



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1286-

9. april 2026

Dokument 8:173 S (2025-2026) om å redusere bompengebelastningen på rv4

Jeg viser til brev av 19. mars 2026 om representantforslag dokument 8:173 S (2025–2026) om å redusere bompengebelastningen på rv. 4. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for rv. 4 Roa–Lygna, herunder takstnivå og rabattsatser for både persontrafikk og næringstransport, og komme tilbake til Stortinget med en sak som reduserer bompengebelastningen i veiprojektet.»

Bakgrunn

Utbygging og finansiering av rv. 4 mellom Roa og Lygna er lagt frem for Stortinget i to omganger; først på strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør i [Prop. 50 S \(2012–2013\) Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland](#), og deretter på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i [Prop. 23 S \(2020–2021\) Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet](#). Begge proposisjonene omfattet også forutsetningene for takstopplegg, og ble vedtatt i Stortinget hhv. februar 2013 og desember 2020.

Forutsetningene for utbygging og finansiering av bompengefinansierte prosjekter bygger på lokalpolitiske vedtak. Innlandet fylkeskommune (og tidligere Oppland) har fattet lokalpolitiske vedtak (inkl. om takstopplegg), samt stilt garanti med selvskyldnerkausjon for et lån på inntil 3 200 mill. kr for utbyggingen av rv. 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør og rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken.

Bompenggeinnkrevingen på rv. 4 og fv. 2300 (tidligere rv. 4) startet opp i juli 2017, etter at strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør var fullført. Da strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken var ferdig utbygd, var det forutsatt at innkrevingen i de to eksisterende bomstasjonene skulle videreføres med økte takster som en del av den samlede finansieringen, i tillegg til etablering av ny bomstasjon på Lygna. Dette var iht. til Prop. 23 S (2020–2021).

Utbyggingen av strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør på rv. 4 er omfattet av tilskuddsordningen (fra 2017) for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Totalt har prosjektet mottatt om lag 156 mill. kr i tilskudd siden oppstart av innkreving i 2017.

Takstopplegg og dagens gjeldende takster

I forutsetningene for beregningen av takstene i Prop. 23 S (2020–2021) er det lagt til grunn at bompengeselskapets samlede gjeld for begge rv. 4-prosjektene skal være nedbetalt innen 15 år etter at Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken er fullført.

Det ga følgende foreløpige takster (i 2020-kr)

- Gjennomsnittstakst: 43 kr
- Takstgruppe 1: 52 kr
- Takstgruppe 2: 104 kr

Omregnet til 2025-kroner tilsvarer dette

- Gjennomsnittstakst: 58 kr
- Takstgruppe 1: 70 kr
- Takstgruppe 2: 140 kr

I forbindelse med åpning av strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken, og før oppstart av innkreving i ny bomstasjon i juli 2025, gjennomgikk bompengeselskapet trafikk tall for de eksisterende bomstasjonene, nye beregninger av trafikkmengde, vurdering av bompengegjelden og innføring av betaling for nullutslippskjøretøy. Dette resulterte i følgende nye takster (2025-kr):

- Gjennomsnittstakst: 44,30 kr
- Takstgruppe 1: 59 kr
- Takstgruppe 2: 118 kr

Ettersom nye beregninger tilsa lavere takster enn forutsatt i Prop. 23 S (2020–2021), ble det fattet nye vedtak av Innlandet fylkeskommune 8. april 2025. Ny gjennomsnittstakst ble beregnet til 41,50 2025-kr. Dette inkluderer tilskudd fra tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene for strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør. Dagens gjeldende takstnivå for kjøretøy i takstgruppe 1 og 2 er dermed hhv. 55 og 110 2025-kr.

Videre får ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 20 pst. rabatt med elektronisk brikke og avtale, mens nullutslippskjøretøy betaler 70 pst. av ordinær takst etter fratrukket rabatt.

Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler ikke bompenger. Kjøretøy takstgruppe 1 er i tillegg omfattet av månedlig passeringstak på 40 passeringer samlet i alle tre bomstasjonene.

Vurdering av forslaget

Utbyggingen av rv. 4 er viktig både for lokaltrafikken og for gjennomgangstrafikk. Strekningen er en hovedforbindelse mellom regionen og Oslo-området, og viktig som alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua. Hele utbyggingen av rv. 4 har i dag innkrevning i totalt tre bomstasjoner; på rv. 4 ved Dynna, på fv. 2300 (gammel rv. 4) og på rv. 4 ved Lygna. Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på om lag 15 år etter ferdigstillingen av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet. Dagens takstnivå er i tråd med det som er forutsatt og vedtatt av Stortinget, og i samsvar med de lokale vedtakene som ligger til grunn for framlegg av bompengesaken. De to første bomstasjonene ble etablert under utbygging av første fase, mens den siste ble etablert ved utbygging av fase to. Bomstasjonen på fv. 2300, (tidligere rv. 4), ble vurdert som en forutsetning for at prosjektet skulle realiseres med bakgrunn i forventet stor trafikkavisning uten tiltak på sidevei.

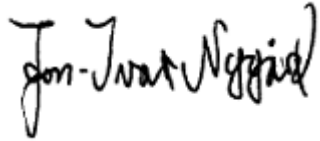
Totalt består finansieringen av om lag 35 pst. statlige midler. I tillegg er første fase av utbyggingen på strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør omfattet av tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. En videreføring av tilskuddet ble lagt til grunn i beregningene av gjennomsnittstakster etter at fase to åpnet for trafikk. Gjeldende takster er derfor vesentlig lavere enn det som var forutsatt i Prop. 23 S (2020–2021).

Bompengennekrevning i den siste bomstasjonen på rv. 4 ved Lygna startet opp i juli 2025. Det foreligger derfor ikke trafikk tall som dekker et helt år med samlet innkrevning. Vurderinger av økonomien i prosjektet gjøres normalt ett til to år etter oppstart av innkrevning for å ha et tilstrekkelig vurderingsgrunnlag. Foreløpige tall er derfor for usikre til å kunne si noe om den totale økonomien i prosjektet. Vi er best tjent med å vente på bompengeselskapets gjennomgang, slik at vurderingene av prosjektets økonomi kan baseres på et tilstrekkelig og representativt grunnlag for trafikk tall og inntektsutvikling, i tråd med vanlig praksis i alle bompengesaker.

Det er samtidig viktig å understreke at bompengetakster ikke kan reduseres uten at bortfallet av inntekter blir kompensert. Endringer i et vedtatt innkrevingsopplegg innebærer alltid en risiko for prosjektets økonomi og for bompengeselskapets evne til å håndtere sin gjeld. I dette tilfellet er det Innlandet fylkeskommune som bærer denne risikoen gjennom sitt garantiansvar. Vi har behandlet flere tilsvarende saker, og jeg vil igjen minne om at bompengefinansiering bygger på lokale vedtak. Dette er et helt grunnleggende prinsipp i all bompengefinansiering. Prosjektenes takst- og innkrevingsopplegg er et resultat av grundige vurderinger på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, og det må derfor tas høyde for at prosjektenes økonomi er sårbar og ikke kan endres uten konsekvenser. Vi er alle tjent med å

ivareta forutsigbarheten og prioriteringene som Stortinget og lokaler myndigheter slutter seg til. På bakgrunn overnevnte vurderer jeg at det ikke er grunnlag for å vurdere bompengebelastningen på rv. 4 på nåværende tidspunkt.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård