



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 bompengeopplegget 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)

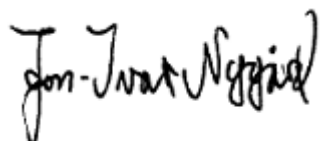
Av disse bomsnittene er det kun Hofstad som er etablert per i dag. De øvrige bomsnittene vil bli etablert etter hvert som delprosjektene åpner for trafikk. Delprosjektet E6 Kvål–Melhus åpnet i 2022, mens delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene forventes å åpne i 2027. Nye Veier har prioritert delprosjektet 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