

# Bompenger Fjellinjen

-Fordeling Oslo Øst vs. Oslo Vest



FOTO: HEIKO JUNGE / NTB

Research utført desember 2023 / IAJ Consulting

**IVAR JOHNSEN**  
IDRETT • BOKER • RESEARCH

<https://ivarjohnsen.wordpress.com/>

## Innhold

Sammendrag .....	3
Definisjoner .....	6
Nasjonal Transportplan (NTP).....	6
Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036.....	6
Nasjonal transportplan 2022–2033.....	6
Oslopakke 3 .....	7
Bompengesystemet i Oslo .....	7
Bompengeneinnkreving.....	8
Fjellinjen .....	9
Medieklipp.....	10
Historikk bompenger i Oslo .....	17
Oslopakke 1 (1990-2001).....	17
Oslopakke 2 (2002-2007).....	17
Oslopakke 3 (2008- ).....	17
Oslopakke 3 (2008-2036) – Fordeling av innsamlede bompenger .....	18
Prosjekter finansiert i Oslopakke 3 i Oslo.....	18
Fremtidige tildelinger 2024-2027: 16,6 mrd. kr.....	18
Fordelte bompenger fra Fjellinjen 2013-2022.....	19
Prosjekter finansiert i Oslopakke 3 i Akershus .....	20
Ring 4.....	21
Ring 4-samarbeidet .....	23
Privat forslag - Ring 4 fra Drammen til Hvam .....	25

### **Oslopakke 3-sekretariatet**

Partene i Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 beslutter utbygging av de fleste kollektiv-, vei og sykkelprosjekter i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen.

Terje Rognlien leder Oslopakke 3-sekretariatet. Sekretariatet bistår styringsgruppen og ansvarlige parter i god styring av prosjektporteføljen i Oslopakke 3 og byvekstsamarbeidet.

Kontaktinfo: Terje Rognlien, tlf: 932 20 073 [terje.rognlien@vegvesen.no](mailto:terje.rognlien@vegvesen.no)

Tallgrunnlaget kan lastes ned fra hjemmesiden til GM:

[https://goruddalen.no/wp-content/uploads/2024/02/Bompenger\\_Fjellinjen\\_Grunnlag.xlsx](https://goruddalen.no/wp-content/uploads/2024/02/Bompenger_Fjellinjen_Grunnlag.xlsx)

## Oppfølgingspunkter fra GMF (jan. 2024)

A: Vi skulle gjerne hatt en totalsum for totalt innbetalt bompenger i Groruddalen.

- Bompenger innbetalt i Groruddalen 2013-2022 (10 år): 7,9 mrd. kr.

Innbetalt i Groruddalen	7 930 833	28 %
-------------------------	-----------	------

B: Vi trenger en oversikt over hvilke bydeler som er definert som øst og hvilke som er definert som vest.

- 26 bomstasjoner (31%) i Oslo vest vs. 58 stasjoner i Oslo Øst (69%)
- Bydeler i Oslo Vest: St. Hanshaugen, Frogner, Ullern, Vestre Aker, Nordre Aker
- Bydeler i Oslo Øst: Gamle Oslo, Sentrum, Søndre Nordstrand, Stovner, Grünerløkka, Grorud, Bjerke, Sagene, Alna, Østensjø, Nordstrand.

C: Presseklipp, der trenger vi kilde

- Kilder er lagt inn i dokumentet

D: Investeringer i øst, hvilke investeringer er det, hva og hvor/ hvilken bydel. Er noen av de i Groruddalen?

- Lørenbanen/Haslevangen (2016): 1 494 MNOK bevilget fra bompenger (2013-2016)
- E18 Sydhavna (2015): 438 MNOK bevilget fra bompenger (2010-2015)
- E18 Bjørvika (2016): 2 011 MNOK bevilget i bompenger (2008-2016)
- Ingen investeringer (utover Lørenbanen) som kun gjelder Groruddalen (kun bidrag i fellesprosjekter i infrastruktur 2010- )

E: Tallene i tabell 5 på side 18 er utydelig og vanskelig å lese. Jeg vet ikke hvor denne tabellen kommer fra, men burde ha vært tatt fram på nytt.

- Kilde og lenke er lagt til under tabellen

## Sammendrag

Analysen avklarer hvor stor andel av bompengene som innkreves i Oslo Øst vs. Oslo Vest og hvordan pengene fordeles på prosjekter i disse områder.

Andel passeringer innkrevet i Groruddalen\* er i 2022 anslått til 28%.

\*Bomstasjoner nord for Ring 3 som ligger i bydelene Bjerke, Alna, Grorud og Stovner.

## Bompenger i Fjellinjen siste 10 år (2013-2022)

- Netto bompengebidrag siste 10 år utgjør 28,7 mrd. kr. Estimert bidrag fra Oslo Øst er 75% (21,4 mrd. kr.), mens Oslo Vest innkreving utgjør 25% (7,3 mrd. kr.).
- Det er i perioden samlet inn tre ganger så mye i Øst som i Vest og differansen er 14,1 mrd. kr.
- Bruken av bompenger på spesifikke prosjekter (enten i øst eller vest) siste 10 år fordeler seg med 1,7 mrd. kr. i Oslo Øst (27%) og 4,6 mrd. kr. i Oslo Vest (73%).<sup>1</sup>

<b>Bompenger i Fjellinjen (nettobidrag MNOK)</b>		<b>Bompengetildeling 2014-2023 (MNOK)</b>	<b>Bidrag</b>		
År	Innkrevet				
2022	3 500 000	Operatunnelen (2010)	-		
2021	3 250 000	Kolsåsbanen (2014)	379		
2020	3 100 000	E18 Sydhavna (2015)	258		
2019	3 250 000	Rv 150 Ulven-Sinsen (2015)	91		
2018	3 230 000	Rv 168 Bogstadveien (2015)	-		
2017	2 750 000	Lørenbanen/Haslesvingen (2016)	1 218		
2016	2 450 000	E18 Bjørvika (2016)	153		
2015	2 400 000	Rv 150 Nydalskrysset (2016)	-		
2014	2 400 000	Ring 2 Carl Berner - Blindernv (2016)	-		
2013	2 350 000	E18 Festningstunnelen teknisk utstyr (2016)	-		
		Nye trikker (2022)	-		
		Fornebubanen (2014-23)	1 607		
		Nytt signalsystem på T-banen (2017-23)	1 111		
		Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	456		
		E16 Sandvika - Wøyen	2 342		
		Ny t-banetunnel Oslo sentrum - planlegging	90		
		Majorstuen stasjon - planlegging	233		
		Drift kollektivtrafikk	8 416		
		Ramme T-bane trikk	7 758		
		Programområder riksvei inkl planlegging	396		
		Lokale tiltak Oslo	2 380		
		Lokale tiltak Akershus	2 148		
		Div. mindre tiltak	552		
		Sum tildelt	29 588		
Sum 2013-22	28 680 000				
Innbetalt i Oslo Vest	7 302 493	25 %	Tildelt Oslo Vest (spesifikke prosjekter)	4 561	73 %
Innbetalt i Oslo Øst	21 377 507	75 %	Tildelt Oslo Øst (spesifikke prosjekter)	1 720	27 %

<sup>1</sup> Tidligere forbyttning av tall rettet

## Bompenger i Fjellinjen neste 4 år (2024-2027)

- Netto bidrag er estimert til 16,6 mrd. kr. der 12,4 mrd. tas inn i Oslo Øst (75%)
  - Merk at estimert innbetaling for 2023 ikke er medregnet (ca. 3,4 mrd. kr.)
- Bruken av bompenger i Oslo de neste år vil gi Vest 7,5 mrd.kr. mer enn Øst til tross for at Øst vil stå for tre av fire innbetalte bompengekroner. Bompengene er estimert til å bli brukt 72% i Vest og 28% i Øst.
- Øst får ikke bompenger til noen større lokale prosjekter i perioden

<b>Prognose bompenger i Fjellinjen (MNOK)</b>		<b>Bompengetildeling 2024-2027 (MNOK)</b>		<u>Oslo Vest</u>	<u>Oslo Øst</u>
	<b>År</b>	<b>Innkrevning</b>			
	2024	4 710 000	E18 Vestkorridoren	-	-
	2025	4 260 000	Lokale tiltak	50/50	50/50
	2026	3 960 000	Ramme T-bane og trikk	50/50	50/50
	2027	3 690 000	Fornebubanen	7 036	
	Sum 2024-2027	16 620 000	Majorstuen stasjon	499	
			Nytt signalsystem T-banen	50/50	50/50
			Drift kollektivtrafikk	50/50	50/50
			Annet		
			Sum	7 535	0
			Felles prosjekter fordelt	4 646	4 646
			Sum	12 181	4 646
			Andel	72 %	28 %
	Innbetaling Oslo Vest	4 231 780			
	Innbetaling Oslo Øst	12 388 220			

\*Fordeling Øst/Vest basert på innbet. 2022

## Definisjoner

### Nasjonal Transportplan (NTP)

Presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver hvilke mål og prinsipper regjeringen legger til grunn.

### Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036

Regjeringen besluttet i juni 2022 at NTP 2025–2036 skulle legges fram våren 2024, ett år tidligere enn planlagt.

Begrunnelsen er: «Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor. Vi må ha en transportplan som er ... tilpasset Norges framtidige transportbehov, samtidig som de økonomiske rammene er mulig å følge opp. ... Flere prosjekter som ligger inne i NTP nå må ses på på nytt.»

### Nasjonal transportplan 2022–2033

Inneværende NTP viser retning de neste 12 årene for å nå det overordnede målet for transportsektoren som er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. NTP 2022–2033 ble lagt fram av regjeringen Solberg 19.3.2021.

### Sentrale fakta i NTP 2022–33:<sup>2</sup>

- Samlet økonomisk ramme er 1 200 mrd. kr. i planperioden der 123 mrd. er bompenger (10%) og resten er statlige midler
- Fleksibelt takstsystem for bompenger er innført; tid på døgnet, miljøhensyn, mv.
- Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål
- Kravet om at bompenger skal være lokalt forankret (for å sikre legitimitet)
- Tilskudd til byområder skal sikre reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud. Omfatter de fire største byområdene
- Staten har inngått en byvekstavtale for 2019–2029 med Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo der bidraget er 23 mrd. kr.
- Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen



<sup>2</sup> Meld. St. 20 (2020–2021)

## Oslopakke 3

- Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2024-2027.
- Partene er enige om å reforhandle Oslopakke 3-avtalen våren 2024 der blant annet en fornyet gjennomgang av portefølje, måloppnåelse og finansiering, samt forlengelse av avtaleperioden for Oslopakke 3 vil bli temaer.

Oslopakke 3 er en overordnet plan for finansiering av infrastrukturtiltak og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Pakka er en lokalpolitisk avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Samtidig er det separate avtaler og mål for Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

Oslo og Viken oppnådde i april 2023 enighet om Oslopakke 3<sup>3</sup>. Resultatet er realisering av Fornebubanen, noe som medfører kraftig vekst i bompengesatsene. Takstene i Oslo vil i gjennomsnitt øke med 40 prosent fordelt på to omganger (høsten 2022 og januar 2024). Forhandlingene fant ikke plass til ny T-banestasjon på Majorstuen.

Prosjekter og tiltak i Byvekstsvtalen og Oslopakke 3:<sup>4</sup>

- E18 Vestkorridoren: Samlet kostnad om lag 55-60 mrd. kr.
  - E18 Vestkorridoren etappe 1 Lysaker–Ramstadsletta: Kostnad 22,4 mrd.kr. (2022)
  - E18 Vestkorridoren etappe 2 Ramstadsletta–Nesbru
  - E18 Vestkorridoren etappe 3 Nesbru–Drengsrud
- *\*Prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta delfinansieres med bompengebidrag fra Oslopakke 3 (oppgis ikke hvor mye)*
- Lokale veitiltak Oslo (henter midler fra Oslopakke 3, byvekstavtalen og kommunen)
  - Kollektivprioriteringer
  - Sykkel (ingen tiltak i Groruddalen i perioden)
  - Trafikksikkerhet
  - Røatunnelen: Tunnell har p.t. ikke finansiering, men gatekonsept har fått bevilget med 479 MNOK
- Lokale veitiltak Akershus (Ski, Asker, Eidsvoll, Lørenskog): Ikke formeldt koblet til Oslopakke 3
- Store kollektivtiltak i Oslo
  - Generelle: Trikk + Signalsystem T-bane + Oslo-Lillestrøm-Kjeller
  - Majorstuen stasjon: 499 MNOK bevilget fra bompenger
  - Fornebubanen: Ramme 26,4 mrd. kr. (2022) -> 7,0 mrd.kr. bevilget fra bompenger
  - T-baneforlengelse til Lørenskog: Prosjektkostnad 8,4 mrd. kr. (2024). **Ikke** prioritert.

## Bompengesystemet i Oslo<sup>5</sup>

Fjellinjens bompengesystem i Oslopakke 3 består av 83 bomstasjoner fordelt på tre bomringer.

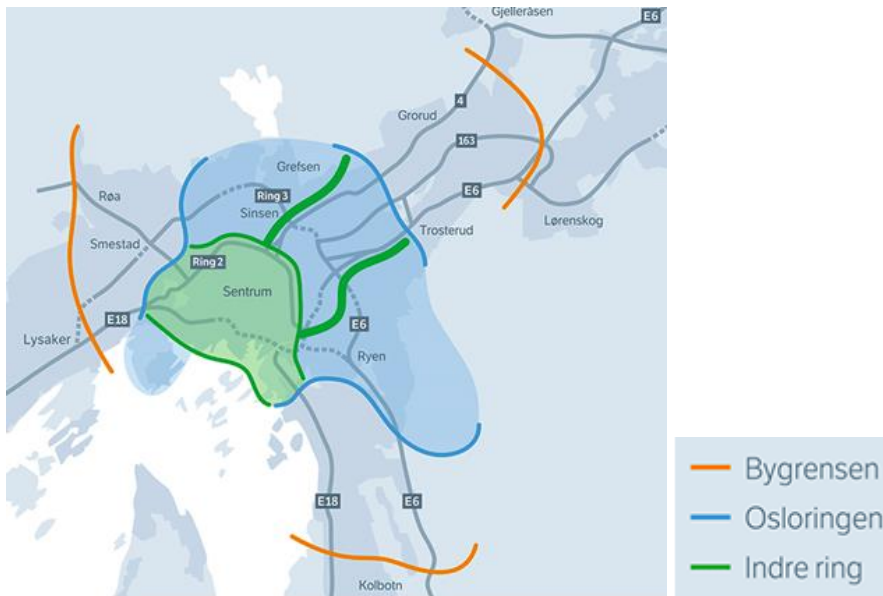
- Indre ring: Bomstasjoner på utsiden av Ring 2 i Oslo med "armer" mot Grefsen og Trosterud – med betaling i begge kjøreretninger
- Osloringen: Den opprinnelige bomringen i Oslo – med betaling i begge kjøreretninger

<sup>3</sup> <https://www.dagsavisen.no/oslo/nyheter/2023/04/19/flere-kjorer-bil-i-helgene/>

<sup>4</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslopakke-3/prosjekter-og-tiltak/>

<sup>5</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslopakke-3/bompengesystemet-i-oslo/>

- **Bygrensen:** Bomstasjoner i nærheten av kommunegrensen mellom Oslo og Follo / Romerike / Bærum – kun betaling for trafikk inn mot Oslo



### Bompengerevning

I 2022 ble det totalt registrert 391,1 millioner passeringer i Fjellinjens 83 bomstasjoner i Stor-Oslo. Det gjør Fjellinjen til Norges største bompengeselskap, målt i omsetning og i antall passeringer, og de sopte inn hele 4,015 milliarder kroner fra bilistene.<sup>6</sup>

Fordeling Øst vs. Vest ser i 2022 slik ut:

	<u>Passeringer</u>	<u>Andel</u>
Sum 2022	391 448 840	
Vest 2022	99 670 591	25,5 %
Øst 2022	291 778 249	74,5 %
Groruddalen 2022	108 246 707	27,7 %

*\*Fordelingen legges til grunn for beregning av innkrevede bompenger fordelt på byområder.*

*\*\*Bompengesystemet i Oslo ble endret fra 1.6.2019 med flere bomstasjoner og nye takstregler. Det er ikke mulig å hensynta «timesregelen» i inntektsberegningen da bilister kun betaler for én bompasering i timen i Indre ring og Osloringen og én bompasering i timen ved Bygrensen.*

Bompengerevningene i Fjellinjen i 10 årsperioden 2013-2022 er på 28,7 mrd. kr. Av dette er 21,4 mrd. kr. samlet inn i Oslo øst og 7,3 mrd. kr. i Oslo vest/Bærum.

Sum 2013-22	28 680 000	
Oslo Øst	21 377 507	75 %
Oslo Vest	7 302 493	25 %

<sup>6</sup> <https://www.dagsavisen.no/oslo/nyheter/2023/04/19/flere-kjorer-bil-i-helgene/>

## Fjellinjen

Fjellinjen har tatt inn og forvaltet mer enn 50 milliarder kroner i bomstasjonene i Oslo siden oppstarten i 1990 (33 år med innkreving). Inntekten har økt gradvis og nådde 4 mrd. kr. i 2022. Om lag 0,5 mrd. kr. av den årlige inntekten går til å dekke Fjellinjens kostnader til innkreving og administrasjon.

Fjellinjen Utsteder skiftet i 2021 navn til Fremtind Service etter at selskapet ble solgt.



Figur: Bompenginntekter før og etter adm.kostnader i Fjellinjen 2010-22.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> <https://cdn2.assets-servd.host/fjellinjen-site/production/Documents/%C3%85rsrapporter-Fjellinjen/Fjellinjen-aarsrapport-2022.pdf?dm=1684914091>

**Dette går pengene til.** For Fjellinjen er det viktig å øke kunnskapen om hva bompengene brukes til.

- Det bidrar til legitimiteten for hele bompengeordningen, sier kommunikasjonssjef Arne-Petter Lorentzen.

