



STORTINGET

Innst. 218 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:115 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, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprogget for E6 Ulsberg–Melhus på bakgrunn av forsinket utbygging og endrede forutsetninger sammenlignet med Prop. 82 S (2018–2019), og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 3. mars 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengelige 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, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen, Bengt Halvard Odden 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 Dokument 8:115 (2025–2026) om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus.

Komiteen viser til at Stortinget i 2019 ga sin tilslutning til finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus, jf. Prop. 82 S (2018–2019) og Innst. 309 S (2018–2019). Komiteen viser videre til at utbyggingen av prosjektet siden har blitt forsinket.

Komiteen viser til at forslagsstillerne mener dette har ført til en for høy bompengebelastning for trafikantene i området, fordi prosjektgjennomføringen ikke har fulgt den framdriften som bompengeprogget og de politiske forutsetningene i 2019 bygget på.

Komiteen viser til at forslagsstillerne foreslår at Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprogget for E6 Ulsberg–Melhus.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprogget for E6 Ulsberg–Melhus på bakgrunn av forsinket utbygging og endrede forutsetninger sammenlignet med Prop. 82 S (2018–2019), og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at bompengeprogget som er utformet og vedtatt i Stortinget, baserer seg på lokalpolitiske vedtak. Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille som garantist for bompengelånet, og alle berørte kommuner har sluttet seg til saksgrunnlaget og bompengeprogget for prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er et grunnleggende prinsipp at en betydelig bompengebelastning må kunne forsvares med at trafikantene faktisk får den nytten som ble forutsatt da bompengeprogget ble vedtatt. Når utbyggingen blir vesentlig forsinket, og når en sammenhengende utbygging uteblir eller skyves ut i tid, innebærer det at innbyggere og næringsliv over lang tid belastes økonomisk uten at prosjektet realiseres i samsvar med Stortingets opprinnelige forutsetninger. Etter disse medlemmers syn svekker dette legitimiteten til bompengeinnkrevingen.

Disse medlemmer viser til at Stortinget ved behandlingen av Innst. 309 S (2018–2019) understreket betydningen av å motvirke en urettferdig fordeling av brukerbetaling i bompengesystemet, og viste til behovet for tiltak som kan bidra til utjevning. Disse medlemmer mener dette hensynet gjør seg gjeldende med særlig tyngde i denne saken. Når framdriften endres vesentlig, samtidig som bompengebelastningen opprettholdes, rammes særlig de trafikantene som er mest avhengige av veien i det daglige. Dette gjelder pendlere, barnefamilier og næringsliv som ikke har reelle alternativer til biltransport.

Disse medlemmer merker seg at den samlede bompengebelastningen i området oppleves som svært høy. Forslagsstillerne viser til omtale i lokale medier om at innbyggere i Melhus kommune i snitt har en av de høyeste samlede bompengebelastningene i landet. Disse medlemmer mener dette forsterker behovet for å se bompengeprogget i sammenheng med den faktiske belastningen på folk og næringsliv.

Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det er nødvendig å be regjeringen gjennomgå bompengeprogget for E6 Ulsberg–Melhus. En slik gjennomgang må ta utgangspunkt i at forutsetningene som lå til grunn i Prop. 82 S (2018–2019), er endret. Det er ikke tilstrekkelig å vise til det opprinnelige vedtaket der-

som de faktiske premisene for vedtaket ikke lenger er til stede.

Disse medlemmer mener videre at en gjennomgang må ha som formål å redusere bompengebelastningen. Når trafikantene over tid er blitt påført en høy belastning på grunnlag av forutsetninger som siden har blitt endret, må regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag som gir lavere kostnader for brukerne av strekningen.

Disse medlemmer mener overordnet at staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksveinettet, og mener staten må ta et større økonomisk ansvar for veiprojekter ved å redusere bompengegjeld. Viktige nasjonale transportårer bør ikke i så stor grad som i dag finansieres gjennom langvarig og høy brukerbetaling. Saken E6 Melhus–Ulsberg illustrerer også svakheten ved et system der trafikantene først pålegges betydelige kostnader og deretter må bære konsekvensene når prosjektframdriften svikter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er ikke avvisende til en fremtidig gjennomgang av bompengeprogget. I dette prosjektet er kun ett av fem bompengepunkter åpnet for innkreving. Det er viktig at bompengeselskapet, og ikke minst Trøndelag fylkeskommune som garantist, får bedre forutsetninger for å vurdere økonomien i prosjektet, før det foretas endringer som kan sette gjennomføringen av prosjektet i fare.

Komiteens medlemmer fra Høyre peker på at utbyggingen på strekningen E6 Ulsberg–Melhus er viktig for å sikre en trafikksikker og effektiv vei mellom Oslo og Trondheim. Disse medlemmer mener at det er svært viktig å holde oppe framdriften for å realisere veien raskt.

Disse medlemmer peker på at Støre-regjeringen i hvert eneste budsjett har nedprioritert samferdsel. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjetter de siste årene, der rammene til Nye Veier er økt, slik at flere prosjekter kan sikres framdrift og realiseres raskere.

Disse medlemmer viser til at bompengebelastningen på strekningen i dag er svært høy, og at det ikke finnes et passeringstak. Siden vedtak av bompengeprosposisjonen ble fattet, har flere forutsetninger endret seg. Disse medlemmer mener bompengebelastningen må reduseres i form av lengre nedbetalingstid, slik det er gjort på lignende prosjekter. Disse medlemmer påpeker at disse lettelsene både må komme folk og næringsliv til gode.

Disse medlemmer ber om at endringene i bompengeprogget skal drøftes og gjennomføres i dialog med lokale myndigheter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med statsbudsjettet høsten 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.»

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale myndigheter for å innføre et passeringstak på strekningen E6 Ulsberg–Melhus.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at legitimiteten til bompengoordningen er avhengig av at bilistene opplever at kostnadene samsvarer med tilbudsforbedringen. Når bilistene må betale for veier som ikke er ferdigbygd, oppleves dette som en urimelig avgift for både folk og næringsliv.

Dette medlem merker seg at E6 Ulsberg–Melhus er ett av flere prosjekter i Nye Veiers portefølje der det kreves inn bompenger og det samtidig er usikkert når prosjektene blir ferdigstilt. Befolkning og næringsliv langs Nye Veiers prosjekter opplever stor avstand mellom hva som betales, og hva som leveres. Dette medlem mener at praksisen med å kreve inn bompenger for prosjekter som ikke er ferdigstilt, er uholdbar, og at det er grunn til å se på om innretningen av Nye Veiers modell for veiutbygging og porteføljestyling er riktig.

Dette medlem mener det haster å få ned bompengebelastningen på strekningen, og støtter derfor representantforslaget.

Komiteens medlem fra Rødt mener at bompengefinansiering innebærer en usosial og urettferdig form for brukerbetaling, 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.

Dette medlem mener at den høye bompengebelastningen i området, særlig for pendlere og yrkestrafikk, er et tydelig eksempel på hvordan dagens bompengesystem rammer skjevt. Forsinkelsene i prosjektet forsterker denne urettferdigheten ved at trafikantene må betale over lengre tid uten å få tilsvarende nytte.

Dette medlem mener derfor at bompengendeelen i prosjektet bør reduseres betydelig. Staten må ta et

langt større ansvar for finansieringen, slik at nødvendige veiprojekter gjennomføres uten at regningen sendes til trafikantene.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengepropellet for E6 Ulsberg–Melhus på bakgrunn av forsinket utbygging og endrede forutsetninger sammenlignet med Prop. 82 S (2018–2019), og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen.

Forslag fra Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med statsbudsjettet høsten 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale myndigheter for å innføre et passeringstak på strekningen E6 Ulsberg–Melhus.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

Dokument 8:115 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. april 2026

Bård Hoksrud

leder

Remi Sølvberg

ordfører



Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

26/731-

3. mars 2026

Svar på Dokument 8:115 S (2025–2026) om redusert bompengebelastning på E6 Melhus–Ulsberg

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 16. februar 2026, der komiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets sitt forslag i Dokument 8:115 S (2025–2026) om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus.

Forslag 115 S (2025–2026):

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprognet for E6 Ulsberg–Melhus på bakgrunn av forsinket utbygging og endrede forutsetninger sammenlignet med Prop. 82 S (2018–2019), og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen.»

Nye Veier har som oppgave å bygge ut deler av hovedveinettet raskere og mer kostnadseffektivt. Utbyggingsrekkefølgen velges ut fra beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet. Det tas videre hensyn til helhetlig utbygging, prosjektenes modenhet og tilleggsanalyser av netto ringvirkninger der det er relevant. Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er nedfelt i selskapets vedtekter. Her heter det at: «Riksveistrekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.».

Strekningen E6 Ulsberg–Melhus er en viktig strekning i transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim. Strekningen inngår i Nye Veiers utbyggingsportefølje. Jeg er kjent med utfordringene som beskrives og har forståelse for bekymringen som reises fra

stortingsrepresentantene. Innkrevingen av bompenger i prosjektet skjer i dag i tråd med Prop. 82 (2018–2019). Det fremgår av Prop. 82 (2018–2019) at utbygging vil skje etter Nye Veiers prioritering av sine prosjekter i henhold til selskapets samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger.

Prosjektet E6 Ulsberg–Melhus består av fem delprosjekter med tilhørende bomsnitt i parentes:

- E6 Kvål–Melhus (ved Hofstad)
- E6 Gyllan–Kvål (ved Røskaft)
- E6 Korporalsbrua–Gyllan (ved Håggå)
- E6 Berkåk–Vindåsliene (ved Garli)
- E6 Ulsberg–Berkåk (ved Storpynten)

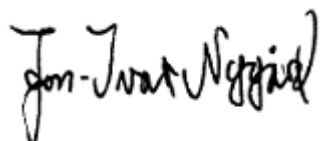
Av disse bomsnittene er det kun Hofstad som er etablert per i dag. De øvrige bomsnittene vil bli etablert etter hvert som delprosjektene åpner for trafikk. Delprosjektet E6 Kvål–Melhus åpnet i 2022, mens delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene forventes å åpne i 2027. Nye Veier har prioritert delprosjektet E6 Ulsberg–Berkåk for utbygging, og selskapet mener derfor at utbyggingen kan igangsettes om få år. Videre utbygging av resterende delprosjekter forventes å ligge et stykke ut i tid, på grunn av lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dagens bompengегjeld i prosjektet E6 Ulsberg–Melhus knytter seg kun til utbyggingen av delprosjektene E6 Kvål–Melhus og E6 Berkåk–Vindåsliene.

Bompenggeopplegget i Prop. 82 (2018–2019) er utformet etter en grundig prosess og baserer seg på lokalpolitiske vedtak, der Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille som garantist for bompengelånet. Alle berørte kommuner og Trøndelag fylkeskommune har sluttet seg til saksgrunnlaget og bompenggeopplegget for prosjektet. Ettersom det kun er åpnet innkreving på ett av fem bompenggepunkter, mener jeg vi bør avvete erfaringen fra åpning og innkrevingsstart på delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene før man tar stilling til en gjennomgang av hele bompenggeopplegget. Bompengeselskapet vil da ha bedre forutsetninger for å kunne vurdere økonomien i prosjektet. Jeg viser i denne sammenhengen til praksisen med at bompengeselskapene i prosjekter med etterskuddsinnkreving foretar nye vurderinger etter ett til to års drift av bompenggeinnkrevingen.

Representantforslaget trekker frem at den beste løsningen vil være at staten tar et større økonomisk ansvar for veiprojektet, ved å redusere bompengetakstene på lik linje med hva som har vært gjort for rv. 13 Ryfast i 2025. Jeg viser til at ordningen for rv. 13 Ryfast er et prøveprosjekt og at vurderingen av inntektsgrunnlaget vil bli gjennomgått på nytt i forbindelse med 2027-budsjettet. I motsetning til E6 Melhus–Ulsberg er rv. 13 Ryfast et prosjekt som i all hovedsak er finansiert med bompenger. I finansieringsopplegget for E6 Melhus–Ulsberg er det lagt til grunn at statlige midler utgjør over 60 pst. av prosjektkostnadene. Erfaring fra prosjektet rv. 13 Ryfast og fra andre prosjekter viser at lavere takster isolert sett ikke gir tilstrekkelig økning i trafikken til at inntektene går tilstrekkelig opp. Inntektene blir derimot redusert og økonomien i prosjektene ytterligere svekket. Dette øker risikoen for økonomien i prosjektene og for fylkeskommunene som garantister.

Basert på ovennevnte mener jeg det ikke er riktig å foreta en gjennomgang av bompengelopplegget på strekningen E6 Melhus–Ulsberg på nåværende tidspunkt.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial "J".

Jon-Ivar Nygård

