

Oslo, 17. april 2024

Til Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

## **Anmodning om gransking og lovlighetskontroll- bompengeneinnkreving mv i Oslo/Akershus, Oslopakke 3**

### **1. Innledning**

Groruddalen Miljøforum (GM) er en uavhengig interesseorganisasjon som arbeider blant annet for gode bomiljøer og gode samferdselsløsninger for Groruddalens ca. 150 000 innbyggere.

GM sendte 19. februar 2024 brev med anmodning om gransking til Riksrevisjonen og til Statsforvalteren i Oslo og Viken. Riksrevisjonen har gitt tilbakemelding om at de ser nærmere på saken.

I brev 7. mars 2024 fra Statsforvalteren i Oslo og Viken ble GM informert om at rette instans for lovlighetskontrollen i dette tilfellet ikke er Statsforvalteren, men Samferdselsdepartementet. Statsforvalterens avslag ble påklaget i brev fra GM av 11. mars 2024.

I brev 15. april 2024 fra Statsforvalteren ble avslaget opprettholdt. Statsforvalteren anfører at Samferdselsdepartementet er rett instans som fagdepartement for å foreta en lovlighetskontroll i dette tilfellet.

GMs anmodning om lovlighetskontroll sendes derfor med dette til Samferdselsdepartementet.

### **2. Innhentet utredning om bompenger og annen informasjon**

GM har innhentet: Utredning Bompenger, Fordeling Oslo Øst vs Oslo Vest, IAJ Consulting, desember 2023, revidert januar 2024. Utredningen følger vedlagt. Saken har fått omtale blant annet i Akers Avis/Groruddalen, NRK og Nettavisen og i flere avisinnlegg.

På bakgrunn av merknader fra Fjellinjen til enkelte av tallene i utredningen, har GM innhentet ytterligere tallmateriale fra Fremtind Service. Disse tallene er referert nedenfor. GM vil komme tilbake med eventuelle supplerende tall når de måtte foreligge.

Uansett enkelte merknader fra Fjellinjen, står hovedkonklusjonene i utredningen fra IAJ Consulting fast.

I utredningens sammendrag heter det blant annet:

**«Bompenger i Fjellinjen siste 10 år (2013-2022)**

- *Netto bompengbidrag 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 bompenge 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> «*

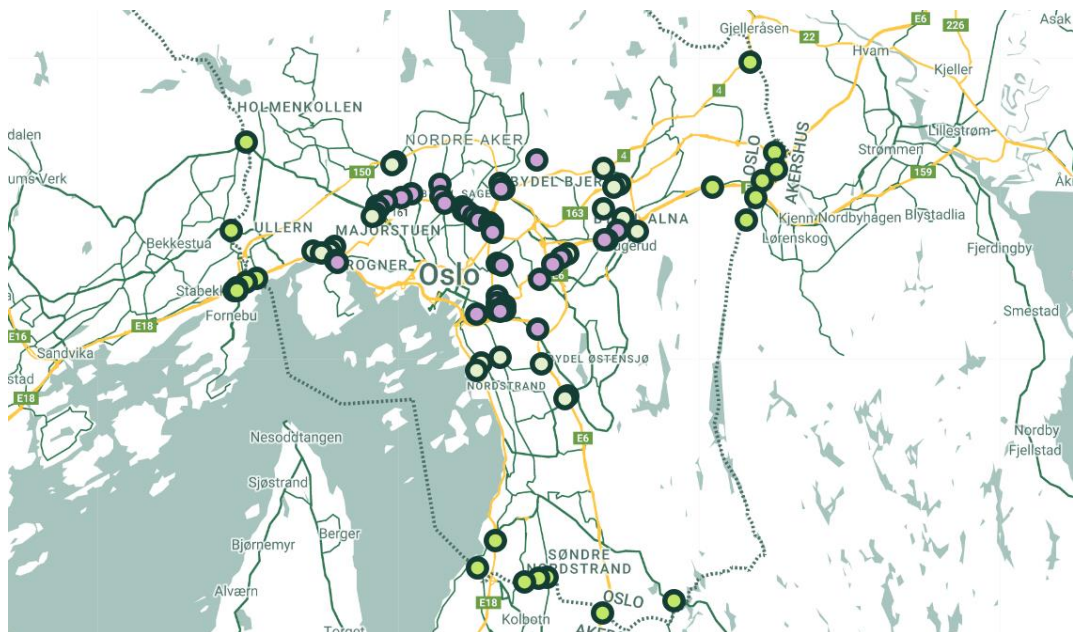
Utredningen viser en omfattende skjevdeling av pengene som innkreves i bomstasjonene i Oslo. Mesteparten av pengene kreves inn i Oslo øst, inkludert Groruddalen, men pengene brukes i det vesentlige på prosjekter i Oslo vest og i Bærum. Dette har allerede pågått i en periode på flere år, og det er så langt lagt opp til at skjevdelingen skal fortsette i årene fremover, kanskje i ytterligere 10 år. Samlet kan det dreie seg om skjevfordelinger i en periode på minst 10-15 år.

Det er ifølge utredningen i perioden (2013-2022) innhentet ca. 8 milliarder kroner i Groruddalen, men det er i Oslopakke 3 nesten ikke brukt penger til spesifikke prosjekter i Groruddalen i perioden 2013-2022. Unntaket er den såkalte Lørensvingen som ble åpnet 3. april 2016 som kostet i underkant av 1,5 milliarder kroner.

De fleste bomstasjonene er plassert i Oslo øst/Groruddalen. 58 bomstasjoner er plassert i Oslo øst og 26 bomstasjoner er plassert i Oslo vest. Det reises spørsmål om dette er en rettferdig fordeling av bompengbyrden blant bilistene.

Utredningen viser at bydeler i Oslo øst (bydelene øst for Akerselva), inkludert Groruddalen, som nevnt bidrar til mye mer i bompenge enn bydeler i Oslo vest og Bærum. Bydelene Alna og Bjerke bidrar aller mest. Bydelene Ullern og Vestre Aker bidrar minst i bompenge. Det skjer en skjevbelastning ved at «rike» bydeler bidrar med mye mindre enn «fattige» bydeler som Alna og Bjerke. Er dette en rettferdig ordning?

Oslo øst/Groruddalen er blitt en viktig finansieringskilde (omtalt som «melkeku») for Oslopakke 3-prosjekter i Oslo vest og i Bærum, blant annet Fornebu-banen og ombygging av Majorstua stasjon. Fordelingen av bomstasjoner kan illustreres slik:



Kilde: [www.fjellinjen.no/bompenger](http://www.fjellinjen.no/bompenger)

Bompengestasjoner er nesten fraværende i Bærum og helt fraværende inne på Fornebulandet til tross for at bompengene i vesentlig grad skal finansiere Fornebubanen som har overskredet alle tidligere kostnadsoverslag.

Prisen for Fornebubanen ble først satt til ca. 4-5 milliarder kroner, mens prislappen i 2021 ble satt til 23,3 milliarder kroner og så langt ligger kostnaden på ca. 35 milliarder kroner. Den endelige summen er foreløpig ikke fastsatt. Det har vært antydning en kostnad på minst 40 milliarder kroner. Den eksplorative veksten i kostnader for Fornebubanen har medført store og stadige økninger i bompengesatsene, noe som belaster Oslo øst/Groruddalen ytterligere. Prosjektet synes ikke å være under forsvarlig kontroll og bør etter GMs oppfatning granskes nærmere.

Fra Fremtind Service har GM mottatt følgende opplysninger om innbetaling av bompenger fordelt på bydelene i Oslo i 2023. Analysen er gjennomført med dette utgangspunktet:

Bilister med AutoPASS-avtale hos Fremtind Service står for mer enn åtti prosent av bomplasseringene i Oslo

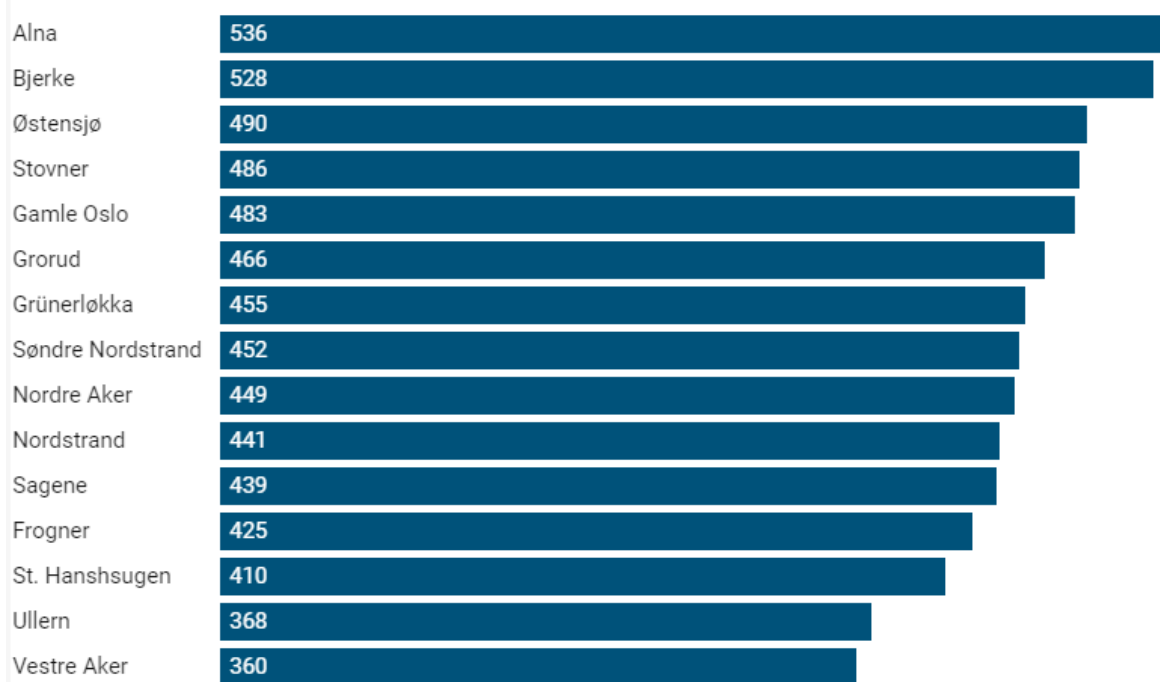
- Analysen omfatter AutoPASS-avtaler inngått av privatpersoner
- Kostnadene er fordelt etter bostedsadresse medio desember 2023
- Oversikten skiller ikke på hvor bomplasseringen er foretatt, men viser faktisk belastning for hvert enkelt kjøretøy/hver enkelt kunde
- Bydelene Sentrum og Marka hvor det er et lite antall kjøretøy er ikke med i oversikten
- Forskjellen på kostnad per kjøretøy og kostnad per AutoPASS-avtale reflekterer at Oslobilistene i gjennomsnitt har 1,08 kjøretøy knyttet til sine AutoPASS-avtaler. Det er kun mindre forskjeller mellom bydelene, fra 1,04 på Sagene til 1,12 på Nordstrand og i Vestre Aker

## Månedlig bompengebetaling - 2023

Bydel	Per kjøretøy	Per AutoPASS-avtale
Bjerke	484,22	519,36
Alna	481,97	514,14
Østensjø	450,47	488,29
Stovner	443,02	483,96
Gamle Oslo	441,34	462,94
Søndre Nordstrand	417,14	458,12
Grorud	426,13	456,92
Nordstrand	408,22	455,47
Nordre Aker	414,38	450,35
Grünerløkka	420,55	435,87
Sagene	398,62	414,97
Frogner	384,71	412,86
St.Hanshaugen	378,45	394,74
Ullern	341,55	375,18
Vestre Aker	331,14	372,29

Betaling av bompenger per måned fordelt på bydeler i Oslo:

### Gjennomsnittlige bompenger per måned



Kilde: [Folk fra østkanten i Oslo betaler mest bompenger: – Det skal jo ikke være sånn – Dagsavisen](#)

Klipp fra pressen:

«En bilist i Oslo betaler dobbelt så mye bompenger som en i Asker og 45 prosent mer enn en i Bærum. Av Oslo-bilister betaler østkantens bilister aller mest.

En bilist i bydel Alna betaler i løpet av et år i snitt 2.800 kroner mer enn en bilist i Bærum. Der er snittet på 398 kroner i måneden, mens det på Nesodden er 300 og i Asker 284 kroner.

### **Fornebubanen vestover skal finansieres med en stor andel av Oslos bompengainntekter.**

«Oslo skiller seg markant ut fra kommunene rundt. Eksempelvis betaler den gjennomsnittlige Oslo-bilisten 45 prosent mer i bompenger enn en Bærum-bilist og mer enn dobbelt så mye som Asker-bilistene, sier Svein Skovly, kommersiell direktør i Fremtind Service.»

Kilde: <https://www.akersposten.no/vestre-aker-og-ullern-bilister-betaler-minst-i-bompenger/s/5-142-4410>

### **3. Vegloven § 27**

Vegloven § 27 første ledd ble endret ved lov 4. april 2008 nr. 8 ved at bompenger også skulle kunne brukes til drift av kollektivtrafikk. Fra forarbeidene til endringsloven, Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) side 2, heter det blant annet:

«Inntektene frå bompengepakker skal komme dei lokale innbyggjarane til gode...».

Det heter også side 2: «Nettoinntektene frå bompengepakker i eit byområde skal nyttast til transportføremål i det berørte området». Hva som menes med «eit byområde» er ikke definert, men pengene skal brukes i det «berørte» området.

Det kan reises spørsmål om disse forutsetningene er blitt oppfylt i Oslopakke 3.

### **4. Anmodning om gransking og lovlighetskontroll**

Groruddalen Miljøforum anmoder om at det foretas en gransking og lovlighetskontroll av beslutningsgrunnlaget både i Stortinget, i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det anmodes om at det særlig ses på følgende:

- 1) Forelå det et forsvarlig beslutningsgrunnlag for å igangsette byggingen av Fornebubanen? Foreslå det en fullverdig Konseptvalgutredning (KVU) som var kvalitetssikret etter gjeldende regler? Hva var grunnlaget for at Fornebubanen ble igangsatt istedenfor Ahusbane-prosjektet som var foreslått allerede i 1960 (forlengelse av t-banen til Akershus universitetssykehus).

- 2) Har prosjektet Fornebu-banen en forsvarlig og kompetent kostnadsstyring? Er administrative rutiner tilfredsstillende? Prosjektet synes ikke å være under forsvarlig kontroll, jf. de enorme kostnadsøkningene.
- 3) Prosjektet har en utstrakt bruk av konsulenter. Det er opplyst at av 128 medarbeidere er det 76 innleide konsulenter. Er dette forsvarlig? Kilde: <https://www.bygg.no/etaten-som-styrer-fornebu-banen-bestar-av-rundt-60-prosent-innleide-konsulenter-det-kostet-137-millioner-i-fjor/1495597/>
- 4) Har Oslopakke 3-avtalen fulgt retningslinjene gitt av Stortinget? Jf. granskingen som Riksrevisjonen i sin tid gjennomførte for Oslopakke 2.
- 5) Skjev plasseringen av bompengestasjoner. Er dette i samsvar med Stortingets retningslinjer og forutsetningene i vegloven?
- 6) Skjevbelastning av bompengeneinnkrevningen fra bydelene i Oslo øst/Groruddalen sammenliknet med betalingen fra bydelene i Oslo vest og Bærum. Er dette i samsvar med Stortingets retningslinjer og forutsetningene i vegloven? Et moment i denne sammenhengen er at skjevfordelingen er lagt opp til å foregå i en periode på ca 10-15 år. Er dette lovlig?
- 7) Skjevfordelingen av bompengeneinntektene, sammen med statlige og kommunale overføringer, til prosjekter i Oslo vest og Bærum uten at det satt av penger til prosjekter i Oslo øst/Groruddalen i en periode på 10-15 år. Er dette i samsvar med Stortingets retningslinjer og forutsetningene i vegloven?
- 8) Lovligheten av at meget betydelige beløp i bompenger innkrevet fra Oslo øst/Groruddalen overføres til Oslo vest og til en annen kommune (Bærum), uten at det nesten ikke er igangsatt prosjekter der hvor en stor del av pengene er innkrevd. Er dette lovlig i en periode på 10-15 år?
- 9) Har Oslopakke 3 nådd sin måloppnåelse ved attraktivt kollektivtilbud og bidratt til bedre miljø- og tettsteds-kvalitet i Groruddalen med forbedret vei- og kollektivutbygging? Jf. [Målene for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 | Statens vegvesen](#)
- 10) GM har brakt i erfaring at bompenger har vært brukt til å betale skatt på 53 millioner kroner for eiendomsmilliardær Christian Ringnes. Er dette lovlig bruk av bompenger? Kilde: <https://www.nrk.no/stor-oslo/oslo-kommune-betaler-skatten-til-christian-ringnes-for-fornebu-banen-1.16324820>. I tillegg er det brukt over 5 milliarder kroner så langt til grunnverv for å kunne bygge Fornebu-banen. Er dette lovlig bruk av bompenger generert fra Groruddalen og andre steder i Oslo øst?

- 11) GM er blitt informert om at det skulle innbetales i alt 3 milliarder kroner i grunneierbidrag til Fornebubanen. Er disse pengene innbetalt og eventuelt når?
- 12) Er grunneierbidragene blitt økt i samsvar med økningene i totalkostnadene for Fornebubanen?
- 13) GM ber særskilt om at bompengordningen i Oslopakke 3 vurderes både i forhold til nytteprinsippet og rettferdighetsprinsippet. Vi viser spesielt til punkt 5 – 8 ovenfor. Bompenger generert i Oslo øst brukes over en lang årrekke til å betale prosjekter i en annen kommune, mens Groruddalen nesten ikke får noen prosjekter. Er dette et brudd på nytteprinsippet? Skjevfordelingen av innkrevningen, er den i samsvar med rettferdighetsprinsippet? Jf. at det er få bompengestasjoner i Oslo vest og ingen på Fornebulandet der hvor banen skal bygges. Er dette i samsvar med rettferdighetsprinsippet?

GM viser til **Prinsipper for bompengeneinnkreving**, hentet fra et brev av 8. mai 2019 fra Statens vegvesen, region vest, til Bergen kommune, ref. 17/67842-22:

### **Nytteprinsippet**

Nytteprinsippet tilsier at de som har nytte av det prosjektet som bompenger finansierer, skal betale bompenger, og at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet. Prosjekter som bruer, tunneler og strekningsvise motorveitbygginger uten muligheter for trafikklekkasje til gammel veg, har som regel høy grad av oppfyllelse av nytteprinsippet. For bompengepakker, og bypakker spesielt, er kravet om direkte sammenheng mellom nytte og betaling mindre strengt. I bypakkene er det lagt til grunn at trafikantene som betaler bompenger skal ha nytte av tiltakene i pakken, gjennom bedret kollektivtilbud, bedre tilrettelegging for gåing og sykling, økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper, og mer miljøvennlig transport. Det er ikke tilsvarende krav om at alle turer som belastes bompenger skal kjøre på ny veg, slik tilfellet er ved bygging av enkeltprosjekt som tunneler, bruer eller strekningsvise motorvegprosjekt.

### **Rettferdighetsprinsippet**

Statens vegvesen har forståelse for at bompengesystemet kan oppfattes urettferdig. I Åsane handler rettferdighetsdiskusjonen, slik vi forstår den, om at enkelte områder bompengebelastes, og andre områder ikke. Dette kan gjøre at systemet oppfattes mer rettferdig, ved at flere som har nytte betaler bompengavgift.

-----

Dersom det ønskes ytterligere opplysninger, vennligst ta kontakt med Groruddalen miljøforum, [miljoforum@goruddalen.no](mailto:miljoforum@goruddalen.no).

Med vennlig hilsen for Groruddalen Miljøforum,  
Bjørn Edvard Engstrøm, Heidi Trøen og Ole-Jørgen Pettersen

**Vedlegg:** Utredning Bompenger, Fordeling Oslo Øst vs Oslo Vest, IAJ Consulting, desember 2023, revidert januar 2024.

Kopi av dette brev (uten vedlegget) sendes til Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Akers Avis/Groruddalen