Han har laget en oversikt som viser hva pengene har gått til i 2023.

→ Nye T-baner og trikker: 1,25 milliarder kroner.

→ Drift av kollektivtrafikken: 908 millioner kroner.

→ Fornebubanen: 514 mill.

→ Nytt signalsystem for T-banen: 389 mill.

→ Nye gang- og sykkelveier: 227 mill.

→ Oppgradering av Majorstuen stasjon: 95 mill.

Prisen har særlig økt siden januar 2021. Mandagens prisøkning blir den femte på tre år.

Det var i kjølvannet av budsjettsprekken på Fornebubanen at det ble bestemt at prisene i bomringen skulle økes.

Det skjedde etter forhandlinger i forbindelse med Oslopakke 3 våren 2022. Der ble det blant annet bestemt at takstene for elbiler ble mer enn doblet fra september samme år.

Økningen som kommer nå, ble også bestemt i 2022. I tillegg har det vært mindre prisjusteringer på grunn av inflasjon.

Fornebubanen vil koste nesten 31,5 milliarder kroner når den blir klar i 2029.

Kilde: Aftenposten, torsdag 28. desember 2023

### Ikke alt med én gang

Selv om man gjerne skulle fått i både pose og sekk, er det ikke alt som kan prioriteres med én gang. Fossumdiagonalen og lokk over E6 er det ikke penger til i denne perioden.

- Gjøkungen Fornebubanen har tatt alt der, sier Solberg.

For å gjøre klart til den dagen hvor budsjettene gir rom for å eta-

blere Fossumdiagonalen og lokk, skal planarbeidet startes opp i denne perioden.

- Fossumdiagonalen spesielt skal gå ganske raskt å få på plass, fordi staten er interessert i å få bygget den av hensyn til næringslivet, påpeker byrådslederen.

I første omgang blir Manglerudtunnelen og Ulvensplitten prioritert nummer én på samferdselsfeltet i denne delen av byen. Det vil også Groruddalen være tjent med.

- For første gang er også Oslo kommune positive, og vi er villige

” Noe av det første vi vil gjøre er å sette ned prisen på beboerparkering utenfor Ring 3 til null. Det skal ikke koste noe å parkere i egen gate.

Eirik Lae Solberg

til å bidra gjennom Oslopakke 3. Det betyr noe, sier Solberg.

Kilde: Akers Avis Groruddalen, fredag 27.10.2023

# Bomtastene opp, men trafikken øker

**MOTOR: En analyse fra bompenge-selskapet Fjellinjen viser at antallet passeringer i de mange bomstasjonene i Oslo ikke har gått ned etter siste års prisøkninger.**

– Den eneste endringen vi ser, er at bilistene kjører mer i helgene, spesielt på søndagene, sa administrerende direktør Janne Oddaker i Fjellinjen, under et arrangement på Arendalsuka ifølge magasinet Motor.

Det var Avisa Oslo som omtalte

saken først.

Fjellinjen, som drifter de over 80 bomstasjonene i og rundt Oslo, analyserte kjøremønsteret umiddelbart etter og ni måneder etter takstøkningen i fjor.

– Takstene i Oslo økte i gjennomsnitt med 32 prosent. For elbilene var takstøkningen på inntil 180 prosent. Med så kraftige økninger trodde politikerne at atferden skulle påvirkes betydelig. De trodde på ti prosent reduksjon i trafikken. Vi har fulgt nøye med, og resultatene overrasker, sa Oddaker

NTB

Kilde: Finansavisen, mandag 21. august 2023

## Folk fra østkanten i Oslo betaler mest bompenger: – Det skal jo ikke være sånn

En gjennomsnittlig bilist i Groruddalen bruker nesten 50 prosent mer penger på bom, enn en bilist på vestkanten.

### Må vurdere å flytte bommene

Morten Edvardsen, bystyrerepresentant for Senterpartiet i Oslo, tror det er geografiske grunner til hvorfor østkantfolk betaler mer. Han mener plasseringen av bomstasjonene, eller bomsnittene som det kalles, slår sosialt urettferdig ut.

Nye tall fra Fremtind Service, som er det store

bompengeinnkrevingsselskapet i Oslo, viser at tallene er helt konsekvente til fordel for folk i Oslo vest. De som betaler mest er Alna, Bjerke, Østensjø og Stovner. De som betaler minst er Vestre Aker, Ullern, St. Hanshaugen og Frogner.

Kilde: Dagsavisen 19.7.2023, Øst betaler mest

I mai ble det registrert 34,2 millioner passeringer i Fjellinjens 83 bomstasjoner. Det er en nedgang på 1,5 prosent mot samme måned i fjor. Mens noen velger el-

Totalt ble det registrert nesten 30 millioner passeringer i Fjellinjens bomstasjoner i april, noe som er en nedgang på 2,9 prosent sammenlignet med april i fjor.

Kilde: Vårt Land 10.6.2023, passeringsdata mai 2023

**Om du kjører gjennom bommen på E6 ved Alnabru ofte, er du ikke alene. Ifølge et nytt kart fra Fjellinjen er det Oslos mest travle bompasningspunkt.**

### PASSERINGER I GRORUDDALEN

- **E6 Alnabru:** 37.121.195 passeringer, tilsvarer 9,49 prosent alle passeringer.
- **Ring 3 Sinsenkrysset:** 24.461.975 passeringer, tilsvarer 6,25 prosent av alle passeringer.
- **E6 Furuset:** 18.290.111 passeringer, tilsvarer 4,68 prosent av alle passeringer.
- **Rv4 Linderud (Trondheimsveien):** 10.403.620 passeringer, tilsvarer 2,66 prosent av alle passeringer.
- **Rv163 Veitvet (Østre Aker vei):** 5.467.459 passeringer, tilsvarer 1,40 prosent av alle passeringer.
- **Rv163 Stovner (Østre Aker vei):** 4.936.668 passeringer, tilsvarer 1,26 prosent av alle passeringer.

- **Tvetenveien:** 4.741.299 passeringer, tilsvarer 1,21 prosent av alle passeringer.
- **Rv163 Veitvet (Østre Aker vei):** 4.536.104 passeringer, tilsvarer 1,16 prosent av alle passeringer.
- **Ytre Ringvei Alnabru:** 2.270.524 passeringer, tilsvarer 0,58 prosent av alle passeringer.
- **Økernveien:** 2.226.420 passeringer, tilsvarer 0,57 prosent av alle passeringer.
- **Høybråtenveien:** 449.071 passeringer, tilsvarer 0,11 prosent av alle passeringer.
- **Alfaset 3. industrivei:** 239.872 passeringer, tilsvarer 0,06 prosent av alle passeringer.

Tall er hentet fra Fjellinjen.

Kilde: Akers Avis Groruddalen, onsdag 26. april 2023 - Passeringer i Groruddalen

## Mars 2023: Bomringen tok inn 4 mrd. i bompenger i 2022

Men mesteparten av pengene som vil bli krevd inn i bompenger med denne avtalen, vil ikke komme Oslos befolkning til gode - hverken med tanke på klima og miljø eller i form av nye transportløsninger.

Avtalen er snarere en del av et program for en enorm omfordeling av velstand fra Oslos befolkning til nabokommunen Bærum.

Den opprinnelige Oslopakke 3-avtalen fra 2006 hadde en kostnadsramme på til sammen 54 milliarder kroner. I denne avtalen så man for seg at man ville ha finansiering både til drift og oppgradering av kollektivtrafikken, og i tillegg å bygge ny E18 vestover gjennom Bærum og Asker. Det sistnevnte prosjektet var budsjettert til 6,3 milliarder kroner.

Til tross for at at Fornebubanen ikke er et viktig prosjekt for Oslo, men snarere først og fremst et byutviklingsprosjekt i Bærum, legger den nå etablerte enigheten opp til at Oslo må bidra med en større andel av sine bompenginntekter enn det som kommer fra Akershus. Dette følger av at Oslo og Akershus har blitt enige at de to fylkene eier og må bekoste Fornebubanen på hver sin side av fylkesgrensen. Banen er lengre på Oslos side av grensen, men mesteparten av stasjonene - og dermed også trafikkgrunnlaget og nytten - er i Akershus.

For å forklare hvordan Oslo har havnet i dette uføret, må vi først på en reise tilbake i tid. Selve avtalen Oslopakke 3 kom først på plass i 2006 som en finansieringsplan for samferdselstiltak i Oslo og Akershus.

Disse finansieringsrammene viste seg relativt raskt å være totalt urealistiske. I dag forventer man at ny E18 gjennom Bærum og Asker alene vil komme til å koste [60 milliarder kroner](#), dersom hele strekningen bygges. Løsningen på dette problemet ble derfor at politikerne i Oslo og Akershus kom frem til at denne veistrekningen skulle få helt egne bompengesnitt der innkrevningen av bompenger på denne veien skulle gå eksklusivt til dette strekket.

