



STORTINGET

Innst. 386 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:117 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å redusere bompengebelastningen i Ryfast

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprojektet Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, Guro Holm Skillingstad, viser til

representantforslaget, Dokument 8:117 S (2023–2024) fra stortingsrepresentantene Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å redusere bompengebelastningen i Ryfast. Komiteen viser også til statsrådets svarbrev datert 22. april 2024. Brevet ligger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at det i representantforslaget fremmes forslag om å be regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere i Ryfast.

Komiteen vil vise til at dagens bompengoordning for Ryfast innebærer flere ulike ordninger for å fordele bompengebelastningen mellom tyngre og lette kjøretøy, nullutslippskjøretøy og de som passerer bommen sjeldent og ofte. Det gjelder blant annet et passeringstak på 40 månedlige passeringer, timesregel mot Bypakke Nord-Jæren og rabatter for nullutslippskjøretøy og biler med brukeraftale.

Komiteen mener det er viktig at også utenlandske privatbilister betaler bompenger i bompengeprojekter i Norge, og merker seg at det fra i vår betales bompenger fra nederlandske privatbilister etter at regjeringen har fått i stand en avtale med Nederland om dette.

Komiteen vil vise til at dagens takstnivå i Ryfast er lavere enn det som ble lagt til grunn da bompengoordningen i sin tid ble vedtatt av Stortinget, basert på lokale initiativ og prosesser. Komiteen viser videre til at bompengesatsene gjennom tidligere behandling i Stortinget, og etter lokale initiativ og prosesser, har blitt noe redusert sammenlignet med de opprinnelige vedtatte satsene, samtidig som innkrevningstiden ble utvidet til 20 år.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, vil vise til at Ryfast likefullt er det bompengeprojektet i Norge der bompengetakstene for privatbilister per i dag er klart høyest. Flertallet ser at summen den enkelte bilist må betale, blir høy ved daglig pendling, og vil slutte seg til at det blir tatt initiativ for å redusere bompengebelastningen for pendlerne. Flertallet har også merket seg at regjeringen allerede har tatt initiativer i så måte.

Flertallet merker seg at statsråden skisserer noen ulike løsninger for å redusere bompengebelastningen for pendlere, og at flere av disse krever godkjenning fra garantistene Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune, samt ny behandling i Stortinget.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, mener det er viktig for legitimiteten til bompengoordningene at den samlede belastningen for den enkelte ikke blir for stor, og at dette må sees i sammenheng med hva som er en akseptabel belastning for å få hverdagen til en vanlig familie til å gå opp.

Dette flertallet viser til at Ryfast er en viktig pendlervei for mange både i Ryfylke og på Nord-Jæren, og at økt mobilitet, kortere reisevei og enklere pendling var en del av formålet med utbyggingen. Selv om belastningen per passering er lavere enn hva som opprinnelig var planen da prosjektet ble vedtatt, ser dette flertallet at bompengebelastningen for de som bruker veien ofte, blir svært høy. Når bompengebelastningen for pendlere blir for høy, uteblir den positive utviklingen og utvidelsen av bo- og arbeidsmarkedsregionen, og det er dette flertallets oppfatning at det vil være riktig å ta grep som gjør noe med disse utfordringene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at å legge til rette for lokale og regionale arbeidsplasser, samt å gjøre det enklere og rimeligere å reise til og fra jobb og skole, ligger til grunn for regjeringens politikk.

Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev, der det framkommer at regjeringen allerede er i gang med å identifisere ulike tiltak som kan redusere belastningen for pendlere i Ryfast, som for eksempel å redusere passeringstaket, og disse medlemmer imøteser at dette følges opp i dialogen med lokale partier. Disse medlemmer vil videre vise til at de øvrige tiltakene som skisseres i svarbrevet, er å anse som eksempler på mulige tiltak, og at det ikke er tatt stilling til hvilke grep som skal gjøres.

Disse medlemmer registrerer at Samferdselsdepartementet allerede har tatt initiativ til dialog med de lokale partene, og er glade for at det er fremdrift i arbeidet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av bompengeprojektet Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at fylkeskommune og næringsliv ikke er fornøyd med de tiltakene statsråden så langt har lagt på bordet som forslag til å imøtekomme den krevende situasjonen som brukere av sambandet opplever. Det er ikke nok å skyve ansvar og kostnader over på næringsliv, bilister, fylkeskommune og kommune som sitter med garanti-ansvar. Disse medlemmer mener at statsråden må få fortgang i de prosesser og diskusjoner som er satt i gang, slik at man kan finne gode og omforente kompromiss, som reduserer de reelle kostnadene for brukerne. Dersom slike ikke er å finne, må dette meldes tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2025.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådets svarbrev, der det både omtales en mulig økning av innkrevningstiden for bompenger eller at bompengebelastningen i større grad skal pålegges næringstrafikken for å løse utfordringen mange opplever med de høye bompengetakstene i Ryfast. Disse medlemmer mener at den eneste holdbare løsningen for å få redusert bomtakstene i Ryfast, uten at noen samtidig pålegges en ekstra belastning, er at den statlige andelen i prosjektet økes. Disse medlemmer mener dette er en rimelig løsning som vil komme alle bilister til gode.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest fremme forslag om økt statlig andel i prosjektet rv. 13 Ryfast, slik at bompengebelastningen kan reduseres for alle.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti anerkjenner at Ryfast er blitt svært dyrt for pendlere, og støtter derfor forslaget til Fremskrittspartiet om å redusere bompengebelastningen for dagpendlere på strekningen. Så mange som 12 pst. av barna i Strand kommune lever i lavinntektsfamilier. Fra og med 8. februar 2024 er kostnaden for ansatte som pendler til jobb, mellom 4 450 og 6 375 kroner per måned, altså en betydelig del av inntekten til lavinntektsfamilier som er avhengige av veien for å komme seg til jobb. Dette medlem vil påpeke at den store belastningen for dagpendlere i Ryfast gjør veien til et spesielt tilfelle, og at en reduksjon i bompengebelastningen på strekningen ikke må sette presedens for andre prosjekter.

Samtidig vil dette medlem påpeke at det er særlig problematisk at Fremskrittspartiet og Høyre har fått bygget et så enormt firefelts motorveiprojekt. Dyre

veiprosjekter vil kunne medføre bompengebelastning for bilister, og man burde fra politisk hold, på et mye tidligere tidspunkt, tatt inn over seg hva dette vil bety for de som skal bruke veien. Det er svært problematisk at man har bygget et så enormt veiprosjekt i stedet for å utbedre veien og bruke de store pengene på kollektivtransporten i området. Hadde fokuset vært på utbedringer, samt et billigere og bedre kollektivtilbud, hadde situasjonen i dag vært en helt annen.

De tte medlem mener regjeringen må skrote og nedskalere planlagte store motorveiprosjekter og heller ta vare på de veiene vi har. Dette er veien å gå for at folk skal slippe å komme i situasjoner hvor man ikke har råd å bruke veien når den står ferdig. Bompenger bør i utgangspunktet ikke brukes til å finansiere store veiprosjekter, men heller brukes som et virkemiddel for finansiering av kollektivtransport.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest fremme forslag om økt statlig andel i prosjektet rv. 13 Ryfast, slik at bompengebelastningen kan reduseres for alle.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av bompengeprosjektet Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2024

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Geir Inge Lien

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/721-

22. april 2024

Dokument 8:117 S (2023–2024) fra Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å redusere bompengebelastningen i Ryfast

Jeg viser til brev av 21. mars 2024 om representantforslag dokument 8:117 S (2023–2024) om å redusere bompengebelastningen i Ryfast. Representantene fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprojektet Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere."

Bakgrunn

Prosjektet rv. 13 Ryfast ble i 2012 lagt frem for Stortinget etter et lokalt ønske om å etablere et ferjefritt veisamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. For å fremskynde prosjektet ble det vedtatt en finansiering basert på bompenger og lokale tilskudd, jf. Prop. 109 S (2011–2012), jf. Innst. 363 S (2011–2012). Stortinget sluttet seg til et forslag om økt kostnadsramme for prosjektet gjennom behandlingen av Prop. 59 S (2021–2022), jf. Innst. 222 S (2021–2022). Bompengeselskapet har tatt opp lån, og Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har gitt lånegaranti basert på Stortingets vedtak. Forutsetningene for finansiering og takstnivå i Ryfast ligger dermed over 10 år tilbake i tid. Innkrevingen startet opp i 2021.

Statens vegvesen opplyser at bompengeselskapets lånegjeld på nåværende tidspunkt utgjør om lag 6,2 mrd. kr. Før innkrevingen startet ble det besluttet et prøveprosjekt med lavere takster enn det som opprinnelig ble anbefalt, jf. Prop. 44 S (2019–2020). En forutsetning for dette prøveprosjektet var at økonomien i prosjektet ble evaluert etter et års drift.

Gjennomgangen viste at nedbetalingstiden lå an til å gå betydelig over 20 år, som det er besluttet at prosjektet skal styres etter. Det ble derfor besluttet å øke takstene i mars 2023,

og videre justert for endret takstfordeling mellom ordinære kjøretøy og nullutslippskjøretøy i februar 2024. Vedtaket om å justere takstene opp til nødvendig nivå for å sikre en innkrevningstid på 20 år er i tråd med det som er forutsatt og vedtatt av Stortinget. Dagens takst- og rabattnivå er i samsvar med garantistene Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune sine ønsker. Siden det er tidlig i innkrevingsperioden er det usikkerhet om dagens inntektsnivå er tilstrekkelig til at prosjektet vil være nedbetalt i 2041, selv med siste takstøkning.

Takster og rabatter

Det er følgende grunntakster i Ryfast:

- Ryfylketunnelen: 164 kr i takstgruppe 1 og 491 kr i takstgruppe 2
- Hundvågtunnelen: 33 kr i takstgruppe 1 og 89 kr i takstgruppe 2

Ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 70 pst. av ordinær takst etter rabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler ikke bompenger. Pendlere ivaretas gjennom månedstak for antall passeringer. I Prop. 44 S (2019–2020) ble det satt et passeringstak på 40 passeringer i Ryfylketunnelen og 75 i Hundvågtunnelen. Det er i tillegg felles timesregel og passeringstak mellom Hundvågtunnelen og Bypakke Nord-Jæren.

Pendlere (i takstgruppe 1) mellom Strand og Stavanger med nullutslippskjøretøy betaler 110 kr en vei. Tilsvarende betaler pendlere med ordinære kjøretøy og brikke med brukeravtale 158 kr. Uten avtale koster reisen 197 kr. Med gjeldende passeringstak vil en pendler med 21 reiser tur/retur på en måned betale om lag 4 400 kr for nullutslippskjøretøy, og 6 300 kr for ordinære kjøretøy.

Jeg vil understreke at pendlere mellom Strand og Stavanger er omfattet av både rabatt for brikke med brukeravtale, passeringstak per måned og timesregel mot Bypakke Nord-Jæren. Det er i tillegg etablert kollektivtilbud mellom Strand og Stavanger, med busstilbud gjennom Ryfast.

I bakgrunnen for representantforslaget mener forslagstillerne at bilister må betale uforholdsmessig mye mer enn det Stortinget opprinnelig vedtok. Da vil jeg minne om hva Stortinget tidligere har tatt stilling til:

- I Prop. 109 S (2011–2012) ble det i samsvar med lokalpolitiske vedtak lagt til grunn en bompengetakst på 130 kr (2012-kroneverdi) for ordinære kjøretøy (takstgruppe 1), inkl. 50 pst. rabatt. Dette utgjør 184 kr i 2024-kr.
- I Prop. 44 S (2019–2020) ble det et fastsatt takst- og rabattsystem med særskilt unntak fra de ordinære retningslinjene for fastsettelse av takster. Bakgrunnen for dette var et lokalt ønske om et lavere takstnivå før oppstart av innkreving, enn det som ble lagt til grunn i Prop. 109 S (2011–2012). Bompengetaksten ble satt til 135 kr (2020-kr) for ordinære kjøretøy med 20 pst. rabatt, og 67 kr (2020-kr) for

nullutslippskjøretøy med 20 pst. rabatt og takst på 50 pst. av ordinære kjøretøy. Det utgjør hhv. 160 kr for ordinære kjøretøy og 79 kr for nullutslippskjøretøy med 2024-kr.

Dagens takstnivå på 158 kr for ordinære kjøretøy er dermed litt lavere enn hva som ble lagt til grunn i Prop. 44 S (2019–2020), og betydelig lavere enn 184 kr, som ble lagt til grunn i Prop. 109 S (2011–2012).

Stortinget har i denne perioden åpnet for at det kan tas en høyere takst for lette nullutslippskjøretøy, dersom det er ønsket av lokale myndigheter. Ryfast har nå en takst på 70 pst. av ordinær takst for lette nullutslippskjøretøy, i tråd med garantistenes vedtak. Det har gitt en noe endret byrdefordeling, slik at nullutslippskjøretøy betaler noe mer og ordinære kjøretøy noe mindre enn fastsatt takst- og rabattsystem i Prop. 44 S (2019–2020).

Staten bidrar til å holde bompengebelastningen i Ryfast nede gjennom tilskuddsordningen for reduserte bompenge utenfor de største byområdene. Siden innkrevingsstart i 2021 har takstene vært 10 pst. lavere enn de ellers ville vært ved at prosjektet inngår i ordningen. Det ble i 2024 bevilget 52,8 mill. kr til Ryfast for å holde takstene på et lavere nivå. I perioden 2021–2024 har Ryfast mottatt 197 mill. kr i statlig tilskudd over kap. 1320, post 73. Dersom ordningen videreføres frem til Ryfast er nedbetalt, vil staten bidra med over 1 mrd. kr i løpet av innkrevingsperioden. I NTP 2025–2036, som nylig ble lagt frem, har regjeringen prioritert midler til å videreføre denne tilskuddsordningen til reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Regjeringen jobber aktivt for å sikre innkreving av bompenge fra utenlandske kjøretøy. Alle utenlandske næringskjøretøy over 3,5 tonn må i dag ha brikke for å kjøre i Norge. Europaparlamentets- og rådsdirektiv (EU) 2019/520 av 19. mars 2019 om interoperabilitet mellom elektroniske bompengesystemer og tilrettelegging for utveksling av opplysninger mellom medlemslandene om manglende bompengebetaling i EU (EETS-direktivet) vil også sikre at alle EU/EØS-kjøretøy vil kunne bli identifisert for fakturering av bompenge. Når det gjelder status for EETS-direktivet vises det til mitt svar på skriftlig spørsmål fra Irene Heng Lauvsnes 8. april 2024 - <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=98251>, der det også fremgår at innkrevingsløsningen mellom Nederland og Norge er ferdig, og at ParkTrade har startet opp med å fakturere nederlandske kjøretøy for bompengepasseringer i Norge.

Bompengetakster sammenlignet med ferjedrift

I bompengeprosjekter betaler trafikantene bompenge i bytte mot et bedre tilbud enn tidligere, og takstene gjenspeiler en nytte som oppnås sammenlignet med situasjonen før prosjektet ble bygget. Ferjeavløsningsprosjekter har store fremkommelighets- og tidsgevinster for trafikantene, og har derfor ofte et høyere takstnivå enn bomringer i byer og strekningsvise utbyggingsprosjekter. Utgangspunktet for bompengetakster i ferjeavløsningsprosjekter er at bompengetakstene ikke skal være høyere enn ferjetakstene, med et tillegg på inntil 40 pst. Dette ble også vurdert i Prop. 109 S (2011–2012) med bakgrunn i høye takstanslag. For en personbil med en passasjer utgjorde bompengetaksten i

Prop. 109 S (2011–2012) et tillegg på 45 pst. sammenlignet med billettprisen på ferjesambandet Stavanger - Tau.

Dersom vi sammenligner dagens bompengetakster med ferjeprisene, ville et ordinært kjøretøy med en passasjer med maksimal rabatt (50 pst. for bil og 17 pst. for passasjer) i ferjesambandets siste driftsår 2019, kostet 183 kr (omregnet til 2024-kr). Uten rabatt ville reisen kostet 315 kr (2024-kr). For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) var prisen 1 590 kr (2024-kr). Til sammenligning betaler ordinære kjøretøy (takstgruppe 1) med 20 pst. rabatt 158 kr, uten tillegg for passasjer. Uten rabatt er prisen 197 kr. Tunge kjøretøy betaler i dag 580 kr. I tillegg kommer passeringstak som begrenser den månedlige bompengebelastningen, som vist innledningsvis. Dette viser at bompengetakstene i dag ikke er urimelige ut fra forutsetningene.

Vurderinger av tiltak for å redusere bompengebelastningen

Å forlenge innkrevningstiden kan redusere bompengebelastningen gjennom reduserte grunntakster. Utgangspunktet for ferjeavløsningsprosjekter er en innkrevningstid på 20 år. I Prop. 109 S (2011–2012) ble det vurdert å forlenge innkrevingsperioden utover 20 år for å redusere takstene. Imidlertid ble det vurdert at andelen bompenger som må brukes til å dekke finanskostnader i et slikt tilfelle ville blitt svært høy, sammen med betydelig usikkerhet om trafikkgrunnlag, renter og prisutvikling. Det vil gi betydelig usikkerhet og risiko for nedbetalingen av bompengelånet. Det er usikkert om Ryfast vil være nedbetalt i 2041 etter 20 års innkrevningstid. Dersom bompengeselskapets lån ikke er nedbetalt, skal innkrevningstiden forlenges med inntil 5 år for å dekke garantistenes utlegg. Å forlenge innkrevingsperioden med 5 år vil øke usikkerheten ytterligere.

Det er gjort beregning av hvor mye grunntakstene kan settes ned dersom innkrevningstiden forlenges med 5 år. Statens vegvesens beregninger viser at økt innkrevningstid på 5 år kan redusere grunntaksten med 13,5 pst. Dette medfører økte rente- og innkrevingskostnader på om lag 363 mill. kr. I tillegg kommer årlige tilskudd på 52 mill. kr og kompensasjon fra Bypakke Nord-Jæren for timesregel og passeringatak på 40 mill. kr årlig. Totalt gir det økte kostnader på over 800 mill. kr.

Jeg viser til at Samferdselsdepartementets vurderinger av takst- og rabattsystemet for Ryfast i Prop. 44 S (2019–2020) redegjorde for en rekke forhold i lys av ønsket om lavere bompengetakster enn det som opprinnelig lå til grunn i prosjektet, jf. Prop. 109 S (2011–2012). Vurderingene i Prop. 44 S (2019–2020) viste bl.a. til bompengeselskapets handlingsrom til å håndtere høyere renter og usikkerhet i trafikkgrunnlaget mot sårbarheten for prosjektets økonomi. Det ble også trukket frem garantistenes rolle som bærere av prosjektets risiko. De vurderingene står seg fortsatt. Prøveprosjektet med lavere takster førte til at inntektene ble for lave og at uten tiltak ville ikke bompengeselskapet klare å betale ned lånet innenfor rammene forutsatt av Stortinget. Takstene ble derfor justert ett år etter innkrevingsstart. Jeg mener dette viser at prosjektets økonomi er svært sårbar.

Passeringstaket ivaretar pendlere i bompengeprosjekter, og skal i utgangspunktet ikke være lavere enn 40 passeringer per måned. Ved lavere passeringstak vil andelen fritakspasseringer øke og inntektgrunnlaget påvirkes. For at prosjektene skal nedbetales innenfor rammene på 15 eller 20 år, må takstene normalt økes for å kompensere for inntektsbortfallet. Ryfast har i dag en betydelig andel lokal- og pendlertrafikk. Endret passeringstak vil derfor ha påvirkning på prosjektets økonomi. Dersom passeringstaket settes ned, og prosjektet fortsatt skal nedbetales innenfor rammen på 20 år, må takstene økes. Å redusere passeringstaket fra 40 til 30 vil redusere bompengebelastningen for pendlere ved at en da maksimalt betaler for 30 passeringer per måned. Gjennomsnittstakstene må økes med om lag 4 pst. for å kompensere for reduksjonen i passeringstaket.

Dersom bompengebelastningen for pendlere skal reduseres uten at øvrige bilister får høyere takster, må innkrevningstiden forlenges. Det gir økte finansieringskostnader og alle trafikanter vil da betale bompenger over en noe lengre periode. Statens vegvesen har beregnet virkningene av lavere passeringstak i takstgruppe 1, med 30 og 25 passeringer, sammenlignet med dagens tak på 40 passeringer per måned. Det er lagt til grunn antall passeringer i bomstasjonene i 2023 og beregnet gjennomsnittstakst. Det gir følgende virkninger for økonomien i prosjektet:

Passeringstak	Kostnad i mill. kr per år	Prosent av inntekt	Økt innkrevningstid i år	Antatt belastning per måned (ordinære kjøretøy/ nullutslippskjøretøy)
25	22,4	6,1	1,5	4 300/3 000
30	15,4	4,2	1	5 000/3 500
40	6,8	1,9	0	6 300/4 400

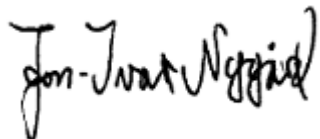
Det er vanskelig å beregne hvordan ulike tiltak kan slå ut og anslagene er svært usikre. Statens vegvesen anslår økt innkrevningstid på 1-1,5 år ved å redusere passeringstaket fra 40 til 25-30 passeringer per måned. Det utgjør en reduksjon fra 4 400 kr til 3 000 kr for utslippsfrie kjøretøy og fra 6 300 kr til 4 300 kr for ordinære kjøretøy når 21 reiser per måned legges til grunn.

Å redusere passeringstaket vil være et unntak fra gjeldende retningslinjer. Det betyr også bompengebelastning for pendlere over en lengre periode dersom takstene ikke økes. Innkrevningstiden vil da forlenges og det påløper ekstra renter. Det vil gjøre finansieringen betydelig mer sårbar. Å endre forutsetningene for bompengelånet påvirker en rekke faktorer. Statens vegvesen har anslått at økte rentekostnader for 1-1,5 års forlenget innkrevning utgjør om lag 150 mill. kr. I tillegg kommer 12 mill. kroner økte innkrevingskostnader. Dersom det statlige tilskuddet til Ryfast også skal videreføres, betyr det ytterligere statlig bidrag på 52 mill. kr.

Jeg ønsker også å trekke frem fordelingen mellom lette og tunge kjøretøy i Ryfast. Gjennomgangen av bompengerakstene sammenlignet med ferjetaksten viser at dagens bompengenivå for takstgruppe 1 er på omtrent samme nivå som de tidligere ferjetakstene, og på et lavere nivå enn forutsetningene som lå til grunn da Stortinget tok stilling til prosjektet, som omtalt i Prop. 109 S (2011–2012). Tunge kjøretøy (takstgruppe 2) kommer spesielt godt ut i denne sammenligningen, og får en forholdsmessig større gevinst enn andre kjøretøygrupper. Tunge kjøretøy betaler i dag 580 kr, mens en ferjebillett for de tyngste kjøretøyene kostet 1 590 kr (2024-kr). Andelen tunge kjøretøy som i dag bruker Ryfast utgjør om lag 4,5 pst av alle passeringer. De har i 2021 og 2022 stått for om lag 16 pst. av de totale inntektene. En økning av takstene for tunge kjøretøy kan gi økt inntjening til prosjektet, forutsatt dagens trafikkgrunnlag. Å øke takstene for tunge kjøretøy kan bidra til å kompensere for inntektsbortfallet ved å sette ned passeringstaket. Jeg understreker at det er betydelig usikkerhet om beregningene, og at de bygger på en rekke usikre forutsetninger bl.a. om fremtidig trafikkgrunnlag. Å endre det relative forholdstallet mellom takstgruppene vil føre til en endring av innkrevingsopplegget. En slik endring forutsetter lokalpolitisk vedtak og ny sak til Stortinget.

Min vurdering er at prosjektets sårbarhet på nåværende tidspunkt tilsier at enhver endring i forutsetningene for bompengeneinnkrevningen ikke er uten risiko. Vi er fortsatt tidlig i innkrevingsperioden, og det er på nåværende tidspunkt usikkerhet om prosjektet vil være nedbetalt innenfor gjeldende innkrevningstid med dagens takstnivå. Vi har allerede erfart at økonomien i prosjektet er sårbar. Endring av passeringstaket vil få konsekvenser for garantibelastningen hos fylkeskommunen, som allerede i dag er betydelig. Å redusere passeringstaket vil ikke redusere bompengerakstene i seg selv, men det kan redusere bompengebelastningen for pendlere mellom Strand og Stavanger. En slik løsning kan kun komme på plass dersom garantistene Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune godkjenner det, og det fremmes et nytt takstopplegg for Ryfast for Stortinget.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

