



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Dykkar ref  
CVS/fg

Vår ref  
26/916-

Dato  
13. mars 2026

## **Svar på dokument 8:131 S (2025–2026) om redusert bompengebelastning på Nordøyvegen**

Eg viser til brev av 26. februar om representantforslag dokument 8:131 S (2025–2026) om redusert bompengebelastning på Nordøyvegen frå stortingsrepresentantane Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve, Joakim Myklebost Tangen, Monica Molvær og Harry Valderhaug. Representantane fremmar forslag som følger:

«1. Stortinget ber regjeringa gå i forhandlingar med Møre og Romsdal fylkeskommune for å sikre reduksjon av passeringstak til 20 passeringar i månaden for personbilar på fylkesveg 659 Nordøyvegen, og ein samla reduksjon i bompengebelastninga på fylkesveg 659 Nordøyvegen også for næringslivet.

2. Stortinget ber regjeringa seinast i samband med statsbudsjettet for 2027 leggje fram ein bompengeproposisjon med forslag til finansieringsløyising for fylkesveg 659 Nordøyvegen.»

### **Vurdering av representantforslaget**

Finansieringa av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal er forankra i [Prop. 93 S \(2021–2022\)](#) *Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune*, jf. [Innst. 283 S \(2021–2022\)](#) vedteke i Stortinget 19. mai 2022.

Bompengeprogget i [Prop. 93 S \(2021–2022\)](#) er utforma etter ein grundig prosess og byggjer på lokalpolitiske vedtak, der Møre og Romsdal fylkeskommune har vedteke å stille som garantist for bompengelånet. Kommunar det gjeld og Møre og Romsdal fylkeskommune har slutta seg til bompengeprogget.

Statens vegvesen fastsette 13. juli 2022 takstvedtak for prosjektet i tråd med Stortinget sine føringer. Takstane byggjer på ein gjennomsnittstakst i 2022-kroner på 179 kroner, med grunntakst på 219 kroner for takstgruppe 1 og 657 kroner for takstgruppe 2. I tillegg kjem reduserte takstar og fritaksordningar som er fastlagde i proposisjonen. Passeringstaket er sett til 40 passeringar per måned for takstgruppe 1. Dette er eit bindande vedtak mellom Statens vegvesen som takstmyndigheit og bompengeselskapet. Alle endringar som påverkar dei økonomiske hovuddrammene – som takstnivå, innkrevjingstid, reduksjon i passeringstaket eller reduksjon i den samla bompengebelastninga – må vurderast opp mot dette rammeverket.

Fv. 659 Nordøyvegen har ei styringsramme og ei kostnadsramme i 2022-kroner på høvesvis 4 058 mill. kroner og 4 464 mill. kroner, med ein bompengandel på 13,4 prosent av styringsramma. Dagens passeringstak på 40 passeringar per måned er i tråd med dei føresetnadene som låg til grunn i den lokalpolitiske handsaminga. Stortinget har vedteke ei innkrevjingstid på 25 år, med moglegheit for reduksjon dersom prosjektøkonomien blir betre enn føresett. Ifølgje [St.meld. nr. 32 \(1988–89\)](#) og [Innst. S. nr. 214 \(1988–89\)](#) bør lengda på bompengeperioden normalt ikkje vere meir enn 15 år. For ferjeavløysingsprosjekt kan ein vurdere ein bompengeperiode lengre enn 15 år. I mange tilfelle har slike prosjekt 20 år innkrevjingstid. Dersom førehandsinnkrevjing er aktuelt, kan dette kome i tillegg til den ordinære bompengeperioden. Ei lang innkrevjingstid er knytt til auka økonomisk risiko og uvisse. Reduserte takstar kan ikkje finansierast gjennom prosjektet sine egne meirinntekter før innkrevjingsperioden er redusert til 20 år.

Opninga av vegsambandet fv. 469 Nordøyvegen har gitt ferjefri vegforbindelse til Nordøyane i Haram kommune. Vegsambandet har ei total lengde på 37 km og består av tre undersjøiske tunnelar, ein landtunnel og tre bruer. Bompengetaksten er eit uttrykk for nytten som oppnåast samanlikna med situasjonen før prosjektet blei bygd.

Regjeringa løyvde totalt 160 millionar kroner til Møre og Romsdal fylkeskommune i 2024 og 2025 for å dekkje kapitalkostnadene i prosjektet. Midlane blei gitt for å handtere dei høge kapitalkostnadene som fylkeskommunen fekk etter kostnadsaukingane i prosjektet.

Møre og Romsdal fylkeskommune gav, i tråd med addendumet til finansieringsavtalen av 10. august 2022 mellom Vegamot AS og Møre og Romsdal fylkeskommune, eit eingongstilskot på 45 mill. kroner til innkrevjingsprosjektet. Vilåret for tilskotet var at gjennomsnittstaksten i [Prop. 93 S \(2021–2022\)](#) skulle reduserast til nivået for gjennomsnittstaksten som låg til grunn i [Prop. 140 S \(2016–2017\)](#). Den nye gjennomsnittstaksten vart dermed sett til 140,58 kroner (2022-verdi). Statens vegvesen, som takststyresmakt, godkjende grunntakst i 2022-kroner på høvesvis 172 kroner for takstgruppe 1 og 516 kroner for takstgruppe 2. Dagens takstar er prisjusterte med konsumprisindeksen med utgangspunkt i desse satsane.

Passeringstak er eit verkemiddel regulert av føringar frå Samferdselsdepartementet i brev av 16. desember 2011 om retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprosjekt. Hovudprinsippet er at passeringstak kan innførast for takstgruppe 1, og at taket normalt ikkje

skal vere lågare enn 60 passeringar per månad. I særskilde tilfelle kan taket reduserast til færre enn 40 passeringar, noko som er nærare omtalt i [Statens vegvesens takstretningslinjer](#). Dagens passeringstak på 40 passeringar er difor det lågaste nivået Statens vegvesen kan fastsetje innanfor Stortinget sitt vedtak i [Prop. 93 S \(2021–2022\)](#).

Eit passeringstak på 20 passeringar per månad vil krevje ny behandling i Stortinget, då dette inneber ei «vesentleg endring» av bompenggeordninga. For å kunne innføre eit lågare passeringstak må det liggje føre nye lokalpolitiske vedtak frå Møre og Romsdal fylkeskommune om ønskje om reduksjon. I tillegg må det gjennomførast ei utgreiing av konsekvensane av endringa, inkludert bortfall av inntekter, behov for økonomisk kompensasjon gjennom fylkeskommunalt tilskot eller særskilt garanti, samt effektar på grunntakst. Endringar som påverkar inntektsmoglegheitene fører til at risikoen for at opplegget ikkje held aukar. Eit passeringstak på 20 vil auke risikoen for at finansieringa av prosjektet ikkje er tilstrekkeleg.

Stortinget har fastsett takstnivået i [Prop. 93 S \(2021–2022\)](#). Reduksjon av takstane kan berre gjennomførast dersom fylkeskommunen fullt ut dekkjer inntektstapet. Dette er slått fast i Samferdselsdepartementet sitt brev til Møre og Romsdal fylkeskommune 25. januar 2023: «Takstreduksjon må dekkjast av fylkeskommunale midlar/tilskot eller særskilt garanti» og Statens vegvesen sitt brev til Vegamot AS16. mars 2023: «Det er ikkje tilstrekkeleg at fylkeskommunen tek ansvar for risikoen, det krevst eiga garanti eller tilskot.»

Fylkeskommunen står fritt til å gjennomføre takstreduksjon dersom den er finansiert 100 pst. av fylkeskommunen. Det er òg eit krav at endringa ikkje svekker statens inntektsgrunnlag, at endringa er lokalt forankra og at endringa ligg innanfor ramma av eksisterande fullmakter, jf. [Prop. 93 S \(2021–2022\)](#).

Det er Stortinget som behandlar og vedtek føresetnadene for utbygging, finansiering og innkrevingsopplegg før oppstart av eit bompengeprojekt. Lokale styresmakter er grundig involverte i forkant gjennom lokalpolitisk behandling. Det er eit sentralt prinsipp ved bompengeinnskrevjing på offentleg veg i Noreg at avgjerdene byggjer på lokalt initiativ og lokale vedtak. Det inneber mellom anna lokalpolitisk tilslutning til takstopplegg og plassering av bomstasjonar.

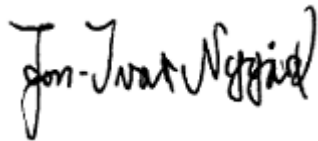
Stortinget vedtek bruk av bompengar i prosjektet basert på dei gjevne føresetnadene og bompengeselskapet sitt låneopptak. Moglegheita for å betene gjeld er òg basert på desse premissa. I tillegg har garantisten ei viktig rolle ved å garantere for bompengelånet. Dette er eit system vi alle kjenner godt.

Økonomien i bompengeprojekt er sårbar for endringar og vurderingane som ligg til grunn for takst- og innkrevingsopplegget er grundig forankra og gjennomarbeidd. Å opne for omkampar og endringar i ettertid bidreg til uheldige verknader og skapar forventningar vi ikkje kan innfri. Det vil danne grunnlag for ei uheldig og uhandsamleg styring av vegsektoren.

Prioriteringane i vegsektoren er forankra i transportplanar og godt funderte vedtak lokalt, regionalt og nasjonalt. Vi er tente med å ta vare på føreseielegheita og dei prioriteringane som Stortinget og lokale styresmakter sluttar opp om.

Det er eit grunnleggjande prinsipp ved bompengefinansiering at dette skal byggje på lokalpolitiske initiativ og tilslutning. Dette betyr at alle bompengeprojekt må vere forankra lokalt gjennom vedtak i råka kommunar og fylkeskommunar før dei kan leggjast fram for behandling i Stortinget. Det er fast praksis at alle bompengesaker startar med lokalpolitiske vedtak. Endringar av takstar som berre byggjer på vedtak frå Stortinget, utan føregåande lokalpolitisk forankring, er eit klårt brot med systemet for bompengefinansiering.

Med helsing

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

Jon-Ivar Nygård