



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 bompengeprogger. 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 bompengeproggeret 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 bompengeinnkreving i bomstasjonene allerede reduserte bompengebelastningen for lokaltrafikken. Bompengeinnkreving 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 bompengeinnkreving. 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 bompengeinnkrevingen 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 bompengeopplegget 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 bostedfritaket 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 bompengeprosjekter 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

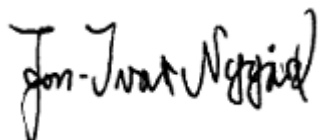
60 minutter) betales samme takst som på ny E16. På den måten vil belastningen for lokaltrafikken bli redusert, samtidig som gjennomgangstrafikken vil måtte betale full takst. Løsningen kan på den måten både ivareta redusert bompengebelastning for beboere på Sollihøgda, samtidig som gjennomgangstrafikken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

