



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref
25/1035-

Dato
20. februar 2025

**Dokument 8:68 S (2024–2025) fra Mimir Kristjánsson og Sofie Marhaug
om en statlig redningspakke for Ryfast**

Jeg viser til brev av 4. februar 2025 om representantforslag dokument 8:68 S (2024–2025) om en statlig redningspakke for Ryfast. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en redningspakke for Ryfast i form av økte statlige bidrag som vesentlig reduserer bompengebelastningen for bilistene som i dag bruker sambandet.»

Stortinget er godt kjent med dagens takst- og innkrevingsopplegg i Ryfast gjennom behandlingen av forutsetningene ved utbygging og finansiering i Prop. [109 S \(2011–2012\)](#), innkrevings- og takstopplegget i [Prop. 44 S \(2019 –2020\)](#), justerte rammer for prosjektet i [Prop. 54 S \(2020–2021\)](#) og økt kostnadsramme i [Prop. 59 S \(2021–2022\)](#). Lokalpolitiske vedtak ligger til grunn for Stortingets behandling, og Rogaland fylkeskommune er sammen med Stavanger kommune garantister for bompengelånet.

Stortinget behandlet 6. juni 2024 et representantforslag om å redusere bompengebelastningen i Ryfast, jf. [Dokument 8:117 S \(2023–2024\)](#) og [Innst. 386 S \(2023–2024\)](#). Under Stortingets behandling av representantforslaget ble det satt frem forslag om økt statlig andel i prosjektet. Dette fikk ikke flertall, og forslaget ble ikke vedtatt. Stortingets [vedtak](#) i saken retter seg mot tiltak for pendlere. I [mitt svar](#) på representantforslaget av 22. april 2024 gikk jeg gjennom ulike tiltak vurdert opp mot risikoen i prosjektets økonomi. Disse vurderingene står seg fortsatt. Jeg vil her gjenta at jeg mener redusert passeringstak er et treffsikkert tiltak som retter seg mot pendlere og andre storbrukere av Ryfast direkte. Det

underbygges av beregningene jeg viste til i svarbrevet, samtidig som jeg mener det ikke har for store ulemper for prosjektets økonomi.

I oppfølgingen av vedtaket ga Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune uttrykk for en noe ulik tilnærming til forslaget om å utrede lavere passeringstak. Jeg står ved at dersom de to garantistene Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune skulle enes om å utrede tiltaket med lavere passeringstak, er jeg klar for å sette i gang arbeidet med å utrede tiltaket og forberede nytt saksgrunnlag.

Regjeringen har i [St. Meld. 14 \(2023–2024\) Nasjonal transportplan 2025–2036](#) lagt frem sine prioriteringer av tiltak i veisektoren for planperioden. Rammene for veisektoren er satt, og prioriteringene har vært gjennom grundig behandling i Stortinget. Mer statlige midler til å redusere bompengebelastningen til Ryfast ville forutsatt en prioritering av dette fremfor andre tiltak, og betyr at andre prosjekter ville måtte skyves på i tid. Dette har ingen tatt til orde for.

Regjeringen har også i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036 presentert sine prioriteringer av hvordan staten bidrar til å begrense bompengebelastningen i ulike bompengeprojekter gjennom planperioden. Regjeringen har prioritert å videreføre tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kap. 1320, post 73 på Samferdselsdepartementets budsjett. For de fleste prosjektene, inkludert Ryfast, bidrar staten gjennom tilskuddsordningen til at takstene er omtrent 10 pst. lavere enn det de ellers ville vært. Ryfast mottar 53,3 mill. kr. i 2025 gjennom ordningen. I perioden 2021–2024 har Ryfast mottatt om lag 200 mill. kr i statlig tilskudd. Dersom ordningen videreføres frem til Ryfast er nedbetalt vil staten bidra med over 1 mrd. kroner til reduserte bompengetakster i løpet av innkrevingsperioden.

Representantforslaget viser til at Ryfast skal danne grunnlag for en felles bo- og arbeidsmarkedsregion for Nord-Jæren og Ryfylke. Den beskrivelsen er jeg enig i. Byggingen av Ryfast har gitt en ferjefri veiforbindelse mellom Nord-Jæren og Ryfylke. Bompengetaksten er et uttrykk for nytten som oppnås sammenlignet med situasjonen før prosjektet ble bygget. Et ferjeavløsningsprosjekt som Ryfast gir store fremkommelighets- og tidsgevinster for brukerne. Det er i tillegg etablert kollektivtilbud mellom Strand og Stavanger, med busstilbud gjennom Ryfast.

Representantene viser til at Ryfast ikke har mottatt midler gjennom ordningen for ferjeavløsningsmidler, bl.a. fordi prosjektet ble besluttet før ordningen kom til. Videre viser representantene til at Ryfast ville mottatt minst 120 mill. kr årlig i statlige bidrag gjennom denne ordningen. Her er det flere forhold jeg ønsker å kommentere:

Rv. 13 Ryfast er et statlig veiprosjekt som avløser et fylkeskommunalt ferjesamband (Stavanger–Tau). Staten skal ikke motta midler gjennom en fylkeskommunal ordning for sine prosjekter. Den fylkeskommunale ferjeavløsningsordningen gjelder for fylkeskommunale veiprosjekter som avløser fylkeskommunale ferjesamband som var i ordinær drift per 1. januar 2016, jf. [Prop. 123 S \(2015–2016\) Kommuneproposisjonen 2017](#). Det er heller ingen

krav om at prosjektet ble vedtatt før ordningen ble opprettet i 2016, for å være omfattet av ordningen. I tillegg vil jeg presisere at ferjeavløsningsmidler beregnes ut fra nettoeffekten i inntektssystemet til fylkeskommunene når et ferjesamband avløses av ny vei, og er helt uavhengig av hva fylkeskommunen faktisk bruker til drift av ferjesambandet, jf. [Prop. 121 S \(2014–2015\) Kommuneproposisjonen 2016](#). Nettoeffekten i inntektssystemet beregnes som redusert tilskudd gjennom delkostnadsnøkkelen for ferjer i inntektssystemet, fratrasket økt tilskudd gjennom delkostnadsnøkkelen for fylkesvei. Siden Ryfast som et statlig veiprojekt ikke er omfattet av den fylkeskommunale ferjeavløsningsordningen, ble det ikke gjort noen beregninger av hva det kunne mottatt i ferjeavløsningsmidler hvis det hadde vært et fylkeskommunalt prosjekt. Men det er grunn til å anta at Ryfast ville mottatt svært lite eller ingenting i ferjeavløsningsmidler, dersom det hadde vært omfattet av ordningen. Dette henger sammen med at lange undersjøiske tunneler, som Ryfylketunnelen, har et høyt drifts- og vedlikeholdsbehov, noe som igjen innebærer at slike tunneler utløser et høyt beløp gjennom delkostnadsnøkkelen for fylkesvei. Et grovt anslag tyder på at dersom Ryfast hadde vært et fylkeskommunalt veiprojekt, ville det utløst mer i økt tilskudd gjennom fylkesveinøkkelen enn reduksjonen i tilskudd gjennom ferjenøkkelen. Det ville derfor mest sannsynlig ikke vært et netto tap i inntektssystemet for fylkeskommunen, og prosjektet ville dermed heller ikke utløst ferjeavløsningsmidler.

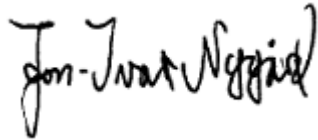
Når det gjelder henvisningen til merverdiavgift så vil jeg påpeke at ordningen med fritak for merverdiavgift i veisektoren ble fjernet i 2013. Utbygging og finansiering av rv. 13 Ryfast ble lagt frem for Stortinget etter et lokalt ønske om å etablere et ferjefritt veisamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. For å fremskynde prosjektet ble det vedtatt en finansiering basert på bompenger og lokale tilskudd, jf. [Prop 109 S \(2011–2012\)](#) og [Innst. 363 S \(2011–2012\)](#). Det ble gjennomført lokalpolitisk behandling i flere omganger, og samtlige kommuner med unntak av Forsand ga sin tilslutning til opplegget. I utgangspunktet skulle Ryfast finansieres uten statlige midler, men som følge av endringene i merverdiavgiftsloven ble det likevel gitt et statlig bidrag til utbyggingen. Staten har bidratt med 1,6 mrd. kroner til prosjektet for å hindre at bompengeselskapet, lokale myndigheter eller bilistene skulle bli negativt påvirket av endringen i merverdiavgiftsloven.

Også i andre bompengeprojekter er det stort engasjement for å fremme tiltak som reduserer bompengebelastningen for bilistene. I januar i år behandlet Stortinget [Dokument 8:11 S \(2024–2025\)](#) om bompengebelastning på E39 Mandal–Kristiansand i Agder. Der vedtok Stortinget å ikke gjøre endringer i bompengeopplegget, og representantforslaget ble ikke vedtatt. Jeg mener det er viktig at Stortinget gjennom behandling av representantforslaget for Ryfast bidrar til at vi sikrer størst mulig likebehandling av trafikanter og bompengeprojekter.

Felles for alle bompengeprojekter er at Stortinget behandler og vedtar forutsetningene for utbygging og finansiering og innkrevingsopplegg før oppstart av prosjektene. Også lokale myndigheter er grundig involvert i form av lokalpolitisk behandling. Det er et helt sentralt prinsipp ved bompengeinnkreving på offentlig vei i Norge at beslutningene bygger på lokalt initiativ og lokale vedtak. Det innebærer bl.a. lokalpolitisk tilslutning til takstopplegg og bomstasjonsplassering. Stortinget vedtar prosjektet basert på de gitte forutsetningene og

bompengeselskapets låneopptak og mulighet for betjening av gjeld er også basert på disse premissene. I tillegg har garantistene en viktig rolle ved å garantere for bompengelånet. Dette er et system vi alle er godt kjent med. Vi må ta på alvor at bompengeprojektene økonomi er sårbar og at vurderingene som ligger til grunn for takst- og innkrevingsopplegget er grundig forankret og gjennomarbeidet. Å åpne for endringer i ettetid i form av økte statlige bidrag vil bidra til å skape uheldige presedensvirkninger, og ikke minst gi rom for forventninger vi ikke kan innfri. Det vil danne grunnlag for en uheldig og uhåndterbar styring av veisektoren. Prioriteringene for veisektoren er forankret i transportplaner og godt funderte vedtak lokalt, regionalt og nasjonalt. Vi er alle tjent med å ivareta forutsigbarheten og prioriteringene som Stortinget og lokale myndigheter slutter opp om.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style with some capitalization.

Jon-Ivar Nygård