



## DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Groruddalen Miljøforum

Deres ref  
Bjørn Edvard Engstrøm

Vår ref  
24/21-

Dato  
27. juni 2024

### Anmodning om lovlighetskontroll om bompengerekrutering mv. i Oslo/Akershus, Oslopakke 3

#### 1. Saken

Vi viser til brev 17. april 2024, der Groruddalen Miljøforum anmoder om lovlighetskontroll av bompengerekruteringen mv. i Oslo/Akershus, Oslopakke 3.

#### 2. Grunnlag for lovlighetskontroll

Kommuneloven (kl.) §§ 27-1 til 27-4 gir bestemmelser om lovlighetskontroll.

Kl. § 27-1 annet ledd gir fagdepartementet anledning, på eget initiativ, å kontrollere om et vedtak er lovlig om «*særlige grunner tilsier det*».

Kl. § 27-2 gir rammene for hva som kan lovlighetskontrolleres, bl.a. endelige vedtak som er truffet av et folkevalgt organ eller den kommunale eller fylkeskommunale administrasjonen.

Kl. § 27-3 gir bestemmelsene for hva departementet skal ta stilling til om vedtaket, nærmere bestemt om vedtaket har et lovlig innhold, er truffet av noen som har myndighet til å treffe et slikt vedtak og har blitt til på lovlig måte. Det kommer frem av bestemmelsen at kontrollen bare kan omfatte de offentligrettslige sidene av vedtaket, og at departementet kan oppheve vedtaket om det er gjort feil som gjør vedtaket ugyldig.

Kl. § 27-4 inneholder bestemmelser om opplysningsplikt ved lovlighetskontroll.

#### 3. Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet er fagdepartementet i saken og har anledning til å iverksette lovlighetskontroll om «*særlige grunner tilsier det*». Lovens forarbeider, jf. Prop. 46 L (2017-

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Carsten Horn-  
Hanssen  
22 24 81 72

2018), og Veileder H-2299 angir terskelen for å igangsette slik kontroll, inkludert momenter om hva som utgjør «*særlige grunner*».

I Prop. 46 L (2017-2018) framgår det bl.a. at man har hatt «*en forholdsvis høy terskel*» for å ta opp vedtak til lovlighetskontroll av eget tiltak, og at den nye bestemmelsen ikke var ment å endre denne terskelen. Videre at bestemmelsen er ment som «... *en sikkerhetsventil, og om det hefter en usikkerhet om vedtakets gyldighet bør i stor grad være avgjørende for om departementet skal ta saken opp til behandling*». I veilederen framgår det videre at «*I de tilfellene avgjørelsen åpenbart lider av en alvorlig feil, bør saken tas opp til faktisk lovlighetskontroll. Det kan også være grunn til å kontrollere avgjørelser der det ikke er åpenbare indikasjoner på ugyldighet, men som umiddelbart synes betenkelige*».

Noen andre momenter som nevnes i Prop 46 L (2017-2018) og i veilederen, er vedtakets karakter, sakens viktighet, hvem som ber om lovlighetskontroll og tidsaspektet. Om tidsaspektet står det i veilederen at om «... *det er gått svært lang tid fra avgjørelsen var fattet, bør det foreligge sterke indikasjoner på feil* [vår utheving] *før myndigheten til kontroll av eget tiltak tas i bruk. Her vil betydningen av i hvor stor grad partene har innrettet seg i forhold til vedtaket veie tungt og kunne tilsi at kontroll ikke foretas.*». Vi noterer i den forbindelse kl. § 27-1 første ledd, der det framgår at medlemmer av kommunestyre og fylkesting kun har en frist på tre uker for å kreve slik kontroll.

Vi har vurdert Groruddalens Miljøforums anmodning. Vi kan ikke se at det foreligger «*særlige grunner*» for å ta anmodningen om lovlighetskontroll til følge. I vår vurdering har vi særlig lagt vekt på tidsaspektet, dvs. at Stortinget vedtok Oslopakke 3 trinn 2 (jf. Prop. 69 S (2017-2018), og Innst. 295 S (2017-2018)) 29. mai 2018, dvs. for over seks år siden. Vi kan videre ikke se at det foreligger sterke indikasjoner på feil. Vi har også lagt vekt på at det var Stortinget som fattet det endelige vedtaket i saken, at innretningen og styringen av Oslopakke 3 skjer iht. Stortingets behandling og vedtak. Vi har heller ikke registrert liknende anmodninger fra Oslo kommune eller Akershus fylkeskommune.

Det er ikke klageadgang på avslag på anmodning om igangsetting av lovlighetskontroll.

#### **4. Kommentarer til de spørsmål som reises i brevet**

Det reises også flere spørsmål i brevet av 17. april 2024. Nedenfor følger våre overordnede kommentarer til disse. Vi viser også til samferdselsministeren svar av 23. april 2024 på spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 1790 fra stortingsrepresentant Aydar.

Bompengeneinnkrevningen i Oslo/Akershus, inkludert plassering av bomstasjoner, bygger på lokalpolitiske initiativ og vedtak. Innkrevningen, inkludert plassering av stasjonene, er flere ganger blitt behandlet av Stortinget. Den nåværende plasseringen av bomstasjonene i Oslo og Akershus er forankret ved stortingsbehandlingen av Prop. 69 S / Innst. 295 S (2017-2018) Oslopakke 3 trinn 2. Her beskrives plassering av bomstasjonene, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Stortinget sluttet seg her også til en innkrevningstid på 20 år.

Bruk av bompenge som finansieringskilde, er regulert i veglova § 27. Lovens første og annet ledd fastsetter at departementet, med Stortingets samtykke, hhv. kan fastsette at det skal

kreves inn bompenger på «*offentlig veg*» og «*særskilde ordninger for bompengar i byområde*». Departementets utgangspunkt for framlegg av en bompengeproposisjon for Stortinget er lokalpolitiske initiativ og vedtak.

«Nytte» som prinsipp for bompengeinnkreving og plassering av bomstasjoner er forankret og videreutviklet gjennom stortingsbehandlingen av en rekke framlegg av Norsk veg- og trafikkplan og Nasjonal transportplan. Ved stortingsbehandlingen av Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023, ble det «utvidede nytteprinsippet» innført som begrep. Det «utvidede nytteprinsippet» innebærer at det ikke stilles samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bompengefinansierte bypakker. Bypakker består av flere prosjekt, som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet. Disse vil samlet sett bidra til økt framkommelighet og kan også ha trafikkregulerende effekt. I bompengeinnkreving for bypakker, der utbyggingen består av mange prosjekter, benyttes bomringer som prinsipp for innkrevingen. Hvor mange bomstasjoner som da blir satt opp for å sikre en tett bomring, vil bl.a. avhenge av antallet innfartsveier inn i det området bomringen skal dekke. Kompliserte veisystemer krever f.eks. flere enkeltbommer enn et enklere veisystem. Hensikten er at alle som har nytte av de prosjektene og tiltakene som skal bompengefinansieres i en bypakke, (direkte og indirekte) skal være med på å betale bompenger. Når det gjelder bomstasjoner i Oslopakke 3 kan det også nevnes at det fra oktober 2008 ble satt opp egne bomstasjoner på bygrensen fra vest, jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008).

Når en sak om bompengefinansiering legges fram for Stortinget, omtales også hvordan bompengeinntektene skal brukes. I bypakker vil dette være en liste over tiltak som inngår i en portefølje. Bruken av bompengeinntektene i Oslopakke 3 bestemmes formelt av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune gjennom deres behandling i hhv. fylkestinget og bystyret. Prioritering av bompengeinntektene er lovlig, så lenge dette skjer innenfor rammene av stortingsproposisjonen for bypakken og veglova § 27.

'Oslopakkene' er ellers også finansiert med offentlige bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I forbindelse med Oslopakke 2 ble det også innført en avgift på 75 øre på kollektivbilletten som bidrag til satsingen på kollektivtrafikk. I 2020 inngikk staten en byvekstavtale for perioden 2019-2029 for Osloområdet (med en tilleggsavtale fra 2021), noe som sikrer betydelige statlige midler i avtaleperioden. Det kan også nevnes at prosjektet E18 Lysaker - Ramstadsletta har sitt eget bompengeopplegg, som finansieres adskilt fra prosjektene i Oslopakke 3. I finansieringsplanen for E18 Lysaker - Ramstadsletta er det forutsatt at Oslopakke 3 kun skal bidra med 30 mill. 2019-kr til gjennomføringen av prosjektet, jf. Prop. 38 S (2019-2020).

En stor andel av bompengeinntektene i Oslopakke 3 og de statlige tilskuddene gjennom byvekstavtalen går til prosjekter og tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud (både utbygging og drift) i Oslo og Akershus. I byvekstavtalen er det lagt til grunn et nullvekstmål: «*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*». Målet gjelder for hele avtaleområdet (som er Oslo og

Akershus), og ikke for bestemte geografiske områder eller bydeler i Oslo. Oslopakke 3 er en del av byvekstvtalen.

Det er igangsatt - og det planlegges - konkrete prosjekter og tiltak som skal bidra til nullvekstmålet. Etablering av et nytt signalsystem for T-banen (CBTC) er ett eksempel. Systemet vil legge til rette for flere og mer presise avganger, samt gi bedre trafikkflyt og pålitelighet i hele T-banenettet. Gjennomført oppgradering av T-baneinfrastrukturen, gjennom akutte og livsforlengende tiltak, er et annet tiltak. Oppgraderingen vil bidra til et attraktivt kollektivtilbud for hele T-banen, inklusive Groruddalen. Utviklingen går i riktig retning hva gjelder måloppnåelse som sådan.

Når det gjelder de særskilte spørsmålene om Fornebubanen, viser vi til at dette prosjektet i all hovedsak finansieres med bompenger og statlige tilskudd. Prosjektet er en del av byvekstvtalen, og omfattes av den statlige tilskuddsordningen på kap. 1332, post 63 *Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter*. I tråd med de statlige kravene til den typen prosjekter, ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2) i 2018, dvs. før byggestart i desember 2020. Det statlige bidraget til Fornebubanen ble fastsatt på grunnlag av en KS2-kvalitetssikring i 2018, og tilskuddet har under sittende regjering økt til om lag 70 pst.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er prosjekteiere for Fornebubanen, og er organisert som en egen etat i Oslo kommune. Det er Oslo kommune som har byggherreansvaret, og prosjektet er derfor underlagt etatsstyring fra Oslo kommune. Vi har fått opplyst fra Statens vegvesen at deres vurdering er at Fornebubane-etaten/Oslo kommune har stort søkelys på kostnadsstyring. Det blir jevnlig rapportert til Statens vegvesen, Oslopakke 3-samarbeidet og byvekstvtalesamarbeidet om fremdrift, økonomisk styring og avvik. For nærmere informasjon om Fornebubaneprosjektet, anbefaler vi at Oslo kommune kontaktes.

Med hilsen

Bente Elgar (e.f.)  
underdirektør

Carsten Horn-Hanssen  
fagdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Statens vegvesen