Og nå som Fornebubanen forventes å bli 5-6 ganger så dyr som forventet, suger dette prosjektet opp nesten alle bompengene som forventes å bli krevd inn gjennom Oslopakke 3 de nærmeste årene. For den neste fireårsperioden har man budsjettert med 15,5 milliarder kroner i bompenginntekter. Avsetningen til Fornebubanen er i samme tidsperiode 13,2 milliarder kroner.

*Kilde: Nettavisen 20. mai 2022*

Av NTB

Publisert: 06/12/2022

Sist oppdatert: 06/12/2022



33,4 millioner passeringer ble registrerte i Fjellinjens bomstasjoner på veiene i Oslo. Tallet indikerer en nedgang på 2,5 prosent sett i sammenheng med fjoråret.

– Mye av grunnen til dette skyldes nok takstøkningene i september, sier Stian Strøm Arnesen, analyseansvarlig i Fjellinjen, i [en pressemelding](#).

*Dagsavisen 6.12.2022: Færre passeringer*

Store samferdselsinvesteringer står i kø for å bli bygget i og rundt Oslo. Men prosjektene mangler penger. Derfor har politikerne i Oslo og Viken bestemt at bompengene må settes kraftig opp for å betale for store prosjekter som for eksempel Fornebubanen.

Veier kommer alle til gode ved at varer kommer fram og folk kommer seg på jobb. Det er ikke bare de som kjører bil som har behov for veier, sier Handagard.

Kilde: Dagavisen 24.8.2022

annet at de årlige **bompeng**-**inntektene** i Norge var 3 milliarder i 2005, men har vokst til 11 milliarder i 2019. Dataene

– Hvis ikke bilistene skal betale må det finansieres over skattese-delen. Er det fair at også folk som ikke kjører bil skal betale for veiene?

## Bystyret prioriterer vestkanten først

**Vest skal få mest**, mens øst får en trøst. Det er nok en gang fasiten etter at bystyreflertallet sa ja til den reformede bompengavtalen for å redde Fornebubanen.

**Oslopakke 3** er blitt stedet man plasserer samferdselsprosjekter i Groruddalen og ellers på Oslo øst som man ikke vil ha gjennomført. Det er på høy tid å snu dette. Dessverre stemte byrådspartiene Ap, SV og MDG, i allianse med Høyre og Venstre, gjennom Oslopakke 3 nok en gang.

Bilister i bydelene Alna og Bjerke i øst betaler betraktelig mer enn dem som bor i Ullern og Vestre Aker i vest.

**Forklaringen er enkel:** Bomstasjonene står tettere i øst. Mange i Groruddalen kan knapt forflytte seg med bil uten å passere en bomstasjon.

**Viktige nærmiljøprosjekter som** løkk over E6 på Furuset og E6-tunnel gjennom Manglerud/Ryen-området, uten å øke motorveikapasiteten, vil bli gravlagt.

**Det blir heller ingen nedbygging av** Trondheimsveien og ingen penger til den såkalte Fossumdiagonalen.

**For nå er det lett å tenke at** Oslopakke 3 er blitt til Bærum og Vestkantpakke 3. De to største samferdselsprosjektene i Oslo-området fremover er det enorme motorveiprojektet E18 vestkorridoren (ca. 60 milliarder) og Fornebubanen (ca. 30 milliarder).

**De neste fire** årene er det budsjettet med 15,5 mrd. i **bompeng**inntekter. Av disse går 13,2 mrd. til Fornebubanen. At Oslo samtidig bruker 2 mrd. bompenger på et nytt signal-system på T-banen, som kommer hele byen til gode, blir som smuler å regne.

**I praksis betyr** det at ingen nye prosjekter kan settes i gang det neste tiåret takket være Fornebubanen, mens vanlige folk særlig på Oslo øst får regningen.

**Oslo, Viken og** staten må sette seg ned ved forhandlingsbordet og lage Oslopakke 4. Der må både byrder og nye prosjekter fordeles rettferdig, og staten ta sitt rettmessige ansvar. Samtidig må demokratiet tilbake, og bystyret og fylkestinget må ha mer å si enn de 6 utvalgte personene som i dag forhandler om Oslopakke 3.



**Denne uken kom** det helt nye bompengetall på bordet fra nettavisen Minerva. Bilister i øst finansierer utbygging i vest.

**Bilister i Oslo** betaler i snitt 45 prosent mer enn bilister i Bærum og mer enn dobbelt så mye som bilister i Asker.

**Vi kan vinke** farvel til T-bane-forlengelse til Lørenskog, som er landets raskest voksende kommune. Tverrforbindelse for T-banen i Groruddalen er en fjern drøm. Ny sentrumstunnel på T-banen, som skal gi flere avganger på alle linjer, blir ikke noe av.

**Sist kommunevalg mistet** Ap et lass av stemmer i Groruddalen og Oslo Sør. Hvis de fortsetter å tviholde på urettferdige avtaler og sende groruddølenes penger til Bærum, tror vi nedgangen fortsetter.

Kilde: Dagsavisen 27.6.2022

Akers vis Groruddalen 24.6.2022: De neste fire årene er det budsjettert med 15,5 mrd. i bompenginntekter. Av disse går 13,2 mrd. til Fomebubanen.

– Hvordan vil deres politikk påvirke velgerne i Oslo og i Groruddalen?  
– Vi trenger tverrgående kollektivlinjer i dalen, trikk til Tonsenhagen, miljølokk på Furuset og t-bane til Ahus.

Måten MDG ønsker å finansiere dette på er blant annet ved å si nei til kapasitetsøkende motorveiprosjekter som E18 Vestkorridoren, E6 Oslo Øst eller Fossumdiagonalen. Da får vi råd til at staten kan betale 80 prosent av alle de store kollektiv-utbyggingene, som igjen vil frigge bompenginntekter til kollektivtilbudet.

– Det er langt flere mennesker som tar t-banen i Oslo enn toget i hele landet. Likevel må kommunen i dag bære størsteparten av utgiftene for kollektivsatsinger som Majorstuen stasjon, Ahusbane eller sentrumstunnel, mens jernbanen fullfinansieres av staten.

innfridd: Nå skal Fornebubanen bygges.

En av de sentrale punktene var at Oslo nå bare skal betale 43 prosent av kostnadene, mens Viken må bla opp 57. Men hvor kommer de pengene fra? Og hva betyr det egentlig for deg og meg og Oslo?

Viken. Men akkurat statens 50 prosents-andel av Fornebubanen, den ble først avtalt i byvekstavtalen i 2019. Da sa staten at de skulle ta 50 prosent av kostnadene ved Fornebubanen. Men noen deler av prosjektet ble unntatt. Så når

Dermed står det igjen omtrent 9,5 milliarder kroner, som skal betales med bompenger.

det er fortsatt 2,5-3 milliarder i bompenger utover Fornebubanen.

pengepassering, så går 60 prosent av dem til prosjekter i Oslo, mens 40 skal gå til prosjekter i Viken. Ideen kommer

– Men inntektene fra bompenger, de skal fordeles mellom Oslo og Viken?

– Ja. Vi fordeler bompenginntektene 60-40. Det er et prinsipp som er avtalt politisk for mange år siden. Basert på tunnel gjennom Oslo sentrum. Så kommer Filipstad-utbyggingen, som skal finansieres delvis med bompenger. Lokk over E6 på Furuset? Trikk til Tonsenhagen? Dette er jo det vi skal jobbe med nå i sekretariatet fram mot 2024. Hvordan

For å ta det i klartekst. Hver gang du betaler dine sårt opp-tjente 22 kroner for en bom-

Kilde: Dagsavisen 16.6.2022, Fordeling av bompenger Oslo#Viken

## Bilister på Oslos østkant betaler mest

Fremtind Service har også brutt ned betalingsdataene ned på enkelte bydeler i Oslo. Innen Oslo er også betydelige forskjeller på bompengbelastningen mellom bilister fra ulike deler av byen.

Det er likevel slik at bilister fra Ullern, som er den bydelen i Oslo hvor bompengetrykket er lavest, betaler mer enn de fra den dyreste nabokommunen som er Lørenskog.

De Oslo-bilistene som betaler mest i bompenger bor i bydelene Alna og Bjerke.

– I disse to bydelene er gjennomsnittlig månedsbetaling av bompenger 635 og 634 kroner, forklarer Skovly.

I motsatt ende av skalaen finner vi bydelene Ullern og Vestre Aker. Her er månedsbetalingen henholdsvis 505 og 522 kroner. Den gjennomsnittlige Alna-bilisten betaler dermed 25 prosent mer i bompenger per måned enn en bilist fra Ullern.

Kilde: Minerva.no 16.6.2022 - Bilister i Oslo Øst betaler mest

– Vi greier i hvert fall ikke nå å bygge et t-baneknutepunkt på Majorstua. Det var meningen å legge fire spor under bakken. Sånn det ligger an i dag vil Fornebu-banen komme inn via Volvat. Det vi skal gjøre på Majorstua er å foreta en oppgradering av stasjonen så den kan ta imot T-banetogsettene fra Fornebu-banen og videre gjennom sentrum og til blant annet Groruddalen. Det blir ikke et nytt t-baneknutepunkt, sier han.

– Det andre er ny T-bane tunnel gjennom Oslo sentrum. Så kommer Filipstad-utbyggingen, som skal finansieres delvis med bompenger. Løkk over E6 på Furuset? Trikk til Tonsenhagen? Dette er jo det vi skal jobbe med nå i sekretariatet fram mot 2024. Hvordan porteføljen skal se ut fremover.

*Kilde: Dagsavisen 15.6.2022 - Oslopakke-sekretariatet om bompenger*

*Nettavisen 20.5.2022: Minerva om bompenger, Fornebu-banen og Bærum*

## Folk må bo veldig tett før flere reiser gjøres kollektivt enn med bil

Men fortetting virker ikke like bra overalt.

Forst når folk bor så tett som minst 6000 personer per km<sup>2</sup> nås vippepunktet. Da bruker folk til sammen mer kollektivt enn bil. Det gjelder for de 20 prosent mest tettbygde strøkene i Oslo og Viken.

Eksempler for hvor man finner en tetthet på 6000 personer per km<sup>2</sup> er bydeler i Oslo som Grünerløkka, Frogner, Gamle Oslo, Sagene og St. Hanshaugen.

*Kilde: Forskning.no 6.3.2021 - Om befolkningstetthet og kollektivtransport*

... bygge ut den viktigste  
nøtta: Ny E18 vestkorridoren.

Etter sommeren tok Viken fylkeskommune saken i egne hender. De stilte den nødvendige garantien for at veien skal bli bygd utenfor Oslopakke 3-instituttet.

Blant annet trenger Oslo å sette opp bompengene for å få råd til ny Majorstua t-banestasjon og ny sentrumstunnel for t-banen for at den nye Fornebu-banen skal fungere.

*Kilde: Dagsavisen 12.10.2020*

E18-konflikten er lang og vond, men kan kort oppsummeres slik: Det har i mange år vært planer om å bygge ut E18 Vestkorridoren inn til Oslo. Problemet er at mange politikere ikke ønsker veien fordi de frykter det vil føre til flere biler og mer forurensning i byen.

Dessuten blir veien dyr. For-kjemperne mener på sin side at utbyggingen er helt nødvendig, særlig fordi det er planlagt enorm bolig- og næringsutvikling der ute.

Ikke minst henger ny E18 tett sammen med Fornebu-banen, selv om det tilsynelatende er to helt ulike prosjekter.

– Jeg er forundret over at flertallet i Viken synes det er helt greit å kreve inn 17 milliarder i bompenger frem til 2047 for å bygge en motorvei i Bærum, men vil ikke være med på å finansiere store kollektivprosjekter som ny sentrumstunnel og Majorstua stasjon som kommer hele Oslo-regionen til gode, sier Berg.

**Bompengene fra E18 er også viktig for å få betalt for Fornebu-banen. Ingen enighet om E18, ingen økte bominntekter til T-banen.**

*Kilde: Dagsavisen 25.4.2020 - E18-konflikten*

*Kilde Dagsavisen 6.1.2020:* Oslopolitikerne har råd til å la være. Ikke minst fordi dagens bompenginntekter viser seg mye lavere enn forventet.

*Aftenposten 12.11.2019:* Foreløpige tall viser at Oslo kommune er langt unna målet i Oslopakke 3 om å få inn 3,6 milliarder i bompenginntekter, 400 millioner lavere enn ventet. Tallene viser at inntektsfallet ikke skyldes mindre trafikk, men den nye én-timesregelen.

Ved utgangen av 2019 var det 45.658 elbiler i Oslo, mens det ved utgangen av 2022 var det 87.226 elbiler. Og elbiler dominerer naturligvis også i bomringen.

## Historikk bompenger i Oslo

<https://cdn2.assets-servd.host/fjellinjen-site/production/Documents/handlingsprogram-2024-2027-byvekstsamarbeidet-og-oslopakke-3.pdf?dm=1692618957>

### Oslopakke 1 (1990-2001)

Det første prosjektet var Festningstunnelen, som nå er blitt en del av Operatunnelen. Den 1,8 km lange tunnelen sto ferdig i 1990, da innkrevningen av bompenger startet.

I årene etter, er det realisert en rekke nye veg- og kollektivtiltak. Andre større prosjekter er blant annet; Ring 3 Granfosstunnelen (1992), E6 Nordbytunnelen (1993), rv. 160 Bekkestuatunnelen (1994), rv. 190 Ekebergstunnelen (1995), Rælingstunnelen (1998), Ring 3 Tåsentunnelen (1999). I tillegg kommer en rekke kollektivprosjekter.

- Det er i Oslopakke 1 brukt 6,2 mrd. i bompenger

### Oslopakke 2 (2002-2007)

Etablert i 2002 for å styrke kollektivtilbudet ytterligere som T-baneringen med nye stasjoner på Nydalen, Storo og Sinsen i 2006, utskiftning av gamle T-banvogner, framkommelighetstiltak, oppgradering av holdeplasser, stasjoner, skinneganger og knutepunkter. Større vegprosjekter i perioden var blant andre rv. 4 Hagantunnelen (2003) og E6 Klemetsrud-Assurtjern (2004).

### Oslopakke 3 (2008- )

Oslopakke 1 og 2 opphørte ved utgangen av 2007. Forslaget til Oslopakke 3 hadde en økonomisk ramme på ca. 54 milliarder 2006-kroner, hvorav om lag 20 milliarder skulle gå til kollektivtransport. Ett nytt grep var at en andel av bompengene skulle brukes til å forbedre kollektivtilbudet.

Planen revideres hvert fjerde år i samme prosess som NTP.

## Oslopakke 3 (2008-2036) – Fordeling av innsamlede bompenger

Oslopakke 3 er et omfattende veikart av prosjekter og tiltak frem mot 2036, der hele 97 prosent av bompengemidlene skal gå til å styrke kollektivtilbudet, bygge nye sykkelveier, heve veistandarden og lage gode byrom for innbyggerne i Stor-Oslo.

Oslopakke 3 løper til 2036. Da vil bompenger ha bidratt med **90 milliarder** kroner til nye samferdselsløsninger i **Oslo og Viken**.

### Prosjekter finansiert i Oslopakke 3 i Oslo

2010: Operatunnellen

2014: Kolsåsbanen

2015: E18 Sydhavna | Rv 150 Ulven-Sinsen | Rv 168 Bogstadveien

2016: Lørenbanen/Haslesvingen

2016: E18 Bjørvika | Rv 150 Nydalskrysset (løst ved Storokrysset) | Rv 161 Ring 2 Carl Berners plass – Blindernveien (Delvis gjennomført) | E18 Festningstunnelen (teknisk utstyr)

2022: Nye trikker

- Kostnadsrammen er på omtrent 8 milliarder kroner. Omtrent halvparten, 4 milliarder kroner er finansiert med bompenger fra Fjellinjen.

2022+ : Fornebubanen

- Fornebubanen har en kostnadsramme på rundt 26 milliarder kroner. 9,5 milliarder av disse finansieres med bompenger av bilister som kjører igjennom Fjellinjens bomstasjoner.

2022+ : Nytt signalsystem på T-banen

- Prislappen for det nye signalsystemet er beregnet til 5,4 milliarder kroner. Dette vil delvis finansieres med bompenger av bilister som kjører gjennom Fjellinjens bomstasjoner. Totalt vil 2,2 milliarder kroner dekkes av bompenger.

Fremtidige tildelinger 2024-2027: 16,6 mrd. kr.

- E18 Vestkorridoren: - (null i perioden)
- Lokale tiltak: Viken 600 MNK, Oslo 690 MNOK
- Fornebubanen: 7036 MNOK
- Majorstuen stasjon: 499 MNOK
- Nytt signalsystem T-banen: 2156 MNOK
- Drift kollektivtrafikk: Viken 2039 MNOK, Oslo 1990 MNOK

Tabell 3: Fordeling økonomiske rammer 2008-2027 eksklusiv jernbane, løpende mill. kr

Finansieringskilder	Sum 2008-23	Sum 2024-27	Sum 2008-27
Bompenger	44 174	16 620	60 794

Økonomiske rammer	2024	2025	2026	2027	Sum 2024-27
Bompenger <sup>1</sup>	4 710	4 260	3 960	3 690	16 620

Tabell 5: Forslag til handlingsprogram 2024–2027, mill. 2024-kr.

	2024				2025				2026				2027				Sum 2024-2027			
	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum
<b>Inntekter</b>																				
<b>Bompenger<sup>1</sup></b>		4 710		4 710		4 260		4 260		3 960		3 960		3 690		3 690		16 620		16 620
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)		174	174	348		393	393	786		157	157	314		135	135	270		724	724	1 448
Ørnmøllerbidrag		5	5	10		110	110	220		143	143	286		135	135	270		393	393	786
Kommunale midler Oslo (eks. mva)		241	241	482		241	241	482		241	241	482		241	241	482		964	964	1 928
Fylkeskommunale midler Viken (eks. mva)		214	214	428		214	214	428		214	214	428		214	214	428		855	855	1 710
<b>Byveksttiltak</b>																				
Byvekst 50/50-Fornebubanen	1 316		1 316	2 632	1 316		1 316	2 632	1 316		1 316	2 632	1 144		1 144	2 288	5 092		5 092	10 184
Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak <sup>2</sup>	488		488	976	742		742	1 484	742		742	1 484	742		742	1 484	2 713		2 713	5 426
Byvekst - belønningsmidler	367		367	734	367		367	734	367		367	734	367		367	734	1 468		1 468	2 936
Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	42		42	84	2		2	4	10		10	20	79		79	158	133		133	266
Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	629		629	1 258	629		629	1 258	629		629	1 258	629		629	1 258	2 514		2 514	5 028
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	56		56	112	56		56	112	56		56	112	56		56	112	224		224	448
NTP - Oppgradering Majorstuen stasjon <sup>3</sup>					400		400	800	100		100	200					500		500	1 000
<b>Sum inntekter</b>	<b>2 897</b>	<b>4 710</b>	<b>634</b>	<b>8 241</b>	<b>3 511</b>	<b>4 260</b>	<b>957</b>	<b>8 728</b>	<b>3 219</b>	<b>3 960</b>	<b>755</b>	<b>7 934</b>	<b>3 016</b>	<b>3 690</b>	<b>590</b>	<b>7 296</b>	<b>12 643</b>	<b>16 620</b>	<b>2 936</b>	<b>32 199</b>
<b>Riksvei</b>																				
E18 Vestkorridoren					488		488	976	742		742	1 484	742		742	1 484	742		742	1 484
Byveksttiltak - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	488		488	976	742		742	1 484	742		742	1 484	742		742	1 484	2 713		2 713	5 426
<b>Sum riksvei</b>	<b>488</b>		<b>488</b>	<b>976</b>	<b>742</b>		<b>742</b>	<b>1 484</b>	<b>742</b>		<b>742</b>	<b>1 484</b>	<b>742</b>		<b>742</b>	<b>1 484</b>	<b>2 713</b>		<b>2 713</b>	<b>5 426</b>
<b>Lokale tiltak</b>																				
Viken	150	214	364	718	150	214	364	718	150	214	364	718	150	214	364	718	600	855	1 455	2 910
Oslo	240	241	481	962	150	241	391	782	150	241	391	782	150	241	391	782	690	964	1 654	3 304
<b>Sum lokale tiltak</b>	<b>390</b>	<b>455</b>	<b>845</b>	<b>1 680</b>	<b>300</b>	<b>455</b>	<b>755</b>	<b>1 455</b>	<b>300</b>	<b>455</b>	<b>755</b>	<b>1 455</b>	<b>300</b>	<b>455</b>	<b>755</b>	<b>1 455</b>	<b>1 290</b>	<b>1 819</b>	<b>3 109</b>	<b>6 208</b>
<b>Store kollektivtiltak</b>																				
Ramme T-bane og trikk	1 064		1 064	2 128	1 206		1 206	2 412	969		969	1 938	1 217		1 217	2 434	4 456		4 456	8 912
Fornebubanen	1 316	1 522	5	2 843	1 316	2 325	110	3 751	1 316	2 094	143	3 553	1 144	1 096	135	2 375	5 092	7 036	393	12 521
Fornebubanen - tilleggsavtale	629		629	1 258	629		629	1 258	629		629	1 258	629		629	1 258	2 514		2 514	5 028
Nye vogner til Fornebubanen																				
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	437	174	611	1 222	317	393	710	1 420	637	157	794	1 588	765		765	1 530	2 156	724	2 880	5 760
Ny T-banetunnel Oslo sentrum																				
Oppgradering Majorstuen stasjon <sup>3</sup>	266		266	532	400	203	603	1 206	100	30	130	260					500	499	999	1 999
T-baneforlengelse til Lørenskog	10		10	20	10		10	20									21		21	42
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller	57		57	114	57		57	114	103		103	206	303		303	606	519		519	1 038
<b>Sum store kollektivtiltak</b>	<b>1 944</b>	<b>3 355</b>	<b>179</b>	<b>5 478</b>	<b>2 344</b>	<b>4 118</b>	<b>603</b>	<b>6 965</b>	<b>2 044</b>	<b>3 833</b>	<b>300</b>	<b>6 177</b>	<b>1 773</b>	<b>3 380</b>	<b>135</b>	<b>5 288</b>	<b>8 106</b>	<b>14 687</b>	<b>1 117</b>	<b>23 909</b>
<b>Drift kollektivtraffikk</b>																				
Viken	22	562	584	1 168	22	496	518	1 046	22	473	495	1 015	22	508	530	1 050	89	2 039	2 128	4 257
Oslo	34	403	437	874	34	508	541	1 083	34	571	604	1 185	34	508	542	1 144	134	1 990	2 124	4 258
<b>Sum drift kollektivtraffikk</b>	<b>56</b>	<b>965</b>	<b>1 021</b>	<b>2 042</b>	<b>56</b>	<b>1 004</b>	<b>1 060</b>	<b>2 120</b>	<b>56</b>	<b>1 044</b>	<b>1 100</b>	<b>2 100</b>	<b>56</b>	<b>1 016</b>	<b>1 072</b>	<b>2 104</b>	<b>224</b>	<b>4 029</b>	<b>4 252</b>	<b>8 406</b>
<b>Belønningsmidler</b>																				
Viken	147		147	294	147		147	294	147		147	294	147		147	294	587		587	1 174
Oslo	220		220	440	220		220	440	220		220	440	220		220	440	881		881	1 762
<b>Sum belønningsmidler</b>	<b>367</b>		<b>367</b>	<b>734</b>	<b>367</b>		<b>367</b>	<b>734</b>	<b>367</b>		<b>367</b>	<b>734</b>	<b>367</b>		<b>367</b>	<b>734</b>	<b>1 468</b>		<b>1 468</b>	<b>2 936</b>
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	42		42	84	2		2	4	10		10	20	79		79	158	133		133	266
<b>Sum kostnader prosjekter/tiltak</b>	<b>2 897</b>	<b>4 710</b>	<b>634</b>	<b>8 241</b>	<b>3 511</b>	<b>5 422</b>	<b>957</b>	<b>9 890</b>	<b>3 219</b>	<b>5 177</b>	<b>755</b>	<b>9 151</b>	<b>3 016</b>	<b>4 696</b>	<b>590</b>	<b>8 303</b>	<b>12 643</b>	<b>20 005</b>	<b>2 936</b>	<b>35 584</b>

Kilde: Side 16 <https://cdn2.assets-servd.host/fjellinjen-site/production/Documents/Avtaler-og-handlingsprogram/handlingsprogram-2024-2027-byvekstsamarbeidet-og-oslopakke-3.pdf?dm=1686919956>

Fordelte bompenger fra Fjellinjen 2013-2022  
<https://www.fjellinjen.no/om-oss/finansiell-informasjon>

## Finansierte prosjekter 2022

I 2022 ble det rekvirert 2,77 milliarder kroner. Disse er brukt til følgende prosjekter.

Fordelt på 40% Viken og 60% Oslo.

Akershus		Oslo	
Prosjekt	Beløp NOK '000	Prosjekt	Beløp NOK '000
Drift av kollektivtrafikk	472 000	Opprustning t-bane og trikk	829 000
Fornebubanen	167 228	Drift av kollektivtransport	400 000
Gang-og sykkelveier	114 530	Strekningsvise tiltak inkl. sykkelveier	188 110
E16 Sandvika-Wøyen	115 000	Signal-og sikringsanlegg	177 360
Annet	228 432	Annet	80 683
<b>Sum Akershus</b>	<b>1 097 190</b>	<b>Sum Oslo</b>	<b>1 675 153</b>
<b>Totalt rekvirert</b>		<b>2 772 343</b>	

## NAF: Én av fem bompenger-kroner forsvinner

31.8.2022 07:00:00 CEST | [NAF](#)

Del      

På ti år har 21 milliarder kroner betalt inn i bompenger gått til finans- og administrasjon. Det tilsvarer én av fem kroner betalt av bilistene. - Bompenger er en ekstremt kostbar måte å finansiere samferdsel på, sier Ingunn Handagard, pressesjef i NAF.

NAF har hentet tall fra årsrapportene for bompengeneinnkreving fra Vegvesenet og sett på hvor stor andel av bompengene som ikke går til samferdsel.

Fra 2011-2020 har norske bilister betalt inn 21,1 milliarder 2020-kroner i finans- og administrasjonsutgifter. Det betyr at hver femte krone som er betalt i bompenger ikke finner veien. Til sammen har bilistene betalt inn 102 milliarder kroner i bompenger i perioden.

## Prosjekter finansiert i Oslopakke 3 i Akershus

Rv 164 Løkkåstunnelen i Sandvika (2012)

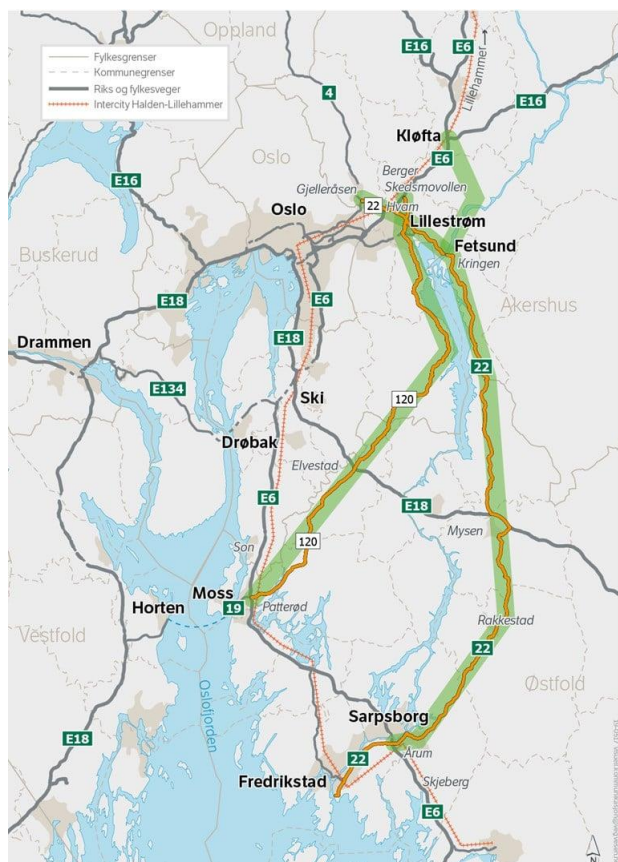
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund (2015)

Rv 154 Nordbyveien/Ås grense – Jernbaneveien (Delvis gjennomført)

Rv 169/Rv 22 Fjellsund – Stensrud (2020)

## Ring 4

### Delstrekning 4: Ullensaker - Lillestrøm - Indre Østfold



To alternativer utredet: Aktuelle vegforbindelser

å analysere er E6, rv. 111 / rv. 22 / fv. 22 Fredrikstad–Lillestrøm–Nittedal, samt fv. 120 Moss–Elvestad–Lillestrøm.

KVU Hovedrapport des. 2019:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/rv22fv120ostforoslo/kvu-hovedrapport-vedlegg/>

På bakgrunn av behovsanalysen er følgende prosjektutløsende behov for KVU-en definert; Det er behov for en bedre alternativ vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike for at vegnettet skal bli mer robust og pålitelig, avlaste E6 sentralt i Oslo, og sikre nødvendig trafikkberedskap.

1. Konsept på østsiden av Øyeren, med utbygging av motorveg fra Skjeberg i Østfold til Berger på Romerike
2. Konsept på vestsiden av Øyeren, med utbygging av motorveg fra Son i Follo til Berger på Romerike
3. Konsept som både går på vest og østsiden av Øyeren, med utbygging av motorveg fra Son i Follo via Fet til Berger på Romerike
4. Konsept på østsiden av Øyeren, med en kombinasjon av utbedring og utbygging i ny og eksisterende trase, fra Årum ved Fredrikstad til Hvam på Romerike
5. Konsept på både vest- og østsiden av Øyeren, med utbedring i eksisterende trase for fv. 120 og rv. 22 fra E6 i sør til E6 i nord.

Anbefalt løsning:

- Konsept 5: Minimum, alternativ 1-1, i korridor til rv. 22 og fv. 120/fv. 151

Samf.dep. i brev til Statens Vegvesen des. 2022:

Samferdselsdepartementet fastlegger derfor følgende hovedlinjer for videre planlegging og utredning: Det arbeides ut fra en trinnvis utvikling, ved å prioritere utbedring av de delstrekningene som har størst utfordringer først. Det er i første rekke rv. 22 som har behov for oppgradering. I tråd med Statens vegvesens vurdering bør første trinn i en slik utvikling være å gjennomføre mindre tiltak på rv. 22 i tråd med K5 innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetterammer. Prosjektet Rv. 22 Kryssing av Glomma ved Fetsund (del av K4) er prioritert i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) og inngår i Statens vegvesens portefølje av store investeringer. Porteføljen vil bli vurdert nærmere som en del av arbeidet med NTP 2025-2036. Konzeptene K1/K2/K3 og K4 legges bort.



Hensikten med utformingen av dette konseptet er å

visе utbedringene som må gjøres på dagens vegsystem i de to korridorane fv. 120 og rv. 22 for at dette skal kunne være omkjøringsveg for modulvogntog. Med dette konseptet vil både rv. 22, mellom Årum og Hvam, og fv. 120, mellom Moss og Elvestad, fungere som omkjøringsveger. Konseptet inneholder punktvisе utbedringstiltak, utbedring av bruer, ombygging av kryss, breddeutvidelse og uttretting av kurver. Konseptet gir hverken kortere reiseveg eller reisetid. Men, bedre vegstandard gir grunnlag for jevnere kjøring som muligens kan gi en liten tidsbesparelse for tunge kjøretøy.

<https://www.ring4samarbeidet.no/delstrekning-4-ullensaker-lillestroem-indre-ostfold.549590.no.html>

## KVU for ny vegforbindelse øst for Oslo:

Statens vegvesen har utarbeidet en Konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelse øst for Oslo for å bedre vegforbindelsen mellom E6 syd i Østfold og E6 på Romerike. På bakgrunn av en samlet vurdering av trafikkberedskap, behovet for avlastning av E6 gjennom Oslo og samfunnsøkonomisk analyse anbefales det i KVUen at rv. 22 legges til grunn som fremtidig hovedkonsept nord for E18.

### KVU for ny vegforbindelse øst for Oslo:

Statens vegvesen har utarbeidet en Konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelse øst for Oslo for å bedre vegforbindelsen mellom E6 syd i Østfold og E6 på Romerike. På bakgrunn av en samlet vurdering av trafikkberedskap, behovet for avlastning av E6 gjennom Oslo og samfunnsøkonomisk analyse anbefales det i KVUen at rv. 22 legges til grunn som fremtidig hovedkonsept nord for E18.



**ROMERIKE: Selv med store investeringer og en 4-felts motorvei øst eller vest for Øyeren vil man i liten grad avhjelpe trafikken på E6 gjennom Oslo. Derfor vil veivesenet i første omgang bare oppruste riksvei 22.**

RUNE FJELLVANG  
rune.fjellvang@rb.no  
63 80 50 50

## 400 millioner

Kostnadene er beregnet til 400 millioner kroner, mens motorveialternativene har en prislapp på opp mot 33 milliarder kroner.

Men heller ikke billigalternativet vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt og vil heller ikke redusere E6-trafikken gjennom Oslo.

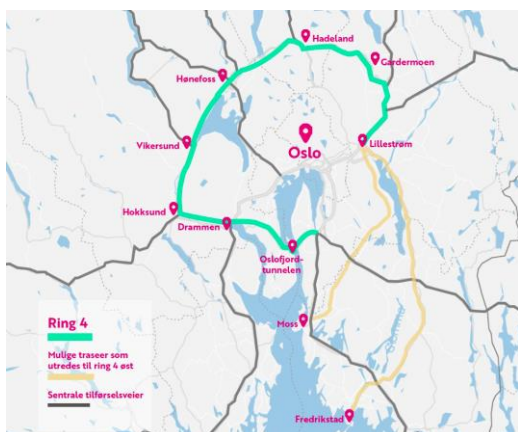
RB 22.7.2020

### Ring 4-samarbeidet

Kommunene Frogn, Asker, Lier, Øvre Eiker, Modum, Hole, Ringerike, Lunner, Jevnaker, Nittedal, Nannestad, Lillestrøm, Indre Østfold og Viken fylkeskommune samarbeider om å sikre en alternativ og effektiv veiforbindelse, en Ring 4, rundt Oslo for person- og godstrafikk som binder Viken sammen.

Sekretariat i Indre Østfold kommune v/seksjon næring | Besøksadresse: Rådhusgata 22, 1830 Askim

<https://www.ring4samarbeidet.no/om-samarbeidet.547930.no.html>

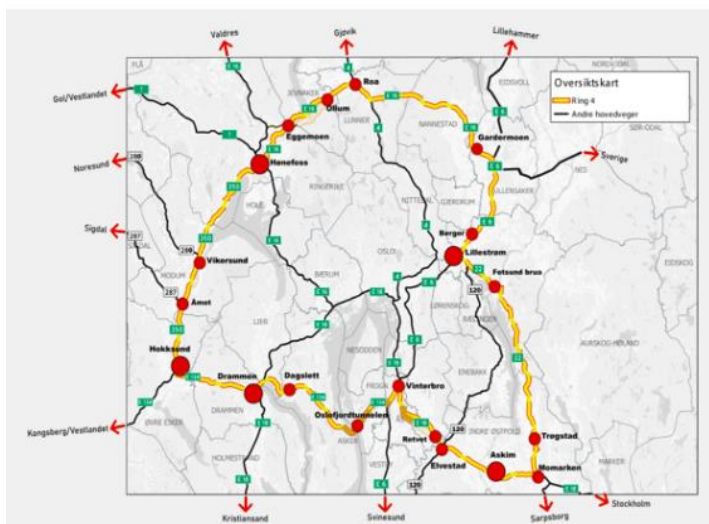


Ring 4 vil kunne gå gjennom et 30-talls kommuner i Buskerud, Akershus og Østfold, og være viktig daglig vei for over godt over en millioner mennesker pluss hele Oslos befolkning.

