



STORTINGET

Innst. 76 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:22 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Alf Erik Andersen, Marius Arion Nilsen, Stian Storbukås og Kristoffer Sivertsen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprogget for E39 Mandal–Kristiansand med bakgrunn i de endringer som er gjennomført for rv. 13 Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprosjektet.»

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 18. november 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til statsrådets svarbrev av 18. november 2025.

Komiteen viser til at 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 har behandlet prosjektet i to omganger. Utbygging og finansiering av prosjektet ble først lagt frem for Stortinget i Prop. 135 S (2016–2017) Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder og behandlet i Innst. 469 S (2016–2017).

Komiteen viser til at Stortinget fattet nytt vedtak om prosjektet gjennom behandlingen av Prop. 89 S (2022–2023) Endringer i utbyggingen og bompengeprogget for E39 Kristiansand vest–Røyskå i Agder fylke, jf. Innst. 384 S (2022–2023). Endringene innebar bl.a. traséendring, nedkortet prosjektlengde med 8 km og reduksjon i antall kryss.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådets svarbrev med omtale av at det nå vil bli gjort en gjennomgang av de økonomiske

forutsetningene for veiprosjektet. Disse medlemmer mener at det er de høye bompengetakstene som er utfordringen, og at utgangspunktet for gjennomgangen må være at staten må ta et større ansvar for finansieringen av veiprosjektet, noe som kan gi betydelig takstreduksjon. Disse medlemmer mener at innføring av bompenger på sidevei er uholdbart og må avvises. Disse medlemmer mener at situasjonen for E39 Mandal–Kristiansand må sees i sammenheng med takstreduksjonene som allerede er gjennomført for rv. 13 Ryfast. Disse medlemmer mener det skal gjennomføres en tilsvarende løsning for E39 Mandal–Kristiansand med utgangspunkt i tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for E39 Mandal–Kristiansand med bakgrunn i de endringer som er gjennomført for rv. 13 Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprosjektet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til statsrådens svarbrev av 18. november 2025. Disse medlemmer oppfatter at statsråden adresserer representantforslaget på en god måte. Det er avgjørende for hele prosjektet at endringer i forutsetningene for bompengeinnkreving må vurderes opp mot prosjektets risiko og økonomiske situasjon.

Disse medlemmer viser til at statsråden har bedt Statens vegvesen, i samråd med Nye Veier, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet, om å gå gjennom finansieringsopplegget for hele prosjektet på nytt og vurdere om det er behov for å fremme en sak om revidert bompengeopplegg. Dette arbeidet pågår, og departementet avventer den endelige rapporten.

Disse medlemmer er av den oppfatning at intensjonen i representantforslaget er imøtekommet, og at den igangsatte gjennomgangen av lokale parter vil danne et godt grunnlag for å vurdere eventuelle endringer og justeringer.

Disse medlemmer vil påpeke at bompengefinansieringen av strekningen E39 Kristiansand–Mandal ble foreslått av Fremskrittspartiets samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, jf. Prop. 135 S (2016–2017), og fikk støtte i transport- og kommunikasjonskomiteen, hvor Fremskrittspartiets Åse Michaelsen fra Vest-Agder var sakens ordfører, jf. Innst. 469 S (2016–2017).

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at utbyggingen av E39 mellom Kristiansand og Mandal har gitt en effektiv og trafikksikker firefelts vei, som har halvert reisetiden mellom byene og løst utfordringer knyttet til kapasitet og sikkerhet. Den nye veien har vesentlig bedre standard enn den gamle, som har vært preget av mange alvorlige ulykker og dødsfall.

Disse medlemmer mener at bompengebelastningen på strekningen er for høy. Allerede fra åpningen var takstene høye, og de ble ytterligere økt med over 30 pst. i februar 2024. Det koster nå 127 kroner for personbil og 381 kroner for lastebil å kjøre hele strekningen én vei. Dette har ført til at trafikktallene på ny vei er vesentlig lavere enn estimert, mens trafikken på sideveier er vedvarende høy. Hele 47 pst. av trafikantene valgte å bruke den gamle veien i 2023. Disse medlemmer mener dette er uakseptabelt, da det svekker samfunnsnyttene og utgjør en risiko for trafikksikkerheten.

Disse medlemmer peker på at bompengebelastningen betyr at en pendler kan måtte betale rundt 50 000 kroner i året. Dette kan redusere attraktiviteten til arbeidsplasser vest for Kristiansand og svekke næringslivets tilgang til kompetanse. Situasjonen kan også føre til at næringslivet velger andre transportløsninger, noe som svekker prosjektets grunnlag.

Disse medlemmer mener at det ikke er forsvarlig å vente til 2027 med å vurdere endringer i bompengeopplegget, slik statsråden legger opp til. Det bør vurderes tiltak som forlengelse av nedbetalingstiden for prosjektet, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport reduseres, selv om den totale innkrevningen øker på grunn av forlengelse av nedbetaling av lån og lengre rentebelastning.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«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.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Rødt mener det er viktig for legitimiteten til bompengeordningen at bilistene opplever at bompengene går til tilbudsforbedring på veiene våre. Disse medlemmer forstår at nytteverdien i et bompengeprojekt kan fremstå uklar, all den tid prosjektet ikke er ferdigstilt og de trafikale utfordringene ikke er løst. Disse medlemmer merker seg at Nye Veier valgte entreprenør på ny E39 fra Mandal til Blørstad i Agder tidlig i 2025. Disse medlemmer mener det er viktig at veiselskapet får bygge veien ferdig, og er glade for at Nye Veier holder god fremdrift i arbeidet.

Disse medlemmer finner grunn til å påpeke at bompengefinansiering av strekningen E39 Mandal–Kristiansand ble foreslått av Fremskrittspartiets samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, jf. Prop. 135 S (2016–2017). Disse medlemmer viser likeledes til at Fremskrittspartiets bompengeforslag fikk støtte i transport- og kommunikasjonskomiteen, hvor Fremskrittsparti-

ets Åse Michaelsen var saksordfører for saken, jf. Innst. 469 S (2016–2017).

Disse medlemmer merker seg at svært mange benytter den gamle veien fremfor den nye, og at dette er tilfelle ved flere bompengeprosjekter rundt i landet. E6 gjennom Innlandet og E6 gjennom Trøndelag er andre slike eksempler der bilistene betaler for prosjekter som ikke er ferdigstilt, og der fremdriften er usikker.

Disse medlemmer mener en utvidelse av innkrevningstiden på veiprosjektene kan bidra til å redusere kostnadene per bilist i dag, og dermed øke trafikkgrunnlaget slik at den samlede innkrevningen kommer nærmere det som opprinnelig ble forutsatt i bompengeproposisjonen. Disse medlemmer mener en slik ordning vil treffe godt ikke bare på E39 Mandal–Kristiansand, men også på andre veiprosjekter der bompengebelastningen har blitt så høy at folk enten velger andre traseer, eller velger å ikke bruke bilen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for 30 års innkrevningstid på bompengeprosjekter der det vurderes at dette kan gi høyere trafikkgrunnlag, og der det er lokalpolitisk tilslutning til dette.»

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne mener nye E39 i Agder er et skrekkeeksempel på motorveier som har ført til enorme naturødeleggelser, og som samtidig har vist seg å være en stor feilinvestering som rammer lokalmiljø og næringsliv. Disse medlemmer viser til at de høye bompengetakstene er et resultat av en feilslått samferdselspolitikk over mange år, hvor overdimensjonerte motorveier har gått på bekostning av mer miljøvennlige og samfunnsnyttige investeringer i kollektivtransport, trafikk sikkerhet og oppgradering og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet.

Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering av strekningen E39 Kristiansand–Mandal ble foreslått av Fremskrittspartiets daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, jf. Prop. 135 S (2016–2017), og er kun ett eksempel på strekninger hvor Fremskrittspartiet i regjering la grunnlaget for den store veksten i bompenger over hele landet. Disse medlemmer mener den høye bompengebelastningen på E39 er resultatet av Fremskrittspartiets feilslåtte og uansvarlige samferdselspolitikk, som naturen, lokalsamfunn og næringsliv nå må bære kostnadene av.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne mener at heller enn å redusere bompengene bør det settes i gang tiltak for bedre og rimeligere kollektivtilbud som kan gi folk et reelt alternativ til bilen. I tillegg bør det settes i verk tiltak for å begrense bruken av sideveier, for eksempel gjennom hastighetsreduksjon. Dette medlem viser i den sammenheng til modell-

beregninger fra konsultentselskapet Rambøll (Vista Analyse 2024/19), som viser at å redusere hastigheten på fylkesvei 439 (Kristiansandsveien) til 60 km/t vil kunne motvirke overføringen av trafikk fra nye E39 til sideveiene som fulgte av takstøkningen i 2024.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere alternative tiltak til reduserte bompenger på E39 Mandal–Kristiansand med sikte på redusert trafikkbelastning på sidevei fv. 439 (Kristiansandsveien), inkludert hastighetsreduksjon jf. Vista Analyse-rapport 024/19.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for E39 Mandal–Kristiansand med bakgrunn i de endringer som er gjennomført for rv. 13 Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprosjektet.

Forslag fra Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med revurdert 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.

Forslag fra Senterpartiet og Rødt:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen åpne for 30 års innkrevningstid på bompengeprosjekter der det vurderes at dette kan gi høyere trafikkgrunnlag, og der det er lokalpolitisk tilslutning til dette.

Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen vurdere alternative tiltak til reduserte bompenger på E39 Mandal–Kristiansand med sikte på redusert trafikkbelastning på sidevei fv. 439 (Kristiansandsveien), inkludert hastighetsreduksjon jf. Vista Analyse-rapport 2024/19.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:22 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Alf Erik Andersen, Marius Arion Nilsen, Stian Storbukås og Kristoffer Sivertsen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. desember 2025

Bård Hoksrud

leder

Jone Blikra

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/5196-

Dato
18. november 2025

Dokument 8:22 S (2025–2026) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal-Kristiansand

Jeg viser til brev av 4. november 2025 om representantforslag dokument 8:22 S (2025–2026) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal – Kristiansand. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for E39 Mandal–Kristiansand med bakgrunn i de endringer som er gjennomført for rv. 13 Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprojektet»

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 har behandlet prosjektet i to omganger. Utbygging og finansiering av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest ble først lagt frem for Stortinget i [Prop. 135 S \(2016–2017\)](#) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder* og behandlet i [Innst. 469 S \(2016–2017\)](#). I proposisjonen ble det omtalt at pågående arbeid med reguleringsplaner kunne gi vesentlige endringer i det videre arbeidet. Bompengeopplegget var basert på innkreving i ni bomstasjoner mellom kryssene på strekningen med lik kostnad per kilometer for hele strekningen. Etter hvert som delstrekningene åpnet mellom Kristiansand og Mandal, ble det satt i gang bompengeinnkreving i henholdsvis 2021 og 2022.

Stortinget fattet nytt vedtak om prosjektet gjennom behandlingen av [Prop. 89 S \(2022–2023\)](#) *Endringer i utbyggingen og bompengelopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke*, jf. [Innst. 384 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 ikke lagt opp til å etablere bom på sidevei. Det ble tatt hensyn til oppdaterte trafikkprognoser med lavere trafikk. Gjennomgående kilometertakst 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.

Ved begge stortingsbehandlingene var sakene basert på lokalpolitiske vedtak i forkant. Lokale myndigheter sluttet seg til utbyggings- og bompengelopplegget som også omfattet fastsatt gjennomsnittstakst i tråd med oppdatert bompengelopplegg. I Prop. 89 S (2022–2023) fremheves det at Samferdselsdepartementet har merket seg at Agder fylkeskommune gir sin tilslutning til det endrede innkrevingsopplegget og at fylkeskommunen står ved sitt ansvar som garantist. Agder fylkeskommune er garantist for bompengeselskapets gjeld med et samlet garantibeløp på 10,69 mrd. kr.

Stortinget behandlet 7. januar 2025 et representantforslag om å gjennomgå bompengefinansieringen for E39 Mandal–Kristiansand og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprojektet, jf. [Dokument 8:11 S \(2024–2025\)](#) og [Innst. 74 S \(2024–2025\)](#). Forslaget ble ikke vedtatt.

Evaluering av bompengeprojektet etter ett til to års innkreving

E39 Kristiansand–Mandal er en del av bompengeprojektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest som Nye Veier AS har ansvaret for. Hele strekningen er ikke ferdig utbygd, og de to strekningene mellom Mandal og Herdal gjenstår. Mandal–Blørstad har byggestart i 2025 og forventes å åpne i 2028. Tidspunkt for utbygging av den siste delstrekningen mellom Blørstad og Herdal er ikke fastsatt, men Nye Veier planlegger å lyse ut prosjektet i 2026.

Vanligvis har strekningsvise prosjekter en åpningsdato med oppstart av innkreving av bompenger. Evalueringen ett til to år etter innkrevingsstart vil ofte gi en god indikasjon på finansiering og trafikk- og inntektsgrunnlag. Utbyggingen av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest skjer etappevis gjennom utbygging av flere delstrekninger. Det er startet innkreving i fem bomstasjoner, men evalueringen viser ikke et totalbilde av trafikk- og inntektsgrunnlag. Evaluering utført av bompengeselskapet for strekningen Kristiansand vest–Mandal fra april i år viser at innkrevingen så langt kan medføre en restgjeld på 2,3 mrd. kr etter at vedtatt innkrevingsperiode er avsluttet. Det er knyttet betydelig usikkerhet til disse tallene da kun fire av syv delstrekninger var åpnet da evalueringen ble gjennomført, i tillegg til at finansieringsanalyser over 20 år frem i tid generelt er svært usikre. En restgjeld på denne størrelsen er noe vi og garantisten skal ta på alvor og følge opp nøye.

Jeg har derfor bedt Statens vegvesen, i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet om 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 bompengeopplegg. Arbeidet pågår, og det omfatter blant annet å vurdere alternative løsninger for å sikre tilstrekkelig inntektsstrømmer til prosjektet. Det er viktig å ta risikoen i prosjektet på alvor, både for Agder fylkeskommune som garantist og for finansieringen av Nye Veiers gjenstående utbyggingsparseller i prosjektet. Arbeidet omfatter også mulige tiltak i takst- og innkrevingsopplegget, forutsatt at Agder fylkeskommune stiller seg bak dette. Jeg ser frem til å motta endelig rapport når den er klar.

Vurdering av representantforslaget

Representantforslaget tar opp at ny vei har hatt stor trafikklekkasje til gammel E39, nå fv. 436, som har vesentlig dårligere standard enn ny vei. Jeg er enig med representantene i at dette er en utfordring for trafikksikkerheten over tid. Samtidig er trafikklekkasjen uheldig for finansieringen av prosjektet. Jeg viser i den forbindelse til at fylkeskommunen som veimyndighet står fritt til å vurdere og foreslå å iverksette tiltak på fv. 436 som kan bidra til at flere velger å benytte ny E39.

Da saken første gang ble behandlet i Stortinget i 2017 var det lagt til grunn bom på sidevei på gammel E39. Det ble vedtatt at bom på sidevei først skulle vurderes etter at ny vei var tatt i bruk og basert på reelle trafikk tall. I Prop. 89 S (2022–2023) ble vurdert at det ikke forelå et trafikalt behov for bom på sidevei. I de lokalpolitiske vedtakene som lå til grunn fremgår det at behov for bompenger på sideveisnettet kan vurderes senere basert på erfaringer med trafikkutviklingen etter at ny E39 er åpnet og bomstasjonene er etablert. Økonomien i prosjektet er svakere enn først antatt. Som anført over har jeg bedt Statens vegvesen i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet om å gå gjennom finansieringsopplegget for hele prosjektet. Det er fylkeskommunen som har stilt garanti for bompengeselskapets lån og som dermed bærer risikoen for bompengeselskapets økonomi. Her er vi helt avhengige av å ha med oss Agder fylkeskommune, som garantist for bompengelånet.

Representantforslaget trekker frem at Stortinget, i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 2025, vedtok å redusere bompengetakstene for rv. 13 Ryfast. Jeg viser til at dette er et prøveprosjekt og at vurderingen av inntektsgrunnlaget vil bli gjennomgått på nytt i forbindelse med 2027-budsjettet. I motsetning til E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er rv. 13 Ryfast et prosjekt som hovedsakelig er finansiert med bompenger. I finansieringsopplegget for E39 er det lagt til grunn at statlige midler utgjør over 60 pst. av prosjektkostnadene.

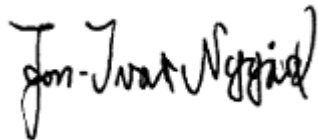
Det er Stortinget som behandler og vedtar forutsetningene for utbygging, finansiering og innkrevingsopplegg før oppstart av prosjektene. Lokale myndigheter er grundig involvert i forkant gjennom lokalpolitisk behandling. Det er et sentralt prinsipp ved bompengeinnkreving

på offentlig vei i Norge at beslutningene bygger på lokalt initiativ og lokale vedtak. Det innebærer bl.a. lokalpolitisk tilslutning til takstopplegg og bomstasjonsplassering. Stortinget vedtar prosjektet basert på de gitte forutsetningene og bompengeselskapets låneopptak. Mulighet for betjening av gjeld er også basert på disse premissene. I tillegg har garantisten en viktig rolle ved å garantere for bompengelånet. Dette er et system vi alle er godt kjent med. Bompengeprojektenes økonomi er sårbar for endringer og vurderingene som ligger til grunn for takst- og innkreivingsopplegget er grundig forankret og gjennomarbeidet. Å åpne for omkamper og endringer i ettertid bidrar til å skape uheldige virkninger og ikke minst gi rom for forventninger vi ikke kan innfri. Det vil danne grunnlag for en uheldig og uhåndterbar styring av veisektoren. Prioriteringene i veisektoren er forankret i transportplaner og godt funderte vedtak lokalt, regionalt og nasjonalt. Vi er tjent med å ivareta forutsigbarheten og prioriteringene som Stortinget og lokale myndigheter slutter opp om.

Regjeringen har i St. Meld. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt frem sine prioriteringer av tiltak i veisektoren for planperioden. Prioriteringene har vært gjennom grundig behandling i Stortinget.

Min vurdering er at prosjektets sårbarhet på nåværende tidspunkt tilsier at endring i forutsetningene for bompengeinnkreivingen må vurderes nøye opp mot prosjektets risiko og økonomiske situasjon. Dersom arbeidet som nå gjøres av Statens vegvesen, Nye Veier AS, bompengeselskapet og Agder fylkeskommune tilsier behov for ny sak til Stortinget, vil jeg komme tilbake til dette på egnet tidspunkt. Arbeidet som nå pågår bør derfor gjennomføres og ferdigstilles i tråd med opprinnelig plan.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård