

Bompenger Fjellinjen

-Fordeling Oslo Øst vs. Oslo Vest

Research utført desember 2023 / IAJ Consulting

IVAR JOHNSEN
IDRETT • BØKER • 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

Bompengeinnkrevning	8
Fjellinjen	9
Medieklipp	10
Historikk bompenger i Oslo	18
Oslopakke 1 (1990-2001)	18
Oslopakke 2 (2002-2007)	18
Oslopakke 3 (2008-)	18
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	19
Fordelte bompenger fra Fjellinjen 2013-2022.....	20
Prosjekter finansiert i Oslopakke 3 i Akershus	21
Ring 4.....	21
Ring 4-samarbeidet	25
Privat forslag - Ring 4 fra Drammen til Hvam	27

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

Tallgrunnlaget kan lastes ned fra hjemmesiden til GM:

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 Goruddalen.

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

Innbetalt i Goruddalen	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, Østsjø, 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 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 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%).¹

¹Tidligere forbyttning av tall rettet

Bompenger i Fjellinjen (nettobidrag MNOK)

År	Innkrevet
2022	3 500 000
2021	3 250 000
2020	3 100 000
2019	3 250 000
2018	3 230 000
2017	2 750 000
2016	2 450 000
2015	2 400 000
2014	2 400 000
2013	2 350 000
Sum 2013-22	28 680 000

Innbetalt i Oslo Vest	7 302 493	25 %
Innbetalt i Oslo Øst	21 377 507	75 %

Bompengetildeling 2014-2023 (MNOK)

	Bidrag
Operatunnellen (2010)	-
Kolsåsbanen (2014)	379
E18 Sydhavna (2015)	258
Rv 150 Ulven-Sinsen (2015)	91
Rv 168 Bogstadveien (2015)	-
Lørenbanen/Haslesvingen (2016)	1 218
E18 Bjørvika (2016)	153
Rv 150 Nydalskrysset (2016)	-
Ring 2 Carl Berner - Blindernv (2016)	-
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

Tildelt Oslo Vest (spesifikke prosjekter)	4 561	73 %
Tildelt Oslo Øst (spesifikke prosjekter)	1 720	27 %

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%) o 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 bompengkroner. 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

Prognose bompenger i Fjellinjen (MNOK)

År	Innkrevning
2024	4 710 000
2025	4 260 000
2026	3 960 000
2027	3 690 000
Sum 2024-2027	16 620 000

Innbetaling Oslo Vest 4 231 780

Innbetaling Oslo Øst 12 388 220

*Fordeling Øst/Vest basert på innbet. 2022

Bompengetildeling 2024-2027 (MNOK)

	<u>Oslo Vest</u>	<u>Oslo Øst</u>
E18 Vestkorridoren	-	-
Lokale tiltak	50/50	50/50
Ramme T-bane og trikk	50/50	50/50
Fornebubanen	7 036	
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 %

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 2022-33:²

- Samlet økonomisk ramme er 1 200 mrd. kr. i planperioden der 123 mrd. er bompenger (10%) og resten er statlige midler
- Flexibelt 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



²Meld. 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 3³. Resultatet er realisering av Fornebu-banen, 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 Byvekstsavtalen og Oslopakke 3:⁴

- 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
 - Røtunnelen: 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
 - Fornebu-banen: 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 Oslo⁵

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

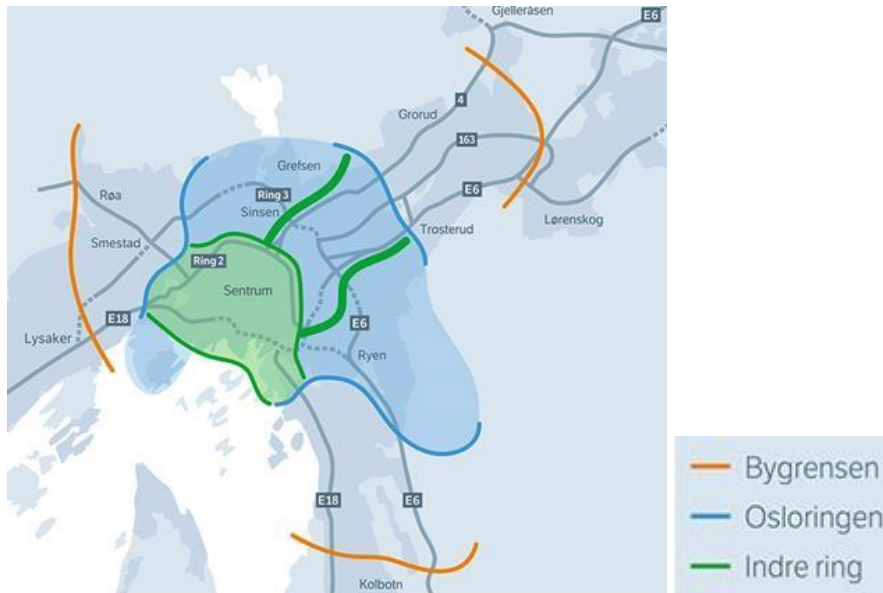
³ <https://www.dagsavisen.no/oslo/nyheter/2023/04/19/flere-kjorer-bil-i-helgene/>

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

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

- Osloringen: Den opprinnelige bomringen i Oslo – med betaling i begge kjøreretninger

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



Bompengeinnkreving

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.⁶ 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 innkrevde bompenger fordelt på byområder.

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

Bompengeinntektene 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.

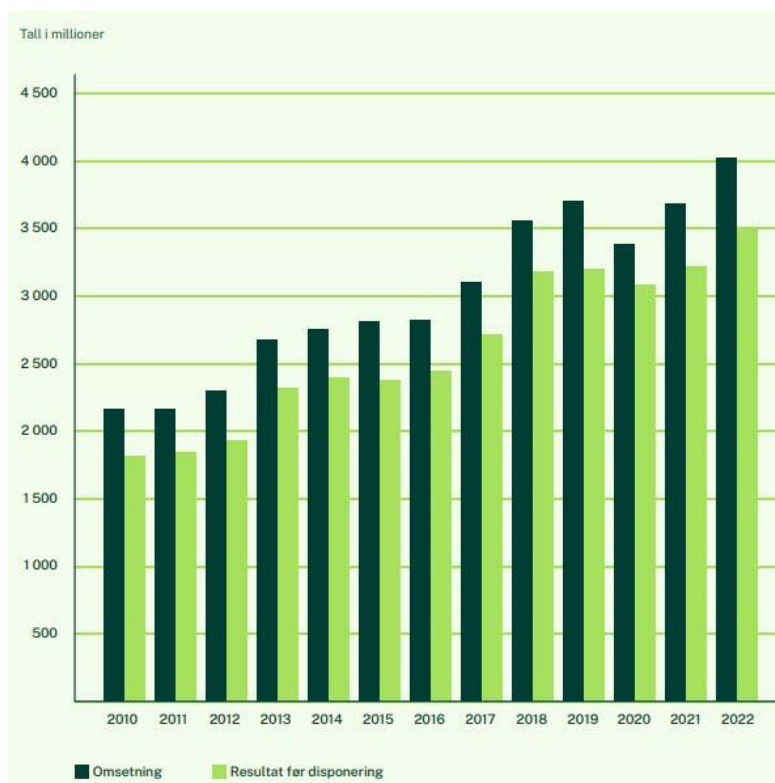
⁶ <https://www.dagsavisen.no/oslo/nyheter/2023/04/19/flere-kjorer-bil-i-helgene/>

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

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 2010-22.⁷

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

Medieklipp

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

- Det bidrar til legitimiteten for hele bompengordningen, 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 Fornebu-banen 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 Manglerud-tunnelen 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 bompengeselskapet 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, bystyreprerentant 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

bompengeneinnkrevningsselskapet 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



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 bompengene 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 bompengene. 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.

annet at de årlige **bompenge-**
inntektene i Norge var 3 milli-
arder 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?

Kilde: *Dagsavisen 24.8.2022*

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 bompenggeavtalen for å redde Forneububanen.

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 lokk 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 Forneububanen (ca. 30 milliarder).

De neste fire årene er det budsjettert med 15,5 mrd. i **bompenggeinntekter**. Av disse går 13,2 mrd. til Forneububanen. 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 Forneububanen, 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.

OSLO

SIAVASH MOBASHER

Fraksjonsleder for Rødt i samferdsels- og miljøutvalget, leder av Rødt Oslo



Denne uken kom det helt nye bompenggetall 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 Groriddalen 24.6.2022: De neste fire årene er det budsjettert med 15,5 mrd. i bompenggeinntekter. Av disse går 13,2 mrd. til Fomeububanen.

– 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 frigi bompengene 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 bli 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 bompenge.

det er fortsatt 2,5-3 milliarder i bompenge 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 bompenge, de skal fordeles mellom Oslo og Viken?

– Ja. Vi fordeler bompengene 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 bompenge. Løkk 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 bompenge 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 bompenge bor i bydelene Alna og Bjerke.

–I disse to bydelene er gjennomsnittlig månedsbetaling av bompenge 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 bompenge 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 Forneububanen 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 Forneububanen 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. Lokk 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 bompengene

Nettavisen 20.5.2022: Minerva om bompenger, Forneububanen og Bærum

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

Men fortetting virker ikke like bra overalt.

Først når folk bor så tett som minst 6000 personer per km² 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 km² er bydeler i Oslo som Grünerløkka, Frogner, Gamle Oslo, Sagene og St. Hanshaugen.

Kilde: Forskning.no 6.3.2021 - Om befolkningstetthet og kollektivtransport

...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 Forneububanen skal fungere.

– 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.

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 Forneububanen, selv om det tilsynelatende er to helt ulike prosjekter.

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

Kilde: Dagsavisen 25.4.2020 - E18-konflikten

Kilde Dagsavisen 6.1.2020: Oslopolitikere 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: Operatunnelen

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 ¹	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
Inntekter																				
Bompenger¹		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			393	393			157	157			135	135			724	724	
Ørnumleierbidrag		5	5			110	110			143	143			135	135			393	393	
Kommunale midler Oslo (eks. mva)		241	241			241	241			241	241			241	241			964	964	
Fylkeskommunale midler Viken (eks. mva)		214	214			214	214			214	214			214	214			855	855	
Byveksttiltak																				
Byvekst 50/50-Fornubanen	1 316			1 316	1 316			1 316	1 316			1 316	1 144			1 144	5 092			5 092
Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	488			488	742			742	742			742	742			742	2 713			2 713
Byvekst - belønningsmidler	367			367	367			367	367			367	367			367	1 468			1 468
Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	42			42	2			2	10			10	79			79	133			133
Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	629			629	629			629	629			629	629			629	2 514			2 514
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	56			56	56			56	56			56	56			56	224			224
NTP - Oppgradering Majorstuen stasjon ³				400				400	100			100				100	500			500
Sum inntekter	2 897	4 710	634	8 241	3 511	4 260	957	8 728	3 219	3 960	755	7 934	3 016	3 690	590	7 296	12 643	16 620	2 936	32 199
Rik svei																				
E18 Vestkorridoren																				
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	488			488	742			742	742			742	742			742	2 713			2 713
Sum rik svei	488			488	742			742	742			742	742			742	2 713			2 713
Lokale tiltak																				
Viken		150	214	364		150	214	364		150	214	364		150	214	364		600	855	1 455
Oslo		240	241	481		150	241	391		150	241	391		150	241	391		690	964	1 654
Sum lokale tiltak		390	455	845		300	455	755		300	455	755		300	455	755		1 290	1 819	3 109
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk		1 064		1 064		1 206		1 206		969		969		1 217		1 217		4 456		4 456
Fornubanen	1 316	1 522	5	2 842	1 316	2 325	110	3 750	1 316	2 094	143	3 553	1 144	1 096	135	2 375	5 092	7 036	393	12 520
Fornubanen - tilleggsavtale	629			629	629			629	629			629	629			629	2 514			2 514
Nye vogner til Fornubanen																				
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen		437	174	611		317	393	710		637	157	794		765		765		2 156	724	2 880
Ny T-banetunnel Oslo sentrum																				
Oppgradering Majorstuen stasjon ³		266		266		400	203	603		100	30	130						500	499	999
T-baneforlengelse til Lørenskog		10		10		10		10											21	21
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller		57		57		57		57		103		103		303		303		519		519
Sum store kollektivtiltak	1 944	3 355	179	5 478	2 344	4 118	503	6 965	2 044	3 833	300	6 178	1 773	3 380	135	5 288	8 106	14 687	1 117	23 909
Drift kollektivtraffikk																				
Viken		22	562	584		22	496	518		22	473	495		22	508	530		89	2 039	2 128
Oslo		34	403	437		34	508	541		34	571	604		34	508	542		134	1 990	2 124
Sum drift kollektivtraffikk		56	965	1 021		56	1 004	1 060		56	1 044	1 100		56	1 016	1 072		224	4 029	4 252
Belønningsmidler																				
Viken		147		147		147		147		147		147		147		147		587		587
Oslo		220		220		220		220		220		220		220		220		881		881
Sum belønningsmidler		367		367		367		367		367		367		367		367		1 468		1 468
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen		42		42		2		2		10		10		79		79		133		133
Sum kostnader prosjektertiltak	2 897	4 710	634	8 241	3 511	5 422	957	9 890	3 219	5 177	755	9 151	3 016	4 696	590	8 303	12 643	20 005	2 936	35 585

Kilde: Side 16 <https://cdn2.assets-servd.host/fjellinjen-site/production/Documents/Avtaler-oghandlingsprogram/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.

Oversikt rekvireringer 2022			
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
Sum Akershus	1 097 190	Sum Oslo	1 675 153
Totalt rekvirert		2 772 343	

NAF: Én av fem bompenger-kroner forsvinner

31.8.2022 07:00:00 CEST | NAF



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)

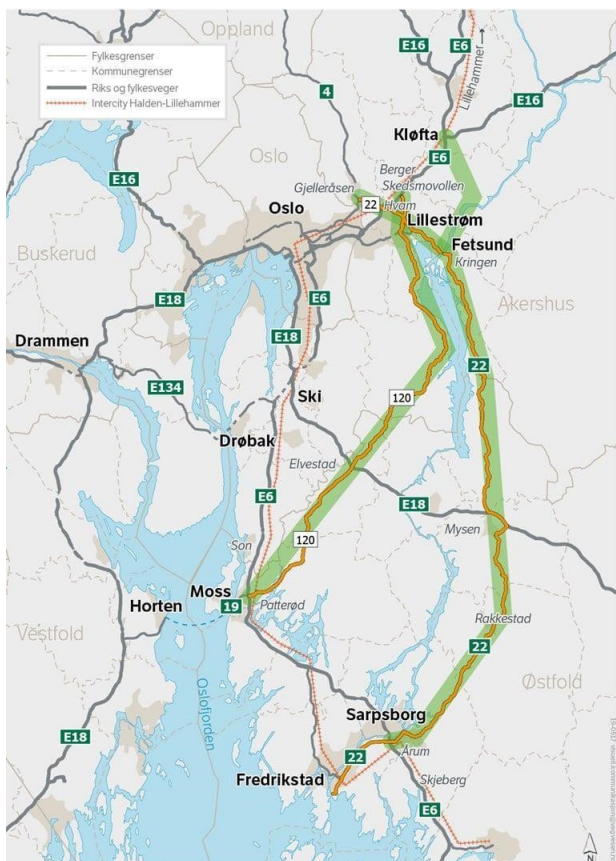
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund (2015)

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.

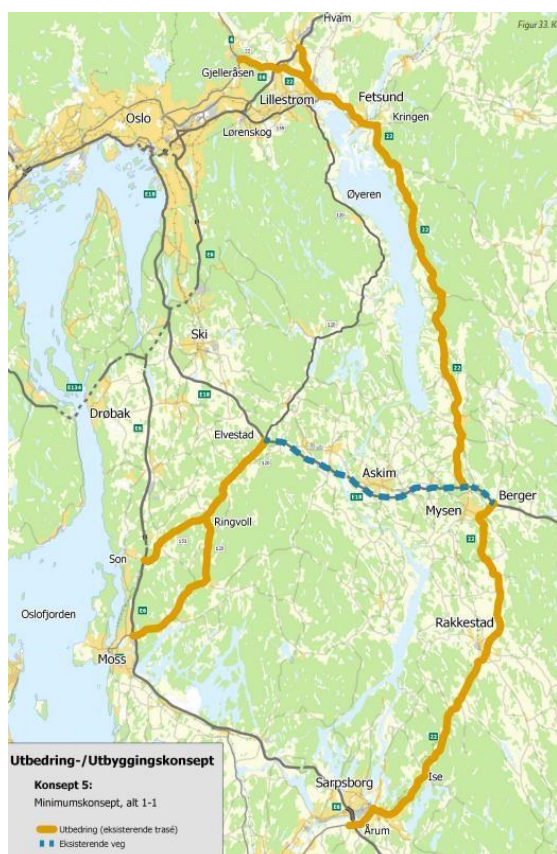
1. Konsept på østsiden av Øyeren, med utbygging av motorveg fra Skjeberg i Østfold til Berger på Romerike
2. Konsept på vestsiden av Øyeren, med utbygging av motorveg fra Son i Follo til Berger på Romerike
3. Konsept som både går på vest og østsiden av Øyeren, med utbygging av motorveg fra Son i Follo 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.

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

Anbefalt løsning:

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 budsjettammer. 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. Konseptene K1/K2/K3 og K4 legges bort.



Hensikten med utformingen av dette konseptet er å vise utbedringene som må gjøres på dagens vegsystem i de to korridorene 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 punktvis 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-indreostfold.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 pris-lapp på opp mot 33 milliarder kroner.

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

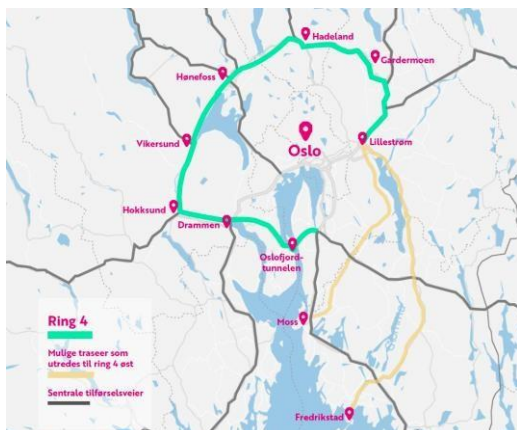
RB 22.7.2020

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>

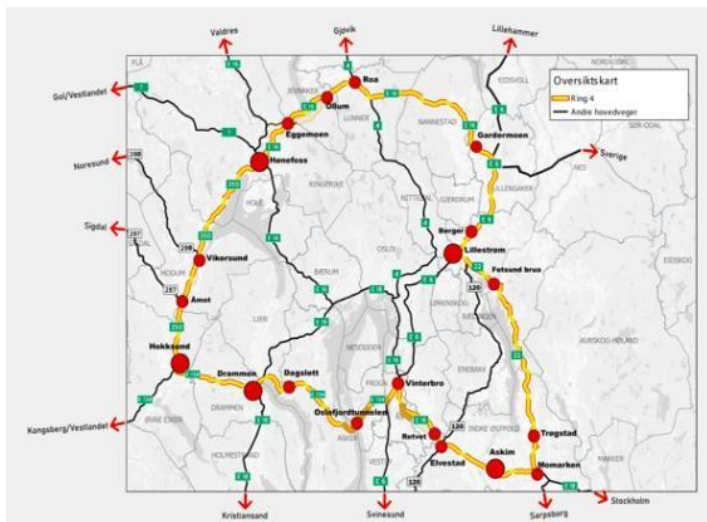


Ring 4 vil kunne gå gjennom et 30-talls kommuner i Buskerud, Akershus og Østfold, og være viktig daglig vei for over godt over en millioner mennesker pluss hele Oslos befolkning.

<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 Vegvesen.

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

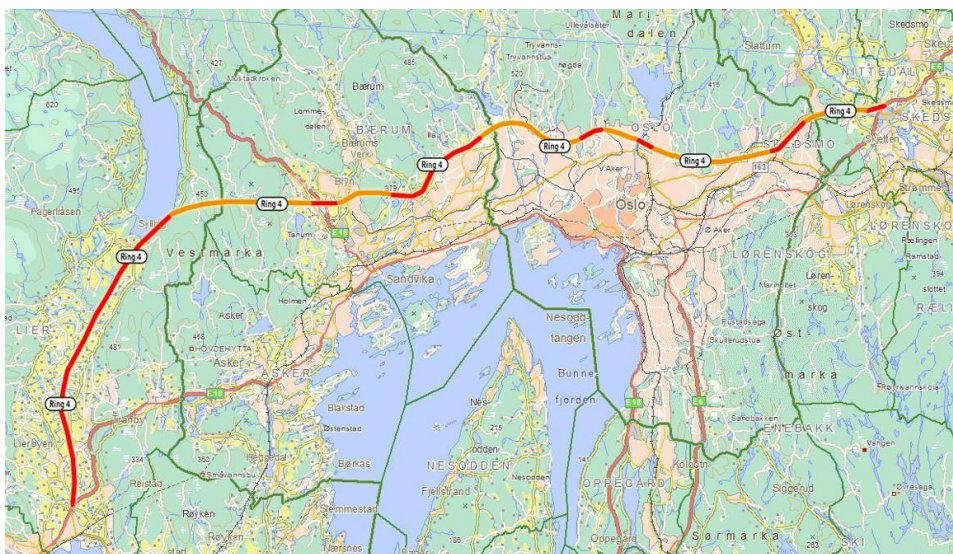
2019: Romerike – E18 Østfold. KVVU-arbeid for avlastningsvei til Oslo gjennom indre Østfold og Akershus pågår. Skal leveres innen utgangen av året.

<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

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 kjø 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.