



STORTINGET

Representantforslag 117 S

(2023–2024)

fra stortingsrepresentantene Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen

Dokument 8:117 S (2023–2024)

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Rv. 13 Ryfast er en viktig brikke i utviklingen av et ferjefritt vegsamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Prosjektet ble behandlet i Stortinget 12. juni 2012, jf. Innst. 363 S (2011–2012), og Stortinget vedtok at Ryfast skulle bygges. Det ble vedtatt en bompengefinansiert utbygging, hvor finansieringsplanen omfattet bompenger og lