



## STORTINGET

# Innst. 240 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:173 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Rem, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Finn Krokeide, Tor André Johnsen og Morten Kolbjørnsen om å redusere bompengebelastningen på rv. 4

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengepropellet for rv. 4 Roa–Lygna, herunder takstnivå og rambattsatser for både persontrafikk og næringstransport, og komme tilbake til Stortinget med en sak som reduserer bompengebelastningen i veiprojektet.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 9. april 2026. 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 Framskrittspartiet, 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 representantforslag om redusert bompengebelastning på rv. 4.

Komiteen viser til statsrådets svar av 9. april 2026, der det vises til at forutsetningen for utbyggingen og bompengefinansieringen bygger på lokalpolitiske vedtak. Innlandet fylkeskommune har fattet politiske vedtak, inklusivt om takstopplet, samt stilt garanti med selvskyldnerkausjon for et lån.

Komiteen viser til at den totale finansieringen av utbyggingen på rv. 4 består av om lag 35 pst. statlige midler, at deler av strekningen omfattes av tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområder, og at innkrevingen av bompenger i den siste bomstasjonen ved Lygna startet opp i juli 2025, noe som gjør at det ikke foreligger trafikk tall som dekker et helt år med samlet innkreving.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at uavhengig av politisk uenighet om prinsippet bompenger og nivået på satsene, så er denne finansieringsmodellen den modellen vi har brukt i en årrekke for å finansiere større utbygginger i veisektoren.

Disse medlemmer vil understreke at hele modellen bygger på lokale vedtak. Det er avgjørende at endringer i vedtatt finansiering må involvere lokale og regionale myndigheter som har garantert økonomisk for prosjektene.

Disse medlemmer viser til at den siste bomstasjonen på rv. 4 ble åpnet i juli 2025, og det foreligger derfor ikke trafikk tall som dekker et helt år med samlet innkreving. En endring allerede nå – uten involvering av lokale myndigheter – kan skape usikkerhet om finansieringen av hele prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at bompengebelastningen for lokalbefolkning og næringsliv er altfor høy på rv. 4. Disse medlemmer legger også til grunn at det ikke er samsvarende mellom bompengebelastning og økt nytteverdi av veiutbyggingen. Deler av den nye veistrekningen gir ingen økt kapasitet og tar ikke høyde for den trafikkveksten som vil komme de nærmeste årene. Det er videre slik at deler av den nye veien er av dårlig kvalitet, og det har allerede oppstått betydelige ujevnheter som også bør inngå som en del av en helhetsvurdering av bompengebelastningen i prosjektet.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprogget for rv. 4 Roa–Lygna, herunder takstnivå og rabattsatser for både persontrafikk og næringstransport, og komme tilbake til Stortinget med forslag om reduksjon av bompengebelastningen i veiprojektet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til forslaget om reduserte bompengesatser. Disse medlemmer merker seg et høyt bompengenivå og viser til tilsvarende forslag for E39 Mandal–Kristiansand og E6 Ulsberg–Melhus.

Disse medlemmer mener bompenger er et viktig virkemiddel for å få realisert viktige samferdselsprosjekt, men mener samtidig at den samlede belastningen ikke må bli for høy. En reduksjon i bompengebelastningen kan løses med å forlenge nedbetalingstiden. Disse medlemmer påpeker viktigheten av dialog og samarbeid med lokale myndigheter.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, med forslag til forlenget nedbetalingstid for lånene på prosjektet rv. 4 Roa–Lygna, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nytetransport på strekningen går ned.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at rv. 4 Roa–Lygna er en strekning som nettopp er åpnet, og at gjennomsnittstakstene i bompengeprogget er lavere enn det som ble forutsatt i bompengeprosesjonen.

Dette medlem viser til at Fremskrittspartiet selv hadde samferdselsministeren da bompengeprogget ble vedtatt, og mener det fremstår noe spesielt at partiet gikk inn for et bompengenivå de mener er for høyt, selv når takstnivået i dag er lavere enn forutsatt.

Dette medlem mener generelt at det er viktig å sikre at bompengebelastningen for den enkelte bilist ikke blir for høy, og at tilbudsforbedringen står i stil med det man får igjen. Dette medlem viser videre til at det er en grunnleggende forutsetning for Senterpartiet at det er lokalpolitisk tilslutning til bompengeprogget ettersom fylkeskommunen er garantist for lånet.

Dette medlem viser til at dagens takstnivå er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene som lå til grunn for innkrevingen. Dette medlem viser til at dersom det oppstår en praksis der staten ettergir lån i allerede gjennomførte veiprojekter, vil dette medføre at andre viktige veiprojekter i resten av landet må vente enda lenger før de kan realiseres. Dette medlem mener at dersom det er ønske om endring av takstopplegget, må dette skje gjennom lokalpolitiske initiativ, og gjennom endring av nedbetalingstid.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for inntil 30 års nedbetalingstid på rv. 4 Roa–Lygna, dersom det er et lokalpolitisk ønske om dette.»

Komiteens medlem fra Rødt mener at bompengefinansiering innebærer en usosial og urettferdig form for brukerbetalning, der vanlige folk og næringsliv i realiteten betaler for nødvendig infrastruktur som burde vært finansiert over offentlige budsjetter. Dette medlem mener at transportinfrastruktur er et statlig ansvar, og at økende bruk av bompenger bidrar til å forsterke geografiske og sosiale forskjeller.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprogget for rv. 4 Roa–Lygna, herunder takstnivå og rabattsatser for både persontrafikk og næringstransport, og komme tilbake til Stortinget med forslag om reduksjon av bompengebelastningen i veiprojektet.

**Forslag fra Høyre:***Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, med forslag til forlenget nedbetalingstid for lånene på prosjektet rv. 4 Roa–Lygna, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.

**Forslag fra Senterpartiet:***Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen åpne for inntil 30 års nedbetalingstid på rv. 4 Roa–Lygna, dersom det er et lokalpolitisk ønske om dette.»

**Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:173 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Rem, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Finn Krokeide, Tor André Johnsen og Morten Kolbjørnsen om å redusere bompengebelastningen på rv. 4 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. mai 2026

**Bård Hoksrud**

leder

**Jone Blikra**

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1286-

9. april 2026

## **Dokument 8:173 S (2025-2026) om å redusere bompengebelastningen på rv4**

Jeg viser til brev av 19. mars 2026 om representantforslag dokument 8:173 S (2025–2026) om å redusere bompengebelastningen på rv. 4. Representantene fremmer følgende forslag:

*«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for rv. 4 Roa–Lygna, herunder takstnivå og rabattsatser for både persontrafikk og næringstransport, og komme tilbake til Stortinget med en sak som reduserer bompengebelastningen i veiprojektet.»*

### **Bakgrunn**

Utbygging og finansiering av rv. 4 mellom Roa og Lygna er lagt frem for Stortinget i to omganger; først på strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør i [Prop. 50 S \(2012–2013\) Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland](#), og deretter på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i [Prop. 23 S \(2020–2021\) Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet](#). Begge proposisjonene omfattet også forutsetningene for takstopplegg, og ble vedtatt i Stortinget hhv. februar 2013 og desember 2020.

Forutsetningene for utbygging og finansiering av bompengefinansierte prosjekter bygger på lokalpolitiske vedtak. Innlandet fylkeskommune (og tidligere Oppland) har fattet lokalpolitiske vedtak (inkl. om takstopplegg), samt stilt garanti med selvskyldnerkausjon for et lån på inntil 3 200 mill. kr for utbyggingen av rv. 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør og rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken.

Bompenggeinnkrevingen på rv. 4 og fv. 2300 (tidligere rv. 4) startet opp i juli 2017, etter at strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør var fullført. Da strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken var ferdig utbygd, var det forutsatt at innkrevingen i de to eksisterende bomstasjonene skulle videreføres med økte takster som en del av den samlede finansieringen, i tillegg til etablering av ny bomstasjon på Lygna. Dette var iht. til Prop. 23 S (2020–2021).

Utbyggingen av strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør på rv. 4 er omfattet av tilskuddsordningen (fra 2017) for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Totalt har prosjektet mottatt om lag 156 mill. kr i tilskudd siden oppstart av innkreving i 2017.

### **Takstopplegg og dagens gjeldende takster**

I forutsetningene for beregningen av takstene i Prop. 23 S (2020–2021) er det lagt til grunn at bompengeselskapets samlede gjeld for begge rv. 4-prosjektene skal være nedbetalt innen 15 år etter at Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken er fullført.

Det ga følgende foreløpige takster (i 2020-kr)

- Gjennomsnittstakst: 43 kr
- Takstgruppe 1: 52 kr
- Takstgruppe 2: 104 kr

Omregnet til 2025-kroner tilsvarer dette

- Gjennomsnittstakst: 58 kr
- Takstgruppe 1: 70 kr
- Takstgruppe 2: 140 kr

I forbindelse med åpning av strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken, og før oppstart av innkreving i ny bomstasjon i juli 2025, gjennomgikk bompengeselskapet trafikk tall for de eksisterende bomstasjonene, nye beregninger av trafikkmengde, vurdering av bompengegjelden og innføring av betaling for nullutslippskjøretøy. Dette resulterte i følgende nye takster (2025-kr):

- Gjennomsnittstakst: 44,30 kr
- Takstgruppe 1: 59 kr
- Takstgruppe 2: 118 kr

Ettersom nye beregninger tilsa lavere takster enn forutsatt i Prop. 23 S (2020–2021), ble det fattet nye vedtak av Innlandet fylkeskommune 8. april 2025. Ny gjennomsnittstakst ble beregnet til 41,50 2025-kr. Dette inkluderer tilskudd fra tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene for strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør. Dagens gjeldende takstnivå for kjøretøy i takstgruppe 1 og 2 er dermed hhv. 55 og 110 2025-kr.

Videre får ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 20 pst. rabatt med elektronisk brikke og avtale, mens nullutslippskjøretøy betaler 70 pst. av ordinær takst etter fratrukket rabatt.

Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler ikke bompenger. Kjøretøy takstgruppe 1 er i tillegg omfattet av månedlig passeringstak på 40 passeringer samlet i alle tre bomstasjonene.

### **Vurdering av forslaget**

Utbyggingen av rv. 4 er viktig både for lokaltrafikken og for gjennomgangstrafikk. Strekningen er en hovedforbindelse mellom regionen og Oslo-området, og viktig som alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua. Hele utbyggingen av rv. 4 har i dag innkrevning i totalt tre bomstasjoner; på rv. 4 ved Dynna, på fv. 2300 (gammel rv. 4) og på rv. 4 ved Lygna. Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på om lag 15 år etter ferdigstillingen av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet. Dagens takstnivå er i tråd med det som er forutsatt og vedtatt av Stortinget, og i samsvar med de lokale vedtakene som ligger til grunn for framlegg av bompengesaken. De to første bomstasjonene ble etablert under utbygging av første fase, mens den siste ble etablert ved utbygging av fase to. Bomstasjonen på fv. 2300, (tidligere rv. 4), ble vurdert som en forutsetning for at prosjektet skulle realiseres med bakgrunn i forventet stor trafikkavisning uten tiltak på sidevei.

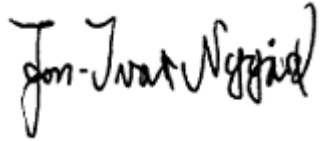
Totalt består finansieringen av om lag 35 pst. statlige midler. I tillegg er første fase av utbyggingen på strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør omfattet av tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. En videreføring av tilskuddet ble lagt til grunn i beregningene av gjennomsnittstakster etter at fase to åpnet for trafikk. Gjeldende takster er derfor vesentlig lavere enn det som var forutsatt i Prop. 23 S (2020–2021).

Bompengennekrevning i den siste bomstasjonen på rv. 4 ved Lygna startet opp i juli 2025. Det foreligger derfor ikke trafikk tall som dekker et helt år med samlet innkrevning. Vurderinger av økonomien i prosjektet gjøres normalt ett til to år etter oppstart av innkrevning for å ha et tilstrekkelig vurderingsgrunnlag. Foreløpige tall er derfor for usikre til å kunne si noe om den totale økonomien i prosjektet. Vi er best tjent med å vente på bompengeselskapets gjennomgang, slik at vurderingene av prosjektets økonomi kan baseres på et tilstrekkelig og representativt grunnlag for trafikk tall og inntektsutvikling, i tråd med vanlig praksis i alle bompengesaker.

Det er samtidig viktig å understreke at bompengetakster ikke kan reduseres uten at bortfallet av inntekter blir kompensert. Endringer i et vedtatt innkrevingsopplegg innebærer alltid en risiko for prosjektets økonomi og for bompengeselskapets evne til å håndtere sin gjeld. I dette tilfellet er det Innlandet fylkeskommune som bærer denne risikoen gjennom sitt garantiansvar. Vi har behandlet flere tilsvarende saker, og jeg vil igjen minne om at bompengefinansiering bygger på lokale vedtak. Dette er et helt grunnleggende prinsipp i all bompengefinansiering. Prosjektenes takst- og innkrevingsopplegg er et resultat av grundige vurderinger på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, og det må derfor tas høyde for at prosjektenes økonomi er sårbar og ikke kan endres uten konsekvenser. Vi er alle tjent med å

ivareta forutsigbarheten og prioriteringene som Stortinget og lokaler myndigheter slutter seg til. På bakgrunn overnevnte vurderer jeg at det ikke er grunnlag for å vurdere bompengebelastningen på rv. 4 på nåværende tidspunkt.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

