



STORTINGET

# Representantforslag 40 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Jenny Klinge, Liv Signe Navarsete, Hans Inge Myrvold og Marit Arnstad

Dokument 8:40 S (2019–2020)

---

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Jenny Klinge, Liv Signe Navarsete, Hans Inge Myrvold og Marit Arnstad om tiltak for en bedre fergepolitikk i Distrikts-Norge**

---

Til Stortinget

## Bakgrunn

Mange innbyggere i store deler av landet er helt avhengige av ferge og båt i dagliglivet – fordi de skal på jobb, skole eller fritidsaktiviteter, besøke familie og venner eller oppsøke kommunen, Nav-kontor, sykehus eller andre nødvendige velferdstjenester.

For næringslivet langs kysten, som trenger å få fraktet sine varer effektivt, er også båt- og fergetilbudet et nøkkelspørsmål. Det handler ikke minst om fisken fra fiskeriene og havbruksnæringen, et av de viktigste satsingsområdene i norsk næringspolitikk. Et velfungerende, godt utbygd og stabilt båt- og fergetilbud er en av de viktigste suksessfaktorene for kystnæringslivet.

Norsk distriktspolitikk har tidligere hatt som hovedmål å legge forholdene til rette for gode liv og høy verdiskaping i alle deler av landet. Hvis man er villig til å ta denne målsettingen på alvor, er det maktpåliggende at det blir satset på grunnleggende infrastruktur i alle deler av landet. Båt- og fergetilbudet er et sentralt element i denne sammenhengen, siden god mobilitet til en rimelig kostnad er en forutsetning for at folk langs kysten kan ha gode dagligliv, at bo- og arbeidsmarkedsregionene langs kysten skal kunne fungere, og at det vik-

tige (og ofte eksportrettede) næringslivet i kystsamfunnene skal kunne utvikles videre og vokse.

I 2010 ble ansvaret for fergedrift på fylkesveinetten overført til fylkeskommunene. De statlige bevilgningene til fylkeskommunene har imidlertid ikke stått i forhold til de kostnadene båt- og fergefylkene har hatt i årene etter 2013. Den nåværende regjeringens sulteføring av fylker med stort ansvar for båt- og fergetilbud har sammenfalt med store og viktige investeringer som gjøres i samband med det grønne skiftet. Dette presser økonomien knyttet til båt- og fergetilbudet ytterligere.

Rapporten «Kostnader ved overgang til fossilfri kollektivtransport» fra Menon Economics og Transportøkonomisk institutt (Menon-publikasjon nr. 4/19) dokumenterer hvordan fylkeskommunene får en stor ekstraregning når fergetransporten skal omstilles til fossilfrie løsninger. Her anslås de udekkede totale årlige merkostnadene (drift/investering) for fylkeskommunene til 468 mill. kroner innen 2024.

Konsekvensene blir økte billettpriser og kutt i fergeavganger. Store deler av båt- og fergetilbudet blir gjennomgående dyrere – og i flere tilfeller dårligere. Endringer i måten fergebetalingen foregår på, bidrar også i flere tilfeller til urimelig store utslag for de som må ha med seg bil på ferga, noe situasjonen knyttet til Auto-pass-innføring i Møre og Romsdal viser til fulle. Denne endringen er initiert av staten ved Vegdirektoratet.

De fulle konsekvensene av statens underfinansiering av det helt nødvendige båt- og fergetilbudet i Distrikts-Norge har blitt særlig tydelig fra nyttår 2020. NRK Nordland meldte 5. januar 2020 at billettprisene i fylket gjennomgående hadde blitt 20–30 prosent høyere. I noen tilfeller hadde billettprisen steget så mye som 40 prosent. Om situasjonen i Møre og Romsdal skriver VG

12. desember 2019 at billettprisene i enkelte tilfeller øker

«helt opp mot 70 prosent, uten at tilbudet blir bedre. [...] Bare i Møre og Romsdal betyr innføringen av Autopass?100 millioner i tapte billettinntekter. Regningen er det andre som må plukke opp, og det er billistene.»

Det grunnleggende problemet er at staten ikke kompenserer for de merutgiftene til ferge og båt som flere kystfylker har. Slik rammes en helt nødvendig infrastruktur i Distrikts-Norge, og det blir lagt nye, store byrder på dem som er avhengige av dette tilbudet.

Dette er ikke holdbart i et land hvor man til nå har ment at en skal ha like gode muligheter uansett hvor man bor i landet. At de som har dårligst råd, rammes hardest i den situasjonen man nå ser, er dessuten innlysende. Dagens politikk rammer svært skjevt, både geografisk og sosialt.

Forslagsstillerne mener at det er et sentralt politisk mål at inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner tilføres tilstrekkelige statlige midler. I denne sammenhengen betyr det at overføringene må speile den betydningen et rimelig og godt utbygd ferge- og båt-

tilbud har for hverdagslivet til kystbefolkningen og aktiviteten i kystbedriftene.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen om å innrette kriteriene for finansieringen av båt- og fergedrift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle tilbudet basert på rimelige billettpriser.
2. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert budsjett for 2020 om å legge fram forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.
3. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert budsjett for 2020 utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.

14. januar 2020

**Siv Mossleth**

**Geir Adelsten Iversen**

**Sandra Borch**

**Jenny Klinge**

**Liv Signe Navarsete**

**Hans Inge Myrvold**

**Marit Arnstad**