



Statens vegvesen

Status for bypakkene – oppdatert versjon av innlegg holdt på bompengekonferansen i oktober 2025

Morten Rannem

Økonomi- og virksomhetsstyring, Vegdirektoratet

**Bypakker bidrar til å
finansiere
samferdselstiltak i
byområder**

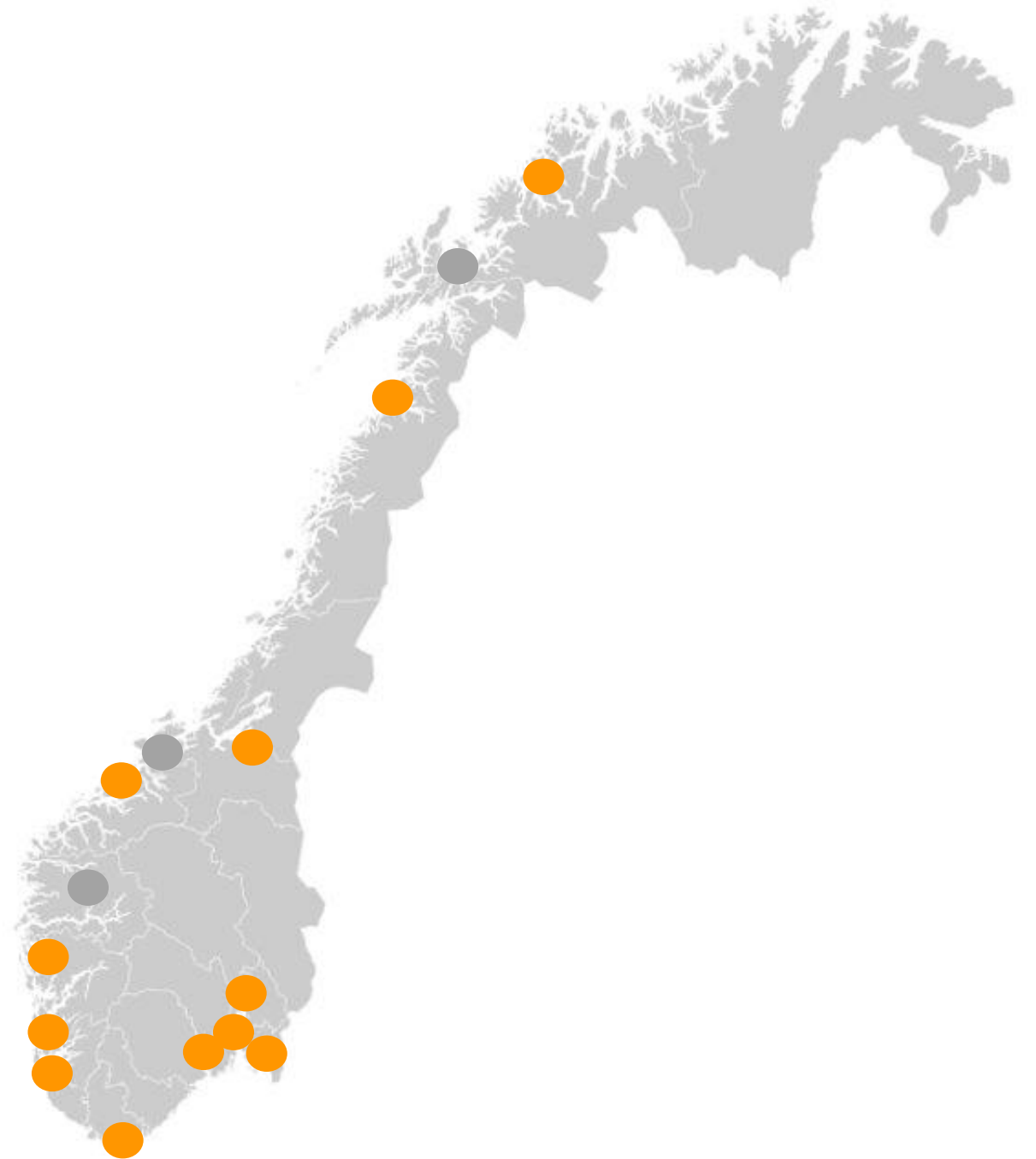


**Bompenger og
parkeringsreguleringer har
størst effekt på nullvekstmålet**

15 bompengefinansierte bypakker per høsten 2025

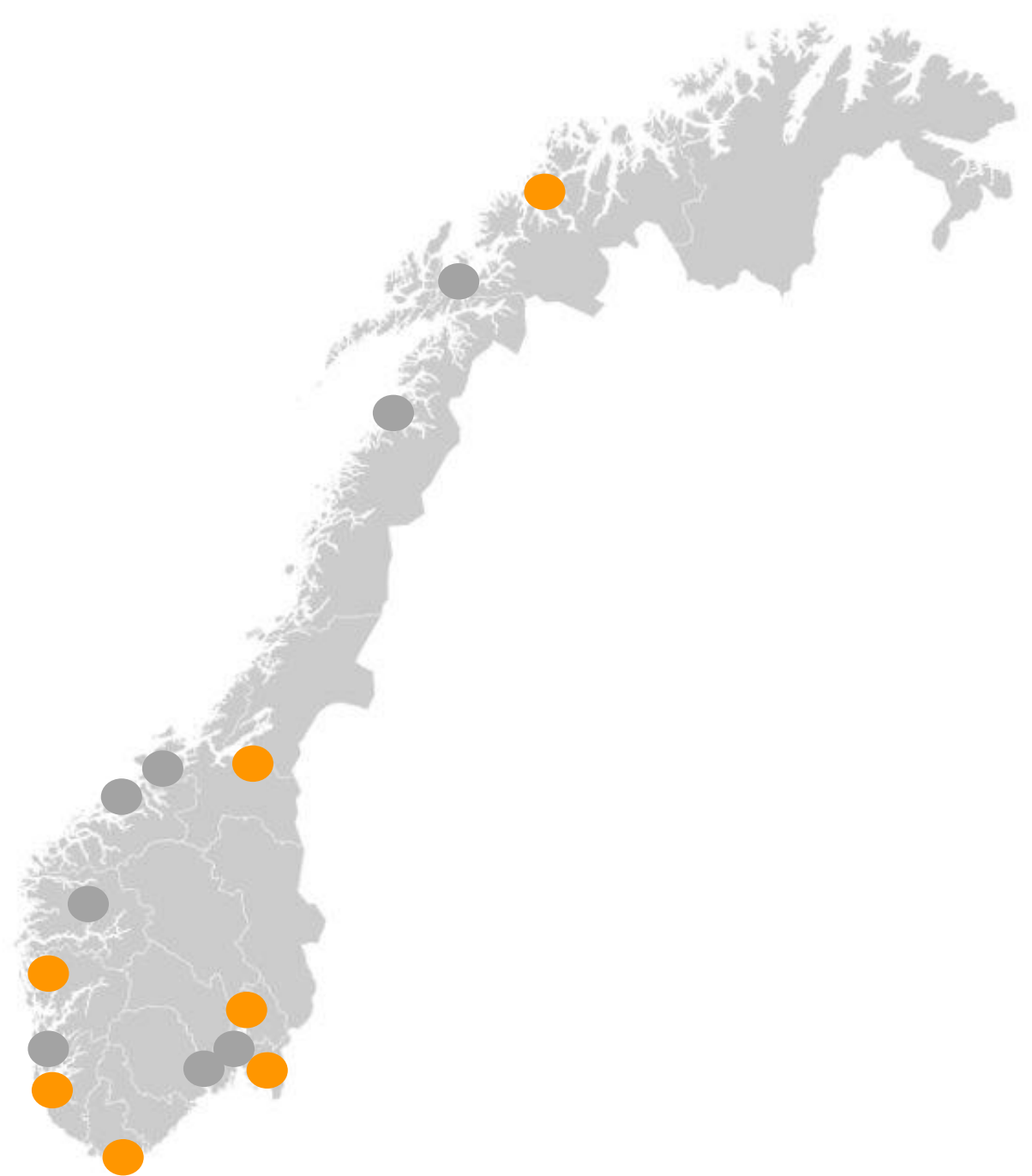


**12 av bypakkene har
lagt nullvekstmålet til
grunn**



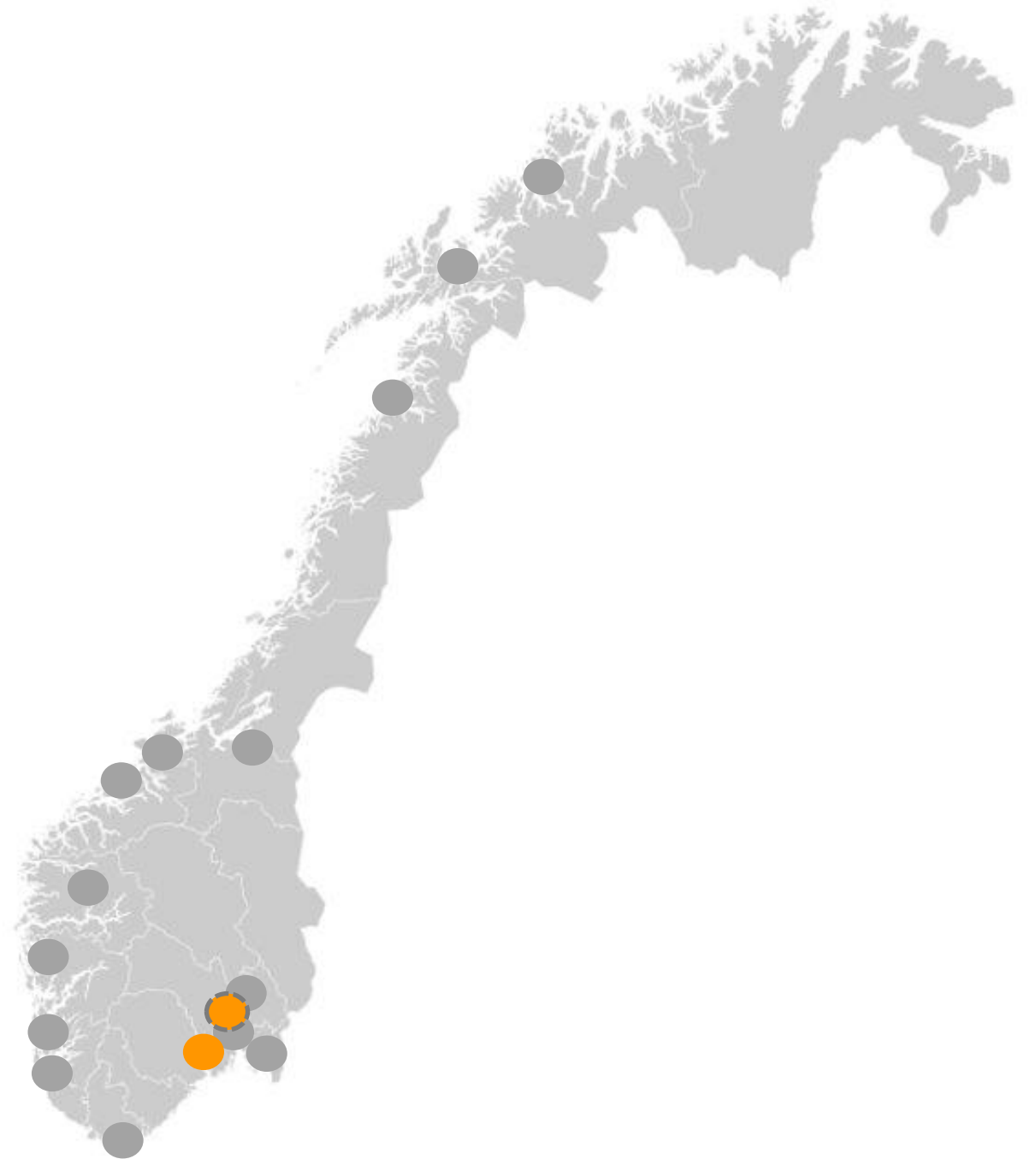
7 bypakker inngår i en byvekstavtale

- Bypakkene og byvekstavgiftene har felles styringsgruppe i Tromsø, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansand og Nedre Glomma
- Det er egne styringsgrupper for bypakkene og byvekstavgiftene i Oslo og Bergen
- Vegdirektøren leder styringsgruppen i tre byer, Ove Myrvåg og Jan Fredrik Lund i to byer hver



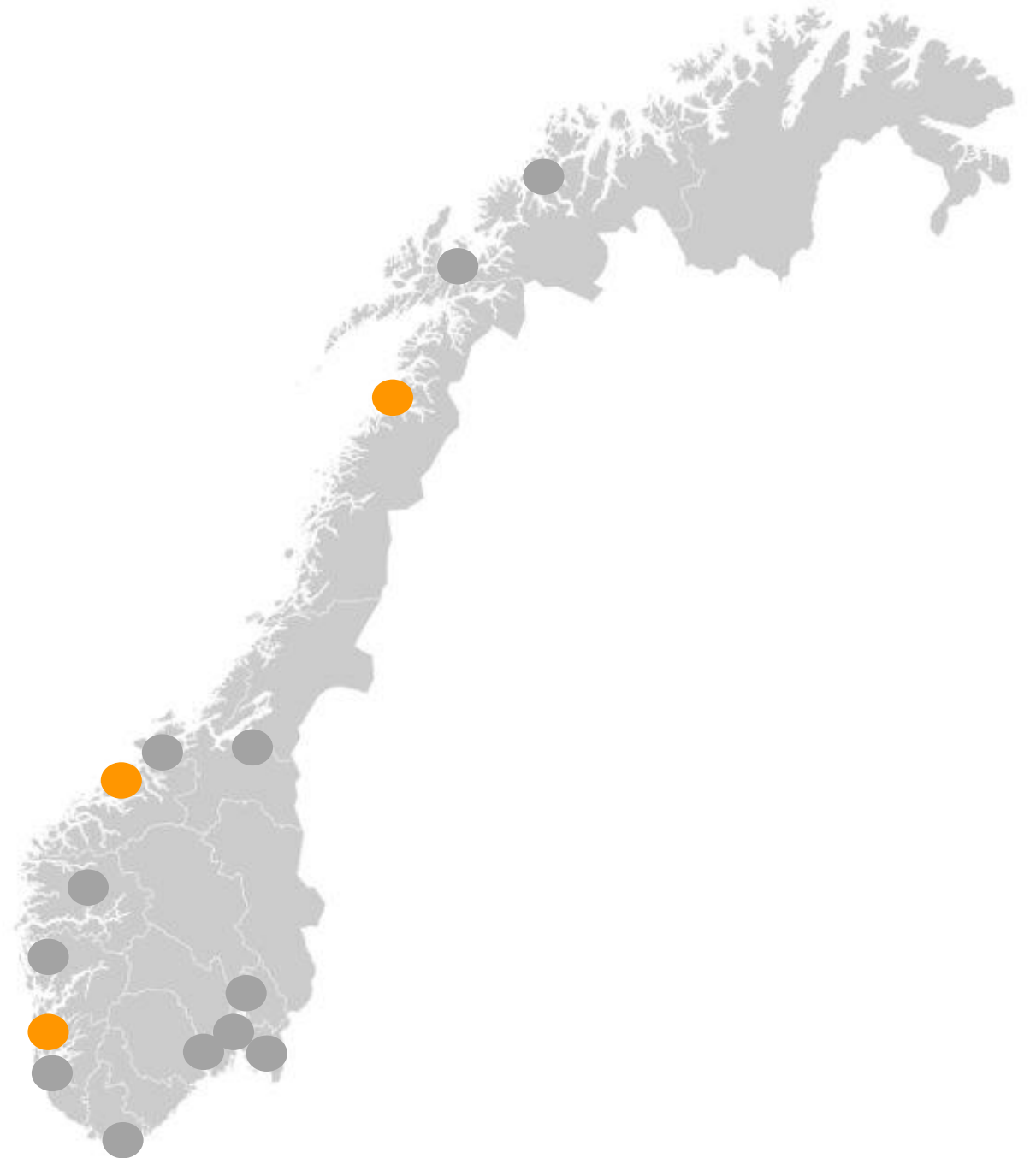
2 byer til kan få byvekstavtale

- Bypakke Grenland behandles i Stortinget nå



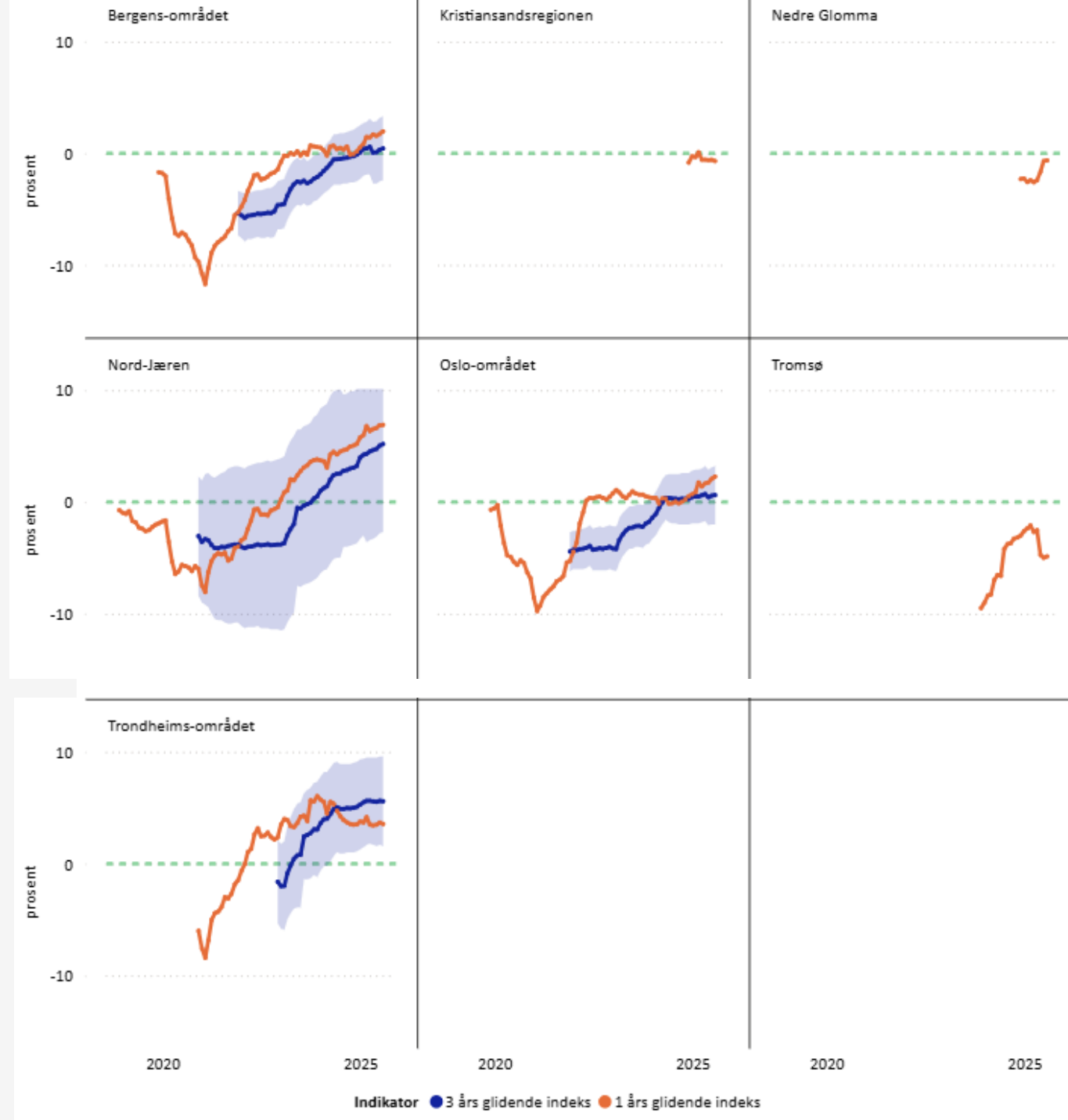
3 byer til har fått tilskuddmidler fra Staten

- Fireårige avtaler
- Aktuelt for fem byområder
- Nullvekstmålet ligger til grunn



Vi har til nå ligget godt an med å nå nullvekstmålet, men...

- Vi og byene følger utviklingen nøye



Byene har valgt ulike innretninger på både takstene og bruken av bompengene

- Elbiltakst
- Rushtidstakst
- Maksimal gjennomsnittstakst
- Hva brukes bompengene til
- Hvor mye utgjør bompenger og statlige tilskudd av drift av kollektivtransport

Prop. 99 S

(2020–2021)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Utbygging og finansiering av
Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark

Prop. 113 S

(2022–2023)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Utvidelse av innkrevingsperioden
og innføring av miljødifferensierte takster
i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag

Prop. 41 S

(2022–2023)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Utbygging og finansiering av
Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken

Prop. 88 S

(2022–2023)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Utbygging og finansiering av
Samferdselspakke for Kristiansands
fase 3 i Agder

Prop. 92 S

(2024–2025)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Forlengd innkrevingsperiode for
Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing

Prop. 86 S

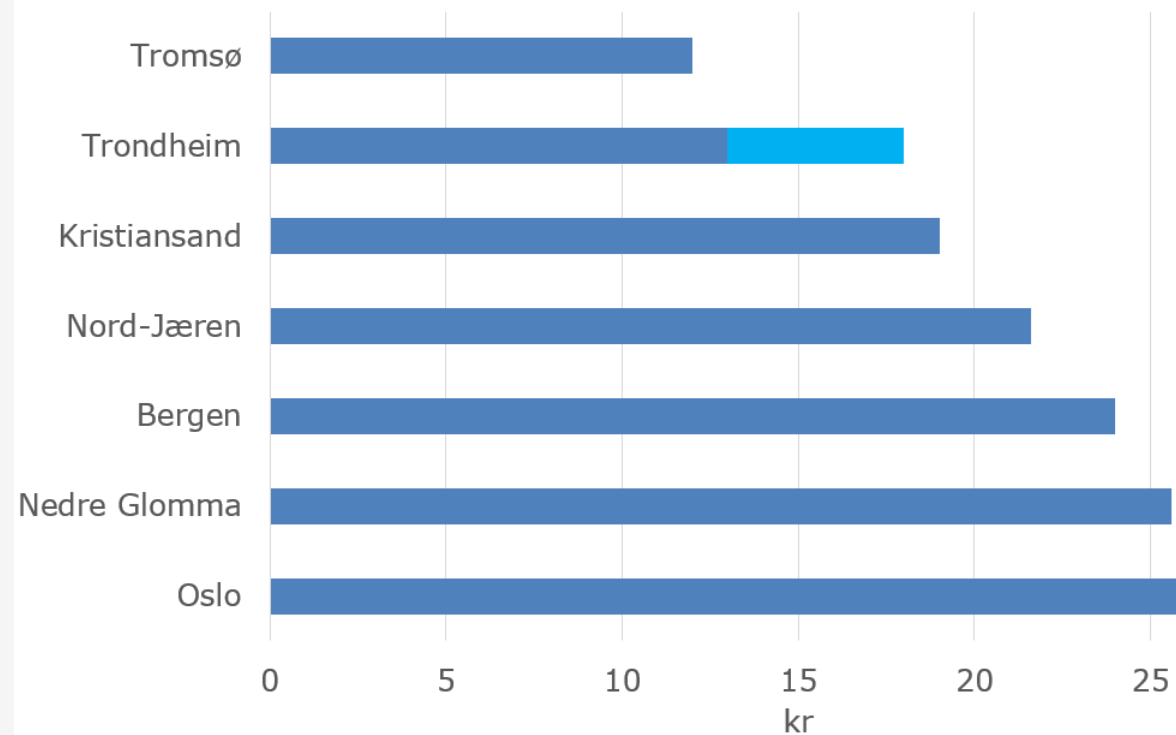
(2016–2017)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden
2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med
tids- og miljødifferensierte bompengetakster

Prop. 11 S

(2017–2018)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

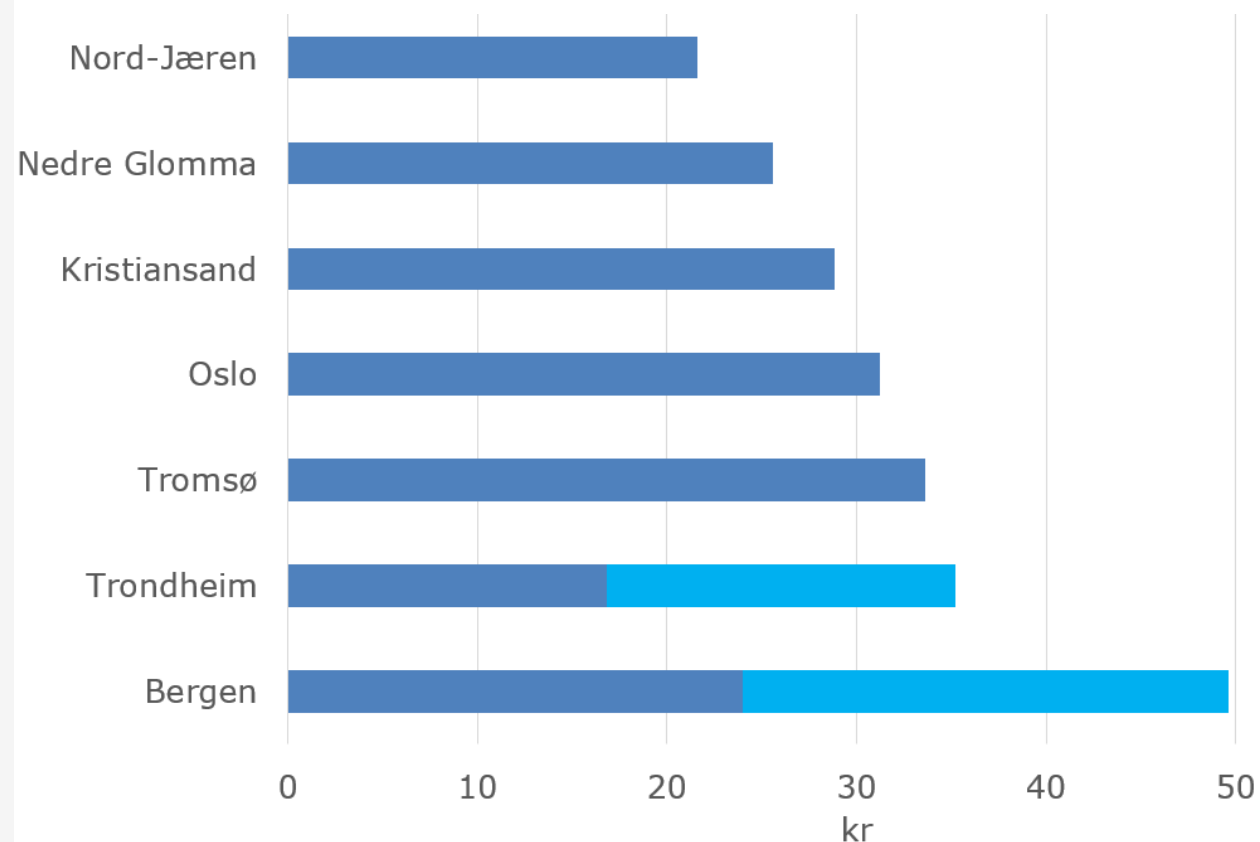
Den reelle taksten varierer mellom byområdene

- Utenom rushtiden
- Normaltakst bilsinbil
- Takstklasse 1
- Status høsten 2024
- Timesregel
- Med Autopass-avtale



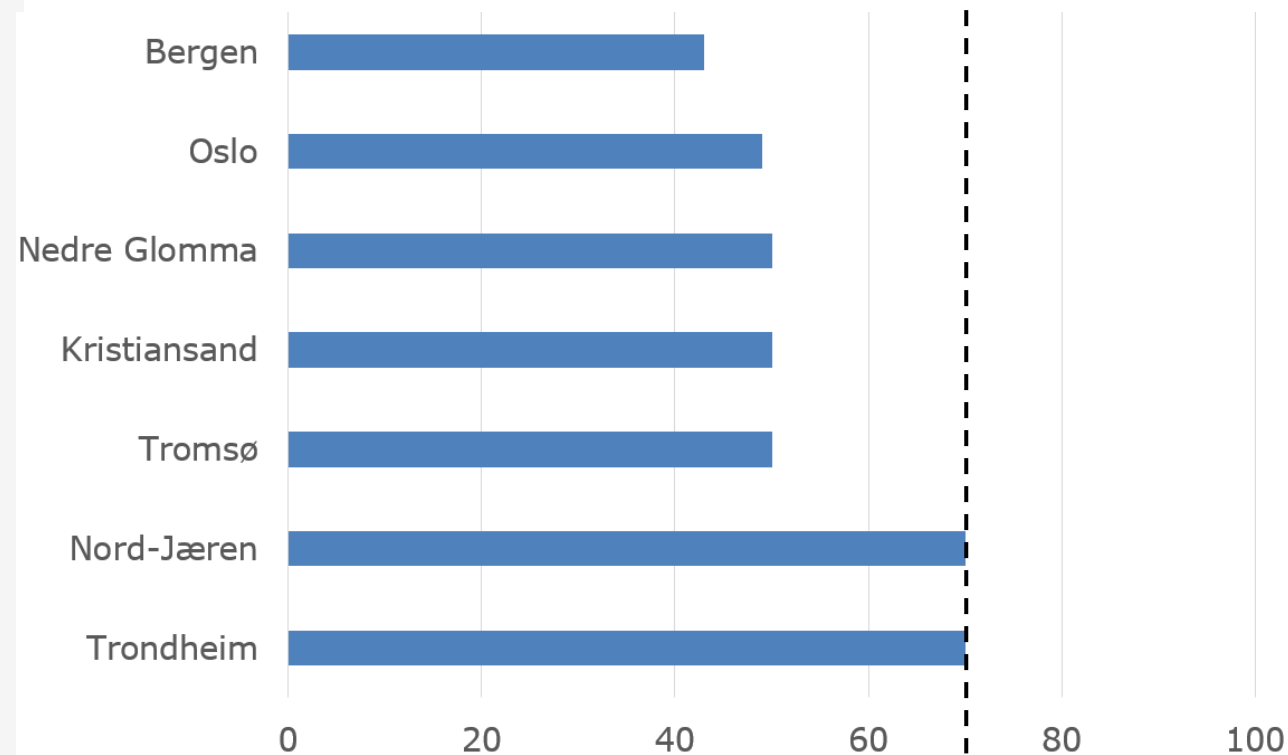
Den reelle taksten varierer mellom byområdene

- I rushtiden
- Normaltakst bilsinbil
- Takstklasse 1
- Status høsten 2024
- Timesregel
- Med Autopass-avtale



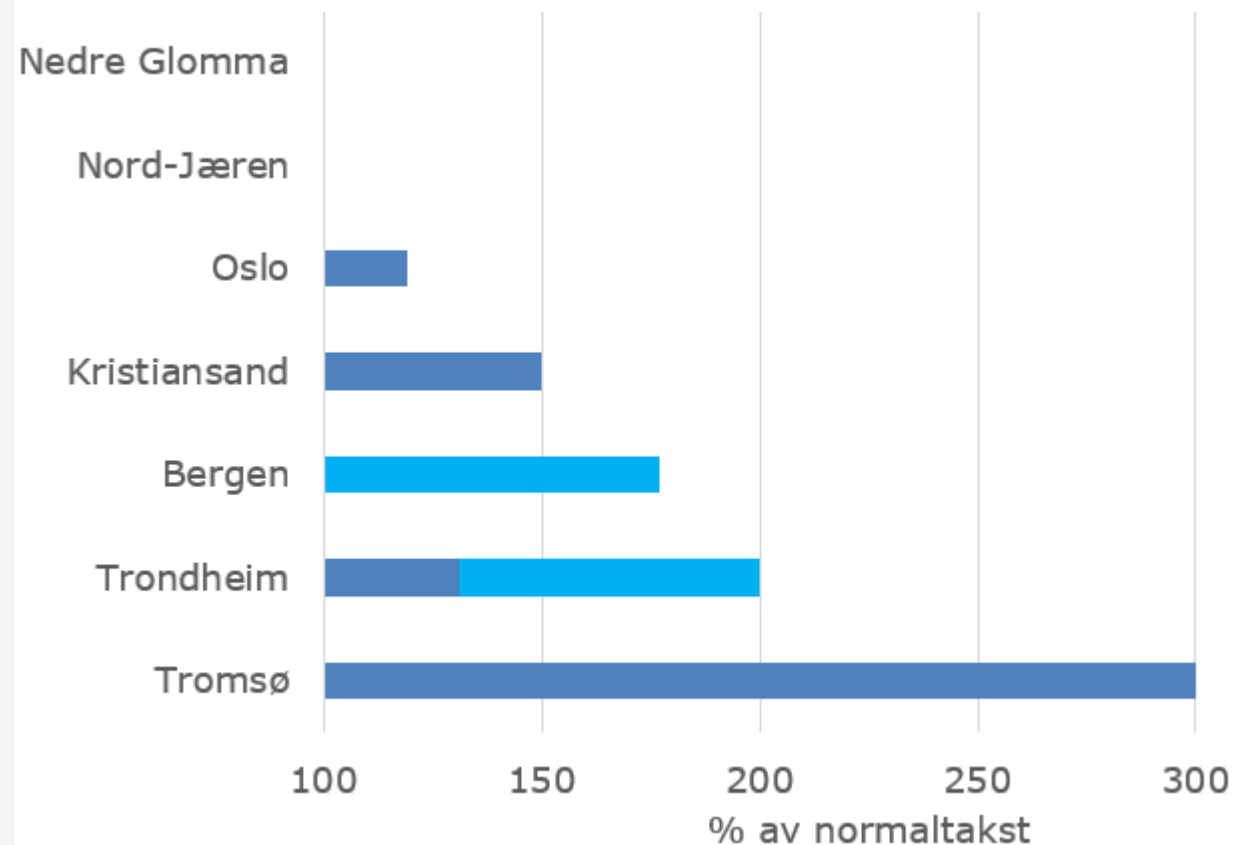
Elbiltaksten varierer mellom byområdene

- Elbiltakst sammenlignet med normaltakst
- 100=normaltakst
- Takstklasse 1
- Rushtid
- Status høsten 2024



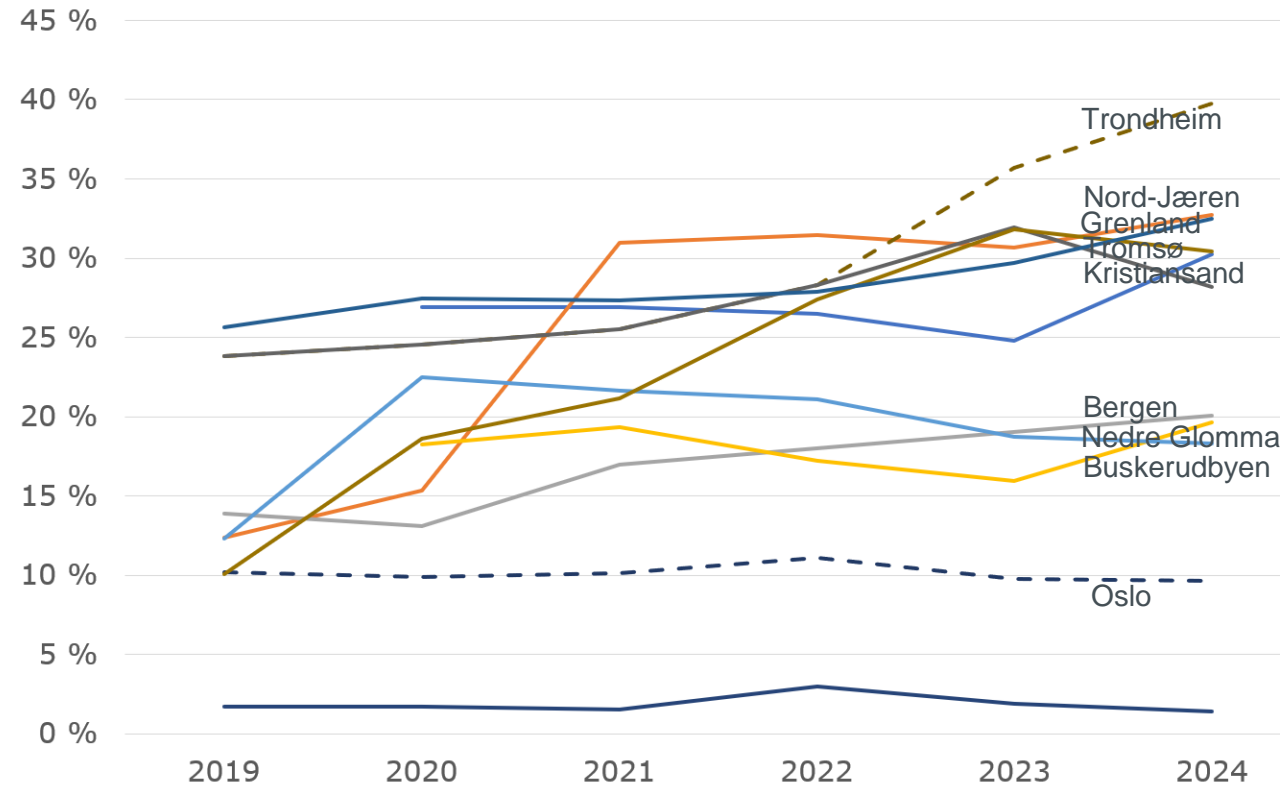
Rushtidstaksten varierer mellom byområdene

- Rushtidstakst sammenlignet med normaltakst
- 100=normaltakst
- Takstklasse 1
- Elbil
- Den ringen i Bergen og Trondheim med høyest forskjell rushtid/normaltakst
- Status høsten 2024



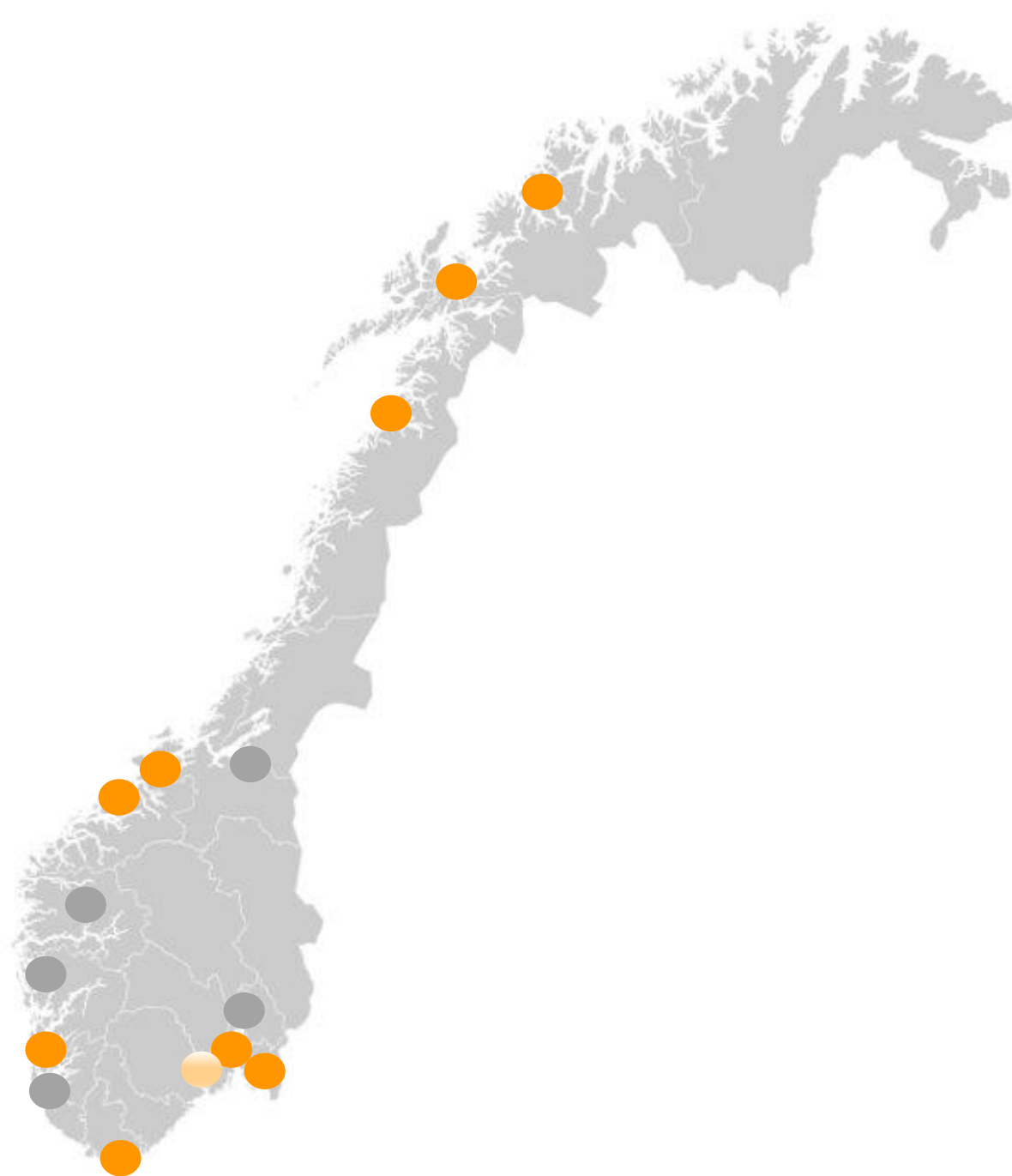
Bompenger og statlige tilskuddsmidler brukes til drift av kollektivtransport

- skal komme i tillegg til fylkenes ordinære tilskudd til kollektivtransport
- %-andel av den totale kostnaden til drift av kollektivtransport i byområdene
- Heltrukken strek viser statlige byvekst- og belønningsmidler
- Stiplet strek viser statlige byvekstmidler og bompenger
- Bompenger brukes kun i Oslo og Trondheim



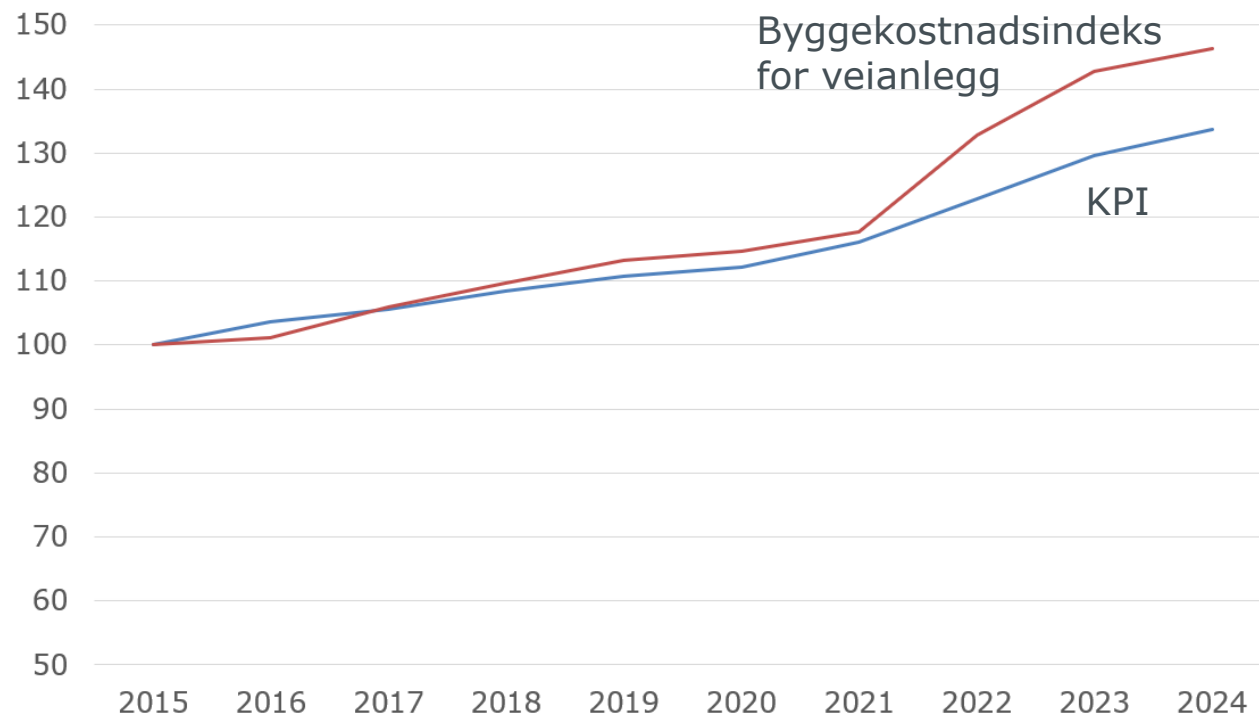
I bypakker lagt fram etter 2020 er det krav om balanse mellom inntekter og kostnader

- Og krav om lokal egenandel
- Dersom det oppstår ubalanse skal pakken ikke forlenges, men ubalansen skal håndteres med porteføljestyring



Kostnadene til samferdselsprosjekene har økt mer enn KPI de siste årene

- Takstene justeres med KPI
- Byggekostnadsindeks for veianlegg viser prisveksten knyttet til veibygging
- 2015=100



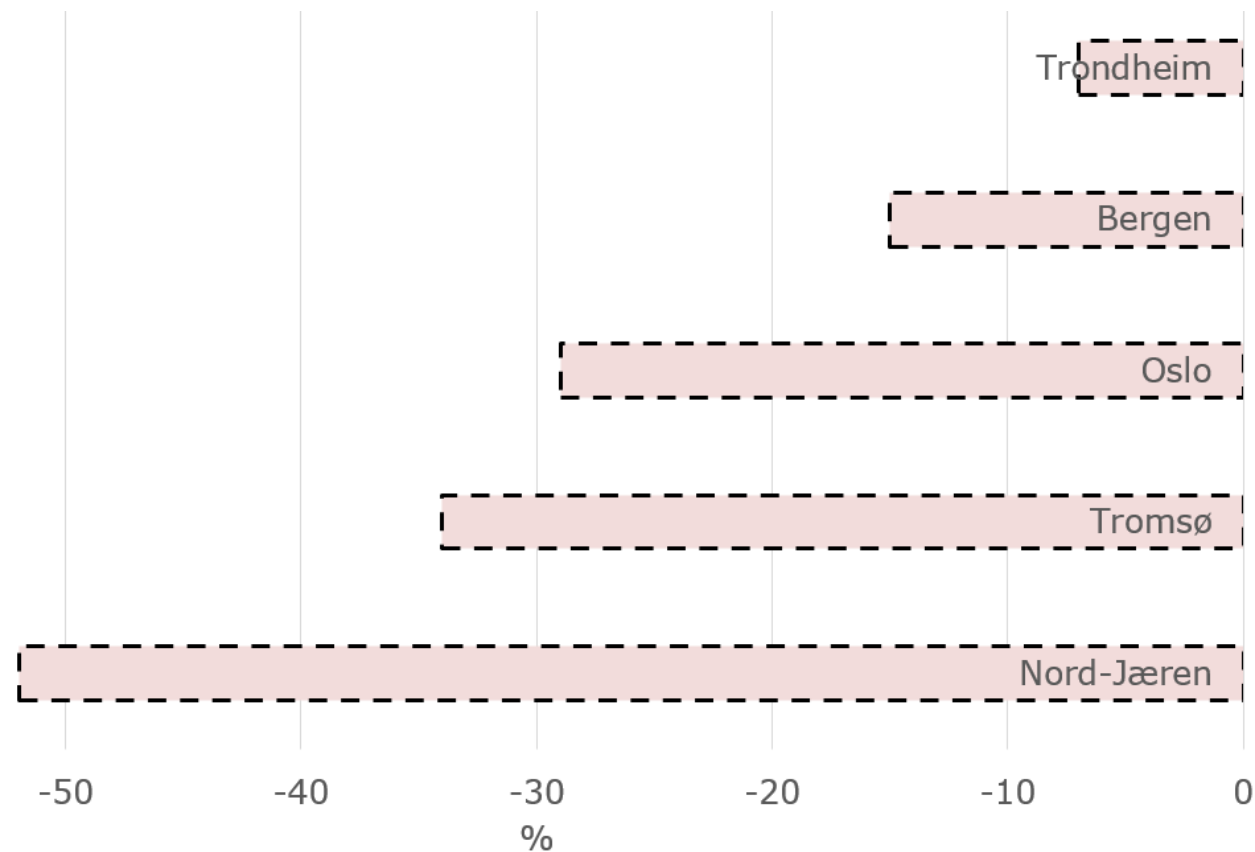
Bypakker skal porteføljestyres

Det blir lagt opp til aktiv porteføljestyring av bypakka, og det er balanse mellom inntekter og kostnader i porteføljen som blir lagt fram. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er opplegget for styring av Bypakke Kristiansund i samsvar med gjeldande føringar og retningslinjer for porteføljestyrte bypakker.

Departementet understrekar at prosjekta i porteføljestyrte bypakker skal gjennomførast innanfor rammene av fastsett gjennomsnittstakst, fylkeskommunal lånegaranti og innkrevjingstid på inntil 15 år.

Takstene ligger under maks-taksten i propene

- Maksimal gjennomsnittstakst fastsatt i bompengeproposisjonene
- Grafen sammenligner maks-taksten med den reelle gjennomsnittstaksten
- Data fra høsten 2024



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036

Bypakker framover – oppfølging av NTP 2025-2036

- Byutredningene
- Mer treffsikre bompenger
- Bompengebelastning i et område
- Strekningsvise prosjekter inn mot og i byområder



Byutredningene

- Belyser virkemidler for å oppfylle nullvekstmålet Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren og Trondheimsområdet
- Ble sendt på høring i november 2025
- Samlerapport sendes fra SVV til SD 15.12.25
- Ett av grunnlagene for reforhandling av byvekstsvartalene

2025



Byutredning
Oslo-området



Vi ser på hvordan bompenggeordningen kan gjøres mer treffsikker

- Innenfor gjeldende prop
- Ved justeringer av gjeldende prop
- I nye proper



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
23/2577-60

Dato
29. november 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 19 - Oppfølging av bompenger i Nasjonal transportplan 2025-2036

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev av 9. januar 2024 (korrigert versjon) til Statens vegvesen. Videre viser vi til Stortingets behandling av Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, jf. Innst. 439 S (2023-2024). Dette supplerende tildelingsbrevet utvider tildelingsbrevet og omhandler videreutvikling av bompengefinansieringen.

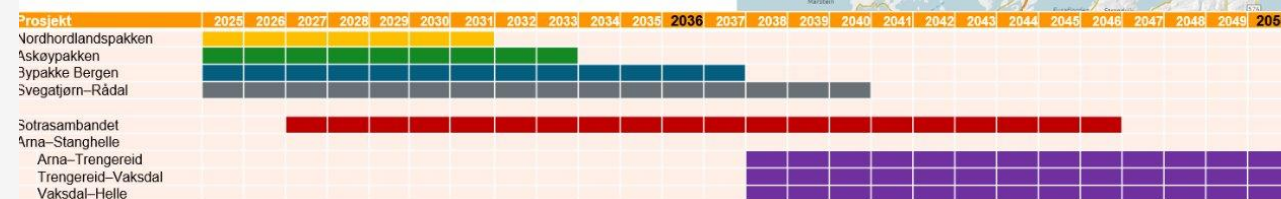
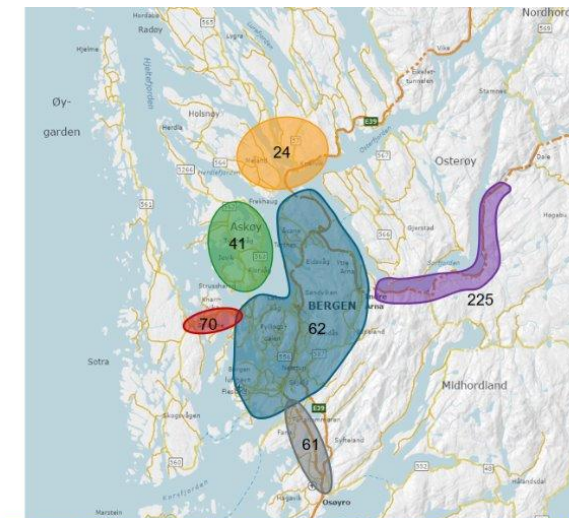
Det er et uutnyttet potensiale innenfor dagens bompengesystem for å få til en mer treffsikker prising av biltrafikken. Det vil kunne redusere kostnadene veitrafikken påfører samfunnet og gi en bedre regulering av biltrafikken i byområdene. Statens vegvesen vil, som fagorgan, ha en viktig rolle i å vise handlingsrommet innenfor dagens bompengesystem, og hvordan det kan brukes til å øke måloppnåelsen. Dette kan løftes inn i ulike prosesser, som f. eks. i arbeidet med nye bompengeproposisjoner for nye og reviderte bypakker. Lokale myndigheter har ansvaret for å vurdere om bompengeneinnkrevningen er innrettet på en hensiktsmessig måte for å nå nullvekstmålet. Ved reforhandling av byvekstavtalene vil staten forvente at lokale myndigheter bidrar med sine virkemidler slik at nullvekstmålet kan nås. Dette vil være en forutsetning for å bevilge statlige midler.

Samlet bompenge- nivå i et område

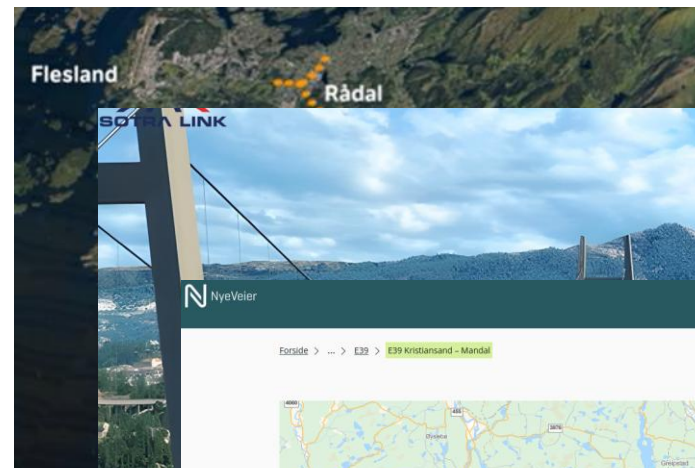
- Det er utarbeidet metodikk for å vise samlet bompenge nivå i et område
- Dette skal være grunnlag for behandling av alle nye proper
- Forslaget til metodikk bel godkjent av Samferdselsdepartementet 25.11.25

Bompenge nivået rundt Bergen

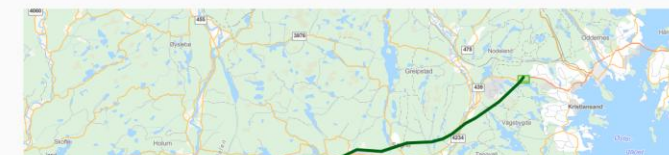
Fase	Prosjekt	Bompengetakst lette kjøretøy
I drift	Bypakke Bergen	62
	Nordhordlandspakken	24
	Askøypakken	41
	E39 Svevatjørn–Rådal	61
Bygging	Sotrasambandet	70*
Lokalt vedtatt	E16 Arna–Stanghelle	75* x 3



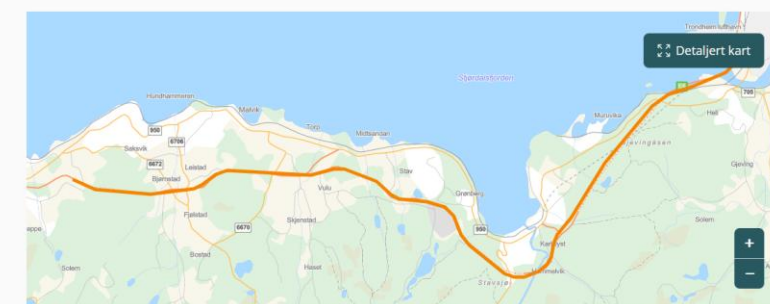
Strekningsvise prosjekter inn mot og i byer og bypakkene påvirker hverandre



Forside > ... > E22 > E39 Kristiansand - Mandal



Forside > ... > E6 Trøndelag > E6 Ranheim - Værnes



Bygges

E6 Ranheim - Værnes



Statens vegvesen