



Statsråden

Stortingets President
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
26/1094-

Dato
16. mars 2026

Spørsmål nr 1902 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Remi Sølberg til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål

Er det veiprosjekter de siste 20 årene som hadde et budsjett på mer enn 500 mill 2026 kr som er bygd helt uten bompenger, og hvorfor ble disse i så fall ikke bompengefinansiert?

Svar

Hovedformålet med bompengefinansiering er å finansiere planlegging og bygging av offentlig vei for å få til en raskere utbygging av veiinfrastruktur. I tillegg kan bompengene på visse vilkår brukes til investeringer i faste anlegg for kollektivtransport på jernbane, inkludert trikk og tunnelbane. Som en del av en plan for et helhetlig og samordnet transportsystem i et byområde kan bompengene brukes til tiltak for å drifte kollektivtransport og bidra til utbygging av gang- og sykkelvei.

Alle forslag om bompengefinansiering av utbygging av offentlig vei forutsetter lokalpolitisk ønske og tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner.

Statens vegvesen har historisk sett hatt en omfattende portefølje av store prosjekter i gjennomføringsfasen. I årsrapporten til Statens vegvesen rapporteres det på prosjekter som Stortinget har fastsatt kostnadsramme for. Terskelverdien for når en kostnadsramme for veiprosjekter skal legges frem for Stortinget, ble hevet fra 500 mill. kr til 1 000 mill. kr ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022. I årsrapporten for 2024 var det 38 prosjekter med kostnadsramme i gjennomføringsfasen, dvs. prosjekter i anleggsfase og åpnete prosjekter der endelig sluttoppgjør ikke er gjennomført. Av de 38 prosjektene er 17 prosjekter forutsatt 100 pst. finansiert med statlige midler. Dette utgjør om lag 45 pst. av

prosjektene i gjennomføringsfase. En oversikt over hvilke prosjekter dette gjelder er lagt ved under.

Når det gjelder Nye Veier AS sine utbyggingsprosjekter så er alle påbegynte og ferdige strekninger delvis bompengefinansierte, med unntak av E6 Kvænangsfjellet. Heller ikke utbedringsstrekningene rv. 13 Skare-Voss og E136 Dombås-Vestnes er finansiert med bompenger.

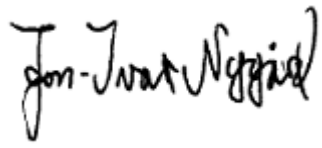
Normalt sett er det beregnet trafikkmengde når prosjektene åpner for trafikk som tilsier om det er mulig med bompengefinansiering. I tillegg må det, som nevnt over, foreligge et lokalpolitisk ønske og tilslutning til et forslag om bompengefinansiering. Er trafikkgrunnlaget for lavt, blir finansieringsgrunnlaget også begrenset. Derfor er det slik at de prosjektene i Statens vegvesens portefølje som bygges på de deler av riksveinettet med lav trafikk normalt forutsettes finansiert 100 pst. med statlige midler.

Prosjekter forutsatt 100 pst. statlig finansiering

Prosjekter i anleggsfase
Ring 1 RKV Hammersborgtunnelen *
Rv. 555 Damsgård- / Nygårdtunnelen *
E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra
Rv. 13 Lovraeidet - Rødsliane
E16 Lærdalstunnelen *
E8 Sørbotn-Laukslett
E6 Megården-Sommerset
E45 Kløfta
Åpnet for trafikk, men sluttoppgjør gjenstår
E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka - Smeaheia
E39 Myrmel - Lunde
E134 Haukelitunnelen, Vågslid og Svandalsflonatunnelene *
Rv. 5 Kjøsnesfjorden
E16 Gudvanga-/ Flenjatunnelen *
E16 Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen *
E16 Dalevåg, Dalseid, Trollkone, Hernes, Hyving *
E6/Rv. 827 Bognes - Skarberget og Drag - Kjølpsvik - utbedring av ferjekaier
E105 Hesseng-Elvenes, parsell 1

*Tunnelutbedringstiltak som ikke er aktuelle å delfinansiere med bompenger

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The script is cursive and fluid, with the first name "Jon-Ivar" and the last name "Nygård" clearly distinguishable.

Jon-Ivar Nygård