



## STORTINGET

# Innst. 222 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:131 S (2025–2026)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantane Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve, Joakim Myklebost Tangen, Monica Molvær og Harry Valderhaug om redusert bompengebelastning på Nordøyvegen**

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 13. mars 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skrift-

lige 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 representantforslag Dokument 8:131 S (2025–2026) om redusert bompengebelastning på Nordøyvegen fra stortingsrepresentantane Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve, Joakim Myklebost Tangen, Monica Molvær og Harry Valderhaug.

Komiteen viser til at bompengeprogget er utformet etter en grundig prosess og bygger på lokalpolitiske vedtak, der Møre og Romsdal fylkeskommune har vedtatt å stille som garantist for bompengelånet. Kommunene det gjelder og Møre og Romsdal fylkeskommune har sluttet seg til bompengeprogget.

Komiteen viser til at det er et sentralt prinsipp ved bompengereking på offentlig vei i Norge at avgjørelsene bygger på lokale initiativ og lokale vedtak. Det innebærer blant annet lokalpolitisk tilslutning til takstopplegg og plassering av bomstasjoner.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Framstegspartiet og Høgre, meiner bompengebelastninga for innbyggjarane og næringslivet på Nordøyane no er altfor høg og ikkje i tråd med premisane som vart lagde for utbygginga av fv. 659. Det var ikkje eit slikt bompengenivå lokalbefolkninga sa ja til gjennom folkerøystinga om prosjektet. Fleirtalet meiner at innbyggjarane på Nordøyane over tid har hatt ei altfor stor økonomisk belastning og legg til grunn at eit redusert passeringstak saman med ei redusert bompengebelastning for tunge køyretøy vil kunne gi grunnlag for ei bompengebelastning meir i tråd med det lokalbefolkninga gav si tilslutning til i folke-røystinga. Fleirtalet viser til at vegprosjektet har eit godt trafikkgrunnlag, og at lågare bomkostnader vil kunne gi ein ytterlegare trafikkvekst som gjer at prosjektet ikkje vil svekkjast økonomisk av takstreduksjonar og redusert passeringstak. Fleirtalet meiner regjeringa snarleg bør ta eit initiativ overfor vegeigar med mål om å få redusert bompengedyrda i vegprosjektet for både person- og næringstrafikken, og at regjeringa seinast i samband med statsbudsjett for 2027 kjem tilbake til Stortinget med ein proposisjon med oppdatert finansieringsløyning for fv. 659 Nordøyvegen.

Fleirtalet fremjar følgjande forslag:

«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 fv. 659 Nordøyvegen, og ein samla reduksjon i bompengebelastninga på fv. 659 Nordøyvegen også for næringslivet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at det er Stortinget som behandler og vedtar forutsetningene for utbygging, finansiering og innkrevingsopplegg før oppstart av et bompengeprojekt. Det er viktig å understreke at lokale styresmakter er grundig involvert i forkant gjennom lokalpolitisk behandling. Det er et sentralt prinsipp ved bompengeskatt på offentlige vei i Norge at avgjørelsene bygger på lokalt initiativ og lokale vedtak. Det innebærer lokalpolitisk tilslutning til takstopplegg og plassering av bomstasjoner.

Disse medlemmer understreker at endringer av takster som bare bygger på vedtak fra Stortinget, uten lokalpolitisk forankring, er et klart brudd med systemet for bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til at i september 2023 kunngjorde regjeringen en ekstraordinær rentekompensasjon på 160 mill. kroner til Nordøyvegen. Dette ble gjort for å kompensere for økte rentekostnader og tunge økonomiske belastninger for Møre og Romsdal fylkeskommune. Midlene har blitt utbetalt over to år, med 80 mill. kroner i 2024 og 80 mill. kroner i 2025.

Hensikten var å dekke høyere renteutgifter, og det har blitt trukket frem som en mulighet til å nedbetale Nordøyvegen raskere, noe som igjen kan korte ned bompengeperioden.

Disse medlemmer mener det er grunn til å understreke at Møre og Romsdal fylkeskommune selv kan sette ned bomtakstene, dersom de ønsker det. De er jo den faktiske eieren av den aktuelle fylkesvegstreknin-gen, og har dermed både fagansvar, driftsansvar og budsjettansvar.

Det er grunn til å stille spørsmål om hvorfor det øvrige Samferdsels-Norge skal betale for lokale vegprosjekt når finansieringsopplegget og bompengetakstene er bestemt lokalt av Møre og Romsdal.

Medlemene i komiteen frå Høgre viser til at forslaga innber at regjeringa skal gå i dialog med lokale styresmakter og kome med eit forslag til korleis bompengebelastninga kan reduserast for folk og næringsliv.

Desse medlemene påpeiker at Nordøyvegen er ein fylkesveg, og at eventuell takstreduksjon må skje i form av at fylkeskommunen prioriterer dette over eigne budsjett, eller ved forlengd nedbetalingsperiode.

Desse medlemene meiner bompengar er ei viktig finansieringskjelde for å kunne realisere viktige samferdselsprosjekt, men at den samla bompengebelastninga ikkje må bli for høg.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Nordøyvegen er et fylkeskommunalt veiprojekt der Møre og Romsdal fylkeskommune er både veieier og garantist for bompengelånet. Dette medlem understreker betydningen av lokalt og regionalt selvstyre i bompengesaker, og at fylkeskommunene må ha reell adgang til å justere takstnivå og innkrevingsopplegg innenfor forsvarlige økonomiske rammer, når dette er forankret i lokale vedtak og tilpasset regionale behov.

Dette medlem viser til at staten allerede har bidratt til å redusere belastningen i prosjektet gjennom å bevilge til sammen 160 mill. kroner i 2024 og 2025 for å dekke økte kapitalkostnader. I tillegg mottar prosjektet 65 mill. kroner i årlige ferjeavløsningsmidler i 42 år. Etter årlig justering på 2,5 pst. utgjør dette 65 mill. kroner i 2026, og 60 mill. kroner til vedlikehold. Etter dette medlem s syn illustrerer dette at staten har et ansvar for å bidra til bærekraftige løsninger i store ferjeavløsningsprosjekter, samtidig som hovedansvaret for prioriteringer og avveininger bør ligge regionalt.

Dette medlem mener at en forlenget innkrevningstid kan være et hensiktsmessig virkemiddel for å redusere månedlig belastning for brukerne, særlig i prosjekter med høye investeringskostnader og stor distriktsnytte. En lengre innkrevningstid kan, dersom det er lokalpolitisk tilslutning, gi rom for både lavere takster

og et lavere passeringstak uten å undergrave prosjektets finansielle bæreevne.

Dette medlem mener situasjonen på Nordøyvegen illustrerer behovet for en mer overordnet gjennomgang av finansieringsmodellen for bompengeprojekter. Etter dette medlems vurdering bør det vurderes i større sammenheng hvordan virkemidler som forhåndsinnkreving, statlige garantier og valg av lånetype, herunder bruk av annuitetslån framfor serielån, kan bidra til jevnere belastning over tid og redusert økonomisk risiko for fylkeskommunene.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for forlenget innkrevingstid inntil 40 år for bompenger på fv. 659 Nordøyvegen og en reduksjon i passeringstaket inntil 20 passeringer per måned, dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette».

## Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

*Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen åpne for forlenget innkrevingstid inntil 40 år for bompenger på fv. 659

Nordøyvegen og en reduksjon i passeringstaket inntil 20 passeringer per måned, dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

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

vedtak:

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 fv. 659 Nordøyvegen, og ein samla reduksjon i bompengebelastninga på fv. 659 Nordøyvegen også for næringslivet.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. april 2026

**Bård Hoksrud**

leder

**Jone Blikra**

ordfører



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. Vilkaoret 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.

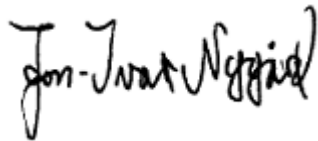
Stortinget vedtek bruk av bompengar i prosjektet basert på dei gjevne føresetnadene og bompengeselskapet sitt låneopptak. Moglegheita for å betene gjeld er òg basert på desse premissa. I tillegg har garantisten ei viktig rolle ved å garantere for bompengelånet. Dette er eit system vi alle kjenner godt.

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 bompengeprosjekt 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