<https://www.ring4samarbeidet.no/vil-ha-gode-loesninger-for-riksvei-22.6583393-547928.html>

26.5.23: En liten delegasjon fra Indre Østfold og Aurskog-Høland kommuner har møtt sentrale planleggere i Statens Vegvesen. Målet med møtet var å pushe på gode løsninger og tilstrekkelig kapasitet på vei, bro og rundkjøringer rundt den nye 4-felt Glommakrysningen på riksvei 22, en sentral del av Ring 4 - og med et stadig økende antall person- og transportbiler østfra. Går alt etter planen så oversendes reguleringsplanen til politisk behandling i Lillestrøm kommune til høsten med sikte på byggestart i 2026. Ordfører Saxe Frøshaug er opptatt av at kø-problemene vi har på riksvei 22 blir løst med ny bro, et budskap som ble tydelig formidlet til Statens Veivesen.

12.5.2022: Ordfører i Indre Østfold kommune og leder for Ring 4-samarbeidet, Saxe Frøshaug, gleder seg over at flere delstrekninger i den planlagte Ring 4-utbyggingen rundt Oslo er høyt på Vegvesenets prioriteringsliste. Med er bl.a. Rv22 Glommakrysningen ved Fetsund (Lillestrøm kommune, kostnadsoverslag kr 3,22 milliarder).



Ring 4. Illustrasjon: Ring 4-samarbeidet

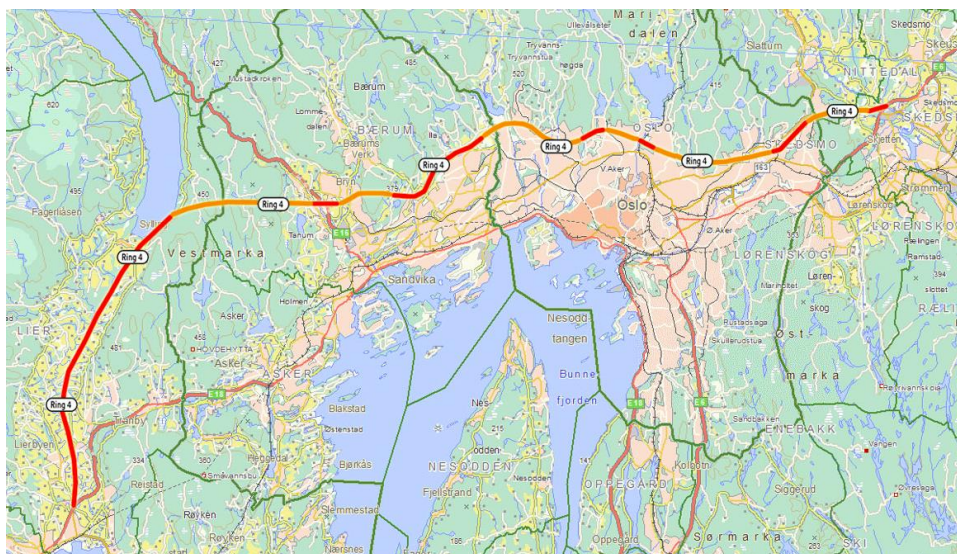
2019: Romerike – E18 Østfold. KVVU-arbeid for avlastningsvei til Oslo gjennom indre Østfold og Akershus pågår. Skal leveres innen utgangen av året.

<https://www.bygg.no/innlegg-ma-fortsatt-kjempe-for-ring-4-prosjekt/1498379/>

## Privat forslag - Ring 4 fra Drammen til Hvam

<http://ring4.net/> | epost: [gjermund@lintris.no](mailto:gjermund@lintris.no)

Ring 4 som presentert på denne siden er kun ment som et ideutkast. Valg av trase er bare omtrentlig. Det er den overordnede ideen som er den viktige her. Denne nettsiden viser et alternativ som langt på vei kan løse problemene i Oslo vest, samtidig som brorparten av gjennomgangstrafikken vil bli sluset vekk fra Oslo sentrum. Alternativet tar for seg den nordlige delen av Ring 4. Fra Lier i sørvest til Hvam (Olavsgaard) i nordøst.



### Hovedpunkter

- Den tenkte strekningen rører ikke utmark. Nordmarka og Vestmarka får ingen inngrep.
- Minimalt med nåværende bebyggelse må fjernes.
- Kan ta unna all gjennomgangstrafikk med unntak av sørøst. E6, E16, E18, R22, og R4. Det vil si minst 75 % av gjennomgangstrafikken.
- Kort avstand mellom Ring 3 og Ring 4 ved to store knutepunkt (Rikshospitalet og Sinsenkrysset.)
- 5 til 7 kilometer mellom hver av/på kjøring for hele strekningen.
- Løser langt på vei dagens køproblemer på E18 i Asker og Bærum. I prinsippet dobblar man kapasiteten og man kan da mer enn halvere trafikken på nåværende E18
- Med Ring 4 får man muligheten til å styre trafikken på en helt ny måte.
- Med en tenkt fartsgrense på 110 km i timen korter man inn reisetiden vesentlig i øst - vest aksen. Ring 4 som vist i dette forslaget er omtrent på kilometeren like lang som strekningen Lier (E18) til Hvam (E6)
- Kan bygges uten nevneverdig forstyrrelse av trafikken i og rundt Oslo. Unngår trafikkaos i byggeperioden. Dette er veldig kostnadssparende.
- Ring 4 vil gi en betydelig avlastning for dagens hovedveier gjennom stor Oslo.

- Lokaltrafikk inn og ut av byen får mange flere valgmuligheter
- Nordre deler av byen vil naturlig bruke Ring 4, med unntak av utfart mot sørøst.
- Miljøgevinst ved at Ring 4 i det alt vesentlige vil gå i tunneler i sterkt befolkede områder

#### Ring 4 kostnader:

- Prisen på motorvei i Norge ligger mellom 90 og 120 millioner kroner per kilometer. (link)
- Hvis man går for Ring 4 bør man antagelig bygge med minimum 6 felt hele strekningen.
- Hvis man tar i og bruker kilometerpris på 200 millioner for hele strekningen (57 km), lander man på 11,5 milliarder. Det er 1/4 av kostnaden for oppjustering av E16 og E18 i Oslo vest.

Hovedforklaringen er trafikkavvikling i byggeperioden. Lørentunnelen er et godt eksempel hvor galt dette kan dra av sted. Bygge på eksisterende vei med mye trafikk er mange ganger dyrere enn å bygge i upløyd mark. Ring 4 er upløyd mark. En annen ting er at Ring 4 antagelig ikke har noen teknisk krevende partier. Dette er rett frem motorvei hele strekningen, inkludert tunneler.

Ved å bygge Ring 4 som vist på denne siden, med å omgå Asker og Sandvika, kan man langt på vei antagelig halvere belastningen på E18. ÅDT (Årsdøgntrafikk) viser at ca 50 % av trafikken på strekningen Sandvika – Sentrum, er lokaltrafikk. Kan man lede gjennomgangstrafikken samt deler av lokaltrafikken til Ring 4, vil dette ha enorm betydning for trafikkavviklingen på E18. Og da faller argumentene for den planlagte oppjusteringen av E18 og E16 bort, i overskuelig fremtid.

Om man bygger Ring 4 før man eventuelt en gang i fremtiden utbedrer E18 og E16, har man i hvert fall et alternativ for å ta unna trafikken i utbyggingsfasen av E18 og E16. Ring 4 kan som nevnt bygges uten nevneverdig forstyrrelse av trafikken i byggeperioden, samt det vil ta langt færre år få ferdig. En tenkt 2 års periode for utredning og 4-5 år for utbygging. Det er innenfor tidsrammen for tilsvarende prosjekt i Norge. Det er også en halvering av stipulert utbygningstid for E18 og E16.

Kjøproblemer inn mot sentrum av store byer vil antagelig aldri helt forsvinne, spesielt i rushtiden. Man kan ikke bygge seg ut av kø problemene viser forskning. Men det finnes tiltak som er med på å redusere presset. Ringveier er en av de mest brukte løsningene. Det som fungerer i mange av verdens storbyer burde også fungere for Oslo. Og veier trenger vi uansett i fremtiden med eller uten fossile brennstoff. Og vi trenger alternativer til tung trafikk igjennom vår hovedstad. Alle skal ikke til Oslo sentrum.

Med Ring 4 på plass kan man bruke eksisterende E18 korridor til å omprioritere til fordel for kollektivtrafikk. Det vil ytterligere redusere presset på E18. Dette sammen med virkemidler som kan styre trafikken mot Ring 4, vil i sum gi en langt bedre løsning på problemene i Oslo vest, enn den planen som i dag forligger for E18 og E16. Og det til en brøkdel av prisen og tiden det vil ta og få dette ferdig. Det burde være tungtveiende argumenter.