



STORTINGET

Innst. 281 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:179 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Morten Wold, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om bostedsfritak for bompenger på Sollihøgda

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning med bostedsfritak for bompenger for beboerne på Sollihøgda knyttet til bompengeprojektet E16 Bjørum–Skaret.»

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 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 representantforslaget om innføring av en prøveordning med bostedsfritak for bompenger for beboerne på Sollihøgda knyttet til bompengeprojektet E16 Bjørum–Skaret.

Komiteen viser til statsrådets svar av 9. april 2026 som viser til at prosjektet bygger på lokalpolitiske vedtak. Akershus og Buskerud fylkeskommune har fattet vedtak om å stille garanti med selvskyldnerkausjon for et lån på inntil 3 335 mill. kroner for utbyggingen.

Komiteen viser til at bompengeselskapet har søkt om en prøveordning med fritak for betaling av bompenger på sidevei for beboere på Sollihøgda, samt at departementet har bedt Statens vegvesen om å utrede en løsning med såkalt «omvendt timesregel» på sidevei i dette prosjektet.

Komiteen viser til at utredningene fra Statens vegvesen etter planen skal ferdigstilles og oversendes til de berørte fylkeskommunene før sommeren 2026, og at departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken dersom lokale myndigheter slutter seg til beskrevet løsning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne er av den oppfatning at beboerne på Sollihøgda har gode argumenter i den utfordrende situasjonen de er kommet i. Disse medlemmer ser frem til Statens vegvesens utredning av løsningen som kalles «omvendt timesregel», som vil gi reduserte takster for lokaltrafikken. I henhold til Statens vegvesen vil utredningen, inkludert faglig grunnlag og forslag til lokalpolitiske vedtak, kunne oversendes til berørte fylkeskommuner før sommeren i år.

Disse medlemmer er opptatt av at Stortinget ikke kortslutter slike prosesser ved å fatte vedtak før konsekvensene for selve prosjektet er vurdert og lokale myndigheter får muligheten til å uttale seg.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar av 9. april 2026, der det antydtes at en sak knyttet til en ordning for beboerne på Sollihøgda, dersom lokale myndigheter slutter seg til en slik løsning, kan bli behandlet i Stortinget i løpet av høsten 2026.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at beboerne på Sollihøgda må få et fritak fra bompengebelastningen de nå får fra praksisen med å benytte bom også på sideveier. Her må beboerne betale bompenger for å kunne gjennomføre alle daglige gjøremål. Nytt for beboerne får av nye E16, står ikke i forhold til den økonomiske belastningen de blir pålagt.

Disse medlemmer mener at et bostedsfritak for bompenger vil være den rimelige løsningen i dette tilfellet, noe også både fylkeskommuner og kommuner har anbefalt. Ordningen kan etableres med en prøveperiode.

Disse medlemmer mener at særskilte utredninger med påfølgende høringsrunder her er sløsing med ressurser og gir unødig tidsbruk. Omvendt timesregistrering vil heller ikke løse problemet for beboerne på Sollihøgda når hverdagen består av nødvendige reiser i begge retninger.

I mellomtiden må beboerne på Sollihøgda leve med en betydelig bompengeregning. Dette utgjør nå omtrent 40 000 kroner per husstand i merutgift per år, og bompengeperioden er 15 år.

Bostedsfritak for bompenger er gjennomført tidligere på E16 ved Jevnaker og med gode resultater. Disse medlemmer legger til grunn at like saker skal behandles likt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning med bostedsfritak for bompenger for beboerne på Sollihøgda knyttet til bompengeprojektet E16 Bjørum–Skaret.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke at ny E16 under Sollihøgda fjerner en flaskehals på strekningen og gir en mer effektiv og forutsigbar vei. Ny E16 vil ikke minst gi en tryggere vei.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener bompenger er nødvendig for å realisere viktige samferdselsprosjekter, men at den samlede bompengebelastningen ikke må bli urimelig. Disse medlemmer mener innbyggere på Sollihøgda har fått en slik urimelig bompengebelastning.

Disse medlemmer viser til lokale innspill fra både Buskerud og Akershus fylkeskommuner i tillegg til kommunene. Disse medlemmer merker seg tydelige ønsker om en redusert bompengebelastning for beboerne på Sollihøgda.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar, men mener det ikke er behov for nye utredninger. På bakgrunn av dette støtter Høyre forslaget fra forslagsstillerne. Disse medlemmer mener regjeringen raskt må få på plass en ordning som reduserer bompengebelastningen.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at bompengeprogget på E16 Bjørum–Skaret er forankret i lokalpolitiske vedtak. Dette medlem anerkjenner at beboerne på Sollihøgda har fått en bompengebelastning som ikke samsvarer med det de betaler, og at dette svekker legitimiteten til bompengordningen.

Dette medlem viser til statsrådets svarbrev med redegjørelse for de pågående prosessene med utredning av omvendt timesregel. Dette medlem mener omvendt timesregel kan være et hensiktsmessig tiltak for å flytte trafikk over på ny vei, samtidig som det vil komme både innbyggere og næringsliv som ikke bruker den gamle traseen til gjennomfart, til gode.

Dette medlem minner om at alle endringer i bompengeprogget må ha lokalpolitisk tilslutning, og mener arbeidet med omvendt timesregel bør få fortsette, slik at dette kan komme til lokalpolitisk behandling så snart som mulig.

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.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne er bekymret for hvordan utbyggingen av ny E16 i liten grad har hensyntatt beboerne på Sollihøgda. I tillegg til urimelige utslag i bompengereisningen har utbyggingen ført til en betydelig svekkelse av kol-

lektivtilbudet. Beboere uten bil på blant annet Avtjerna og Sollihøgda har etter utbyggingen fått en uakseptabelt lang avstand til nærmeste busstopp med hyppige avganger.

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 regjeringen innføre en prøveordning med bostedsfritak for bompenger for beboerne på Sollihøgda knyttet til bompengeprojektet E16 Bjørum–Skaret.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Jone Blikra

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1320-

9. april 2026

Dokument 8:179 S (2025-2026) om bostedsfritak for bompenger på Sollihøgda

Jeg viser til brev av 24. mars 2026 om representantforslag dokument 8:179 S (2025–2026) om bostedsfritak for bompenger på Sollihøgda. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning med bostedsfritak for bompenger for beboerne på Sollihøgda knyttet til bompengeprojektet E16 Bjørum–Skaret.»

Bakgrunn

Utbygging og finansiering av E16 Bjørum – Skaret ble vedtatt av Stortinget 3. april 2017 ved behandling av [Prop. 46 S \(2016–2017\) Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud](#) og Innst. 215 S (2016–2017). Saken omfattet også at Stortinget sluttet seg til foreslått bompengelopplegg. Strekningen åpnet for trafikk 16. desember 2025. Dagens bompengeneinnkreving og gjeldende takstvedtak for prosjektet E16 Bjørum – Skaret er i samsvar med Stortingets vedtak.

Forutsetningene for utbygging og finansiering av bompengefinansierte prosjekter bygger på lokalpolitiske vedtak. Akershus og Buskerud fylkeskommune har fattet vedtak om å stille garanti med selvskyldnerkausjon til sammen for et lån på inntil 3 335 mill. kr for utbyggingen av E16 Bjørum – Skaret.

I forkant av Stortingets behandling av Prop. 46 S (2016–2017), sluttet Akershus og Buskerud fylkeskommuner og Hole kommune seg til det foreslåtte bompengelopplegget med to bomstasjoner med envegsinnkreving på gammel E16. Bærum kommune gikk imidlertid inn for en bomstasjon på tidligere E16 som skulle plasseres på fylkesgrensen, og at beboere på Sollihøgda skulle gis fritak fra betaling av bompenger. Samferdselsdepartementet vurderte

den gang at både Hole kommune og Akershus og Buskerud fylkeskommuner sluttet seg til det foreslåtte opplegget, og viste til at ordningen med enveis bompengeneinnkreving i bomstasjonene allerede reduserte bompengebelastningen for lokaltrafikken. Bompengeneinnkreving på gammel E16 var vurdert som nødvendig for å flytte gjennomgangstrafikken over på ny og mer trafikksikker E16.

Statens vegvesen fattet takstvedtak 15. september 2025, i samsvar med Stortingets vedtak. Det ble mottatt tre klager på takstvedtak for oppstart av bompengeneinnkreving. Statens vegvesen oversendte klagen på takstvedtaket, sammen med sin innstilling, til Samferdselsdepartementet 2. mars 2026. Samferdselsdepartementet avgjorde klagesakene i brev av 9. april 2026 der klagen ble avslått med bakgrunn i at bompengeneinnkrevingen og takstvedtaket er i henhold til Stortingets vedtak, og at det ikke er grunnlag for å innføre bostedsfritak eller lavere takst for beboerne på Sollihøgda. Statens vegvesens vedtak er derfor opprettholdt.

I klagesaken Statens vegvesen oversendte 2. mars 2026 var det også lagt til et forslag om å utrede en løsning med såkalt «omvendt timesregel» på sidevei. Ordningen med «omvendt timesregel» er et virkemiddel som vil kunne redusere ulempene for lokaltrafikken fra bompenger på sidevei. Jeg er positiv til dette og har fulgt det opp ved å be Statens vegvesen om å utrede en løsning med «omvendt timesregel» på sidevei i dette prosjektet. Statens vegvesen har opplyst om at utredningen, inkludert faglig grunnlag og forslag til lokalpolitiske vedtak, etter planen vil ferdigstilles og sendes over til de berørte fylkeskommunene før sommeren i år. Endringer i bompengepengepengget krever lokalt initiativ, og jeg vil komme tilbake til Stortinget med saken om lokale myndigheter slutter seg til en slik løsning.

Vurdering av forslaget

E16 er en viktig transportåre mellom Østlandet og Vestlandet. E16 er også hovedforbindelsen mellom Oslo og Ringerike, og strekningen inngår i øvrige forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet både via E16 over Filefjell, rv. 7 over Hardangervidda og rv. 52 over Hemsedal. Ny E16 med tunnel under Sollihøgda fjerner en flaskehals på strekningen og gir en tryggere, mer effektiv og forutsigbar vei for trafikantene.

I forbindelse med fastsetting av takstvedtaket 15. september 2025, søkte bompengeselskapet Statens vegvesen om en prøveordning med fritak for betaling av bompenger på sidevei for beboere på Sollihøgda. Dette var med bakgrunn i nye likelydende vedtak fra Akershus og Buskerud fylkeskommuner og Bærum og Hole kommuner i mai/juni 2025. Statens vegvesen sendte saken videre til departementet med bakgrunn i at fritak for betaling av bompenger på lokalveien for beboerne på Sollihøgda ikke var en del av takstopplegget ved Stortingets behandling av i Prop. 46 S (2016–2017). Vegvesenet hadde derfor ikke grunnlag for å innvilge et slikt fritak. Samferdselsdepartementet sluttet seg til denne vurderingen, og uttrykte i brev av 18. november 2025 at departementet ikke ville motsette seg et ev. initiativ om kompensasjon fra lokale myndigheter til innbyggere de mente fikk en urimelig bompengebelastning.

Det er et viktig prinsipp i alle bompengeprosjekter at det skal være en sammenheng mellom betaling og nytte ved at de som betaler bompenger også skal ha nytte av tiltaket som bompengene finansierer. Forslagsstillerne begrunner representantforslaget med nettopp nytteprinsippet, og viser til at nytten for beboere på Sollihøgda ikke står i forhold til den økonomiske belastningen de opplever. Utbyggingen av E16 Bjørum – Skaret vil imidlertid føre gjennomgangstrafikken over på en ny og mer trafiksikker veg og redusere trafikkbelastningen på eksisterende vegnett. For beboere på Sollihøgda innebærer dette mindre gjennomgangstrafikk, bedre trafiksikkerhet, lavere støy- og luftforurensning og et tryggere lokalmiljø, og dermed også nytte av veiutbyggingen.

Representantene viser med forslaget til at det er innført en ordning med bostedsfritak for bompenger på E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum. Bostedsfritak er et særskilt fritak som ikke er en del av takstretningslinjene. Bostedsfritak utfordrer prinsippene for bompengefinansiering ved at enkelte som har nytte av veien slipper å betale bompenger. Det er problematisk i seg selv, og bidrar til at andre trafikanter må dekke inn inntektstapet det medfører. Ved etablering av slike ordninger skal dette også gå frem av stortingsproposisjonen eller takstvedtaket, som igjen bygger på hva Stortinget har sluttet seg til ved behandlingen av prosjektet. For beboere på Sollihøgda er dette, som nevnt over, avvist i klagesaken på takstvedtaket. Jeg vil også fremheve at bostedsfritaket for E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum gjelder om lag 80 husstander i Jevnaker. For å etablere ordningen må bompengeselskapet behandle hver enkelt søknad, og tidligere erfaringer om fritaksordninger har vist at dette er svært krevende å administrere i praksis.

Jeg vil fremheve at Stortingets behandling av forutsetningene for prosjektet bygger på lokalpolitiske vedtak med de forutsetninger som lå til grunn for lokalpolitisk behandling. Vi har erfart at eventuelle endringer i bompengeopplegg kan skape uheldige presedensvirkninger. Dersom det i denne saken skulle åpnes for fritaksløsninger vil vi kunne forvente flere lignende saker fra kommuner og fylkeskommuner om endringer av vedtatte bompengeopplegg som de samme lokale myndighetene har sluttet seg til tidligere. Det kan utfordre sentrale prinsipper ved finansieringen av bompengeprojekter og gi en lite håndterbar styring av veisektoren. Jeg mener vi derfor alle er tjent med å opprettholde de sentrale prinsippene for bompengefinansiering av veiprojekter, med utgangspunkt i lokal, regional og nasjonal forankring. En prøveordning med fritak for enkelte grupper mener jeg ikke er hensiktsmessig i denne saken.

Forslag om «omvendt timesregel» på sidevei

I forbindelse med Statens vegvesens oversendelse av klagesaken 2. mars 2026, inneholdt brevet også et forslag om å utrede en løsning med såkalt «omvendt timesregel» på sidevei. Ordningen med «omvendt timesregel» er et virkemiddel som vil kunne redusere ulempene for lokaltrafikken fra bompenger på sidevei. Bakgrunnen for dette var etatens ønske om å undersøke muligheter som kan reduserer ulempene for lokalbefolkningen gjennom sterkt reduserte takster for trafikk til og fra Sollihøgda. En slik ordning fungerer ved at trafikanter som passerer gjennom én bomstasjon på sideveisnettet betaler en sterkt redusert takst. Dersom begge bomstasjonene på sideveisnettet passeres innenfor et gitt tidsrom (normalt

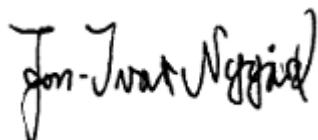
60 minutter) betales samme takst som på ny E16. På den måten vil belastningen for lokaltrafikken bli redusert, samtidig som gjennomgangstrafikken vil måtte betale full takst. Løsningen kan på den måten både ivareta redusert bompengebelastning for beboere på Sollihøgda, samtidig som gjennomgangstrafikken betaler vanlig bompengetakst.

Jeg har som nevnt fulgt raskt opp ved at jeg i brev av 12. mars 2026 ba Statens vegvesen om å utrede en løsning med «omvendt timesregel» på sidevei i dette prosjektet. Jeg registrerer samtidig at det er reaksjoner på at en utredning ikke har et definert tidsløp. Da må jeg igjen minne om at endringer i et vedtatt innkrevingsopplegg alltid innebærer en risiko for prosjektets økonomi og for bompengeselskapets evne til å håndtere sin gjeld. Vi må derfor få opp konsekvensene av en slik ordning, slik at alle forhold, som beregning av inntektsbortfall, blir tilstrekkelig belyst. En slik endring i innkrevingsopplegget vil uansett også kreve tilslutning fra fylkeskommunene som har stilt garanti for bompengeselskapets lån, og som derfor har interesse i økonomien i prosjektet. Utredningen vil også gi lokale myndigheter anledning til å uttrykke sine synspunkter på innretningen av ordningen for å best mulig ivareta beboerne dette gjelder. Det omfatter også å finne gode løsninger på de praktiske utfordringene en slik ordning kan være til hjelp for.

Jeg er samtidig opptatt av at arbeidet skal holde god fremdrift. Statens vegvesen har opplyst om at utredningen, inkludert faglig grunnlag og forslag til lokalpolitiske vedtak, etter planen vil ferdigstilles og sendes over til de berørte fylkeskommunene før sommeren i år. Dersom lokale myndigheter slutter seg til en slik løsning, vil saken kunne behandles i Stortinget i løpet av høsten 2026.

Jeg vil også legge til at en ordning med «omvendt timesregel» for å skjerme lokaltrafikken ikke var et tilgjengelig virkemiddel da prosjektet ble utredet og vedtatt i 2017. Uten å foregripe utredningen, er min oppfatning at en slik løsning i stor grad vil kunne ivareta behovet for beboerne på Sollihøgda og hensynet til økonomien i prosjektet og de forutsetninger finansieringen bygger på. Det vil også kunne bidra til å opprettholde trafikkstrømmen på ny E16 og dermed ivareta både nytteprinsippet og hensynet til finansieringsopplegget, samtidig som lokaltrafikken på sideveien får sterkt redusert belastning. Med en slik løsning vurderer jeg at beboerne og andre lokale trafikanter på sideveien vil få en bedre situasjon enn i dag, med sterkt redusert takst og fordelene av ny og trafiksikker E16. Jeg ser frem til å følge utredningen, og vil straks komme tilbake til Stortinget med saken om lokale myndigheter slutter seg til en slik løsning.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

