

Bompenger som virker

Ren luft, klimakutt og mer rettferdig bruk av plassen i byen.

Hovedbudskap

Rushtidsavgift, miljødifferensierte satser og etableringen av en ny indre bomring i juni 2019 gjør at vi i Oslo får redusert både biltrafikk, helseskadelig luftforurensning og klimagassutslipp. Nye bommer gjør at det blir en mer rettferdig fordeling av kostnadene fordi flere er med på å betale. Miljødifferensierte satser gjør at den som forurenser mest betaler mest. I Oslo går 90 prosent av inntektene fra bomringen til kollektivtrafikk og sykkel. Et godt utbygd kollektivtilbud er god fordelingspolitikk og hjelper folk å komme seg fram på en rimelig måte.

Dette er problemet

- Oslo har i mange år slitt med helseskadelig luftforurensning. Friske utvikler astma, allergier og sykdommer, de som er syke blir dårligere og de aller dårligste dør for tidlig. Norge ble dømt i EFTA-domstolen i 2015 på grunn av for høy luftforurensning i de største byene og Oslo ble pålagt av staten å lage handlingsplan og iverksette tiltak. Veitrafikken er den største kilden til helseskadelig luftforurensning.
- Verden må kutte 50% av alle klimagassutslipp på 11 år for å kunne begrense katastrofale konsekvenser for mennesker og natur. Oslo har som mål å kutte 95% av våre klimagassutslipp innen 2030. Veitrafikken er den største kilden til klimagassutslipp i Oslo.
- Oslo vokser og det er begrenset plass i byen. Privatbiler opptar mye plass på veiene og når de står parkert. Dette gir en dårligere by for barn og myke trafikanter og det gjør at bussene og trikkene står mye i kø. Det er ikke plass til at alle i Oslo skal kjøre hver sin bil.

Dette har byrådet gjort

1. Vi har innført rushtidsavgift, for å redusere køene på veien. Det gjør at bussen, trikken og de som må kjøre bil kommer seg lettere til jobb, skole og barnehage.
2. Vi har innført miljødifferensierte bomsatser for å redusere forurensningen. De som forurenser mest, må betale mest. Resultatet er at elbilsalget skyter fart, klimagassutslippene går ned og luften har blitt renere.

3. Vi setter opp en ny indre bomring i Oslo slik at flere blir med og betaler og for at det skal lønne seg mer for folk som bor innenfor ring 3 å velge kollektiv, sykkel og gange. Det er mer rettferdig.

Dette vil vi gjøre de neste fire årene

1. Ha en storsatsing på kollektivtrafikk med flere avganger slik at ingen skal måtte være avhengig av privatbil for å komme seg til jobb, skole og barnehage.
2. Unngå prisøkninger på kollektivbillettene, og sette ned prisen for barn og ungdom.
3. Investere i et nytt og moderne kollektivnett: Sikre at vi får nye trikker, sentrumstunnel for T-banen, nytt signalanlegg på banen, nye T-banevogner, utvidelse av T-banen til Fornebu og mot Lørenskog og utvidelse av trikkenettet langs ring 2 og over Tonsenhagen.

Relevante fakta

- 90 prosent av bompengene i Oslo går til kollektiv, sykkel og gange, til sammen er det snakk om 36,7 milliarder kroner frem mot 2036.
- Hovedvekten av de som passerer bomringen i bil er menn. De fleste skal på jobb og det er overvekt av de med middels og høye inntekter. De med de laveste inntektene tar i større grad kollektivtrafikk, sykler eller går.
- Siden 2015 har vi sikret over 4000 flere avganger i uken med trikk, buss og bane.
- Miljøpolitikk virker! Siden 2015 har det blitt 14 000 færre passeringer i bomringen hver dag det betyr 5 millioner færre passeringer i året. Samtidig reise i 2016 for første gang flere med kollektivt enn med bil. Bare siste to årene, 2017 og 2018, har Oslo fått 32 millioner flere kollektivreiser sammenlignet med 2016.

Les mer

- Fjellinjen
 - [Ofte stilte spørsmål om nye bomstasjoner og takster](#)
 - [Bompengekalkulator - sjekk hva det vil koste](#)
- [Oslopakke 3](#)
- [Fordelingsvirkninger av køprising](#)
- [Bomfinansiering og fordelingsvirkninger](#)
- [Kronikk i VG om bompenger av Kari Elisabeth Kaski og Sunniva Holmås Eidsvoll](#)
- [Oversikt over Oslos klimagassutslipp 2009-2017](#)
- [Fakta: Luftkvalitet i Oslo](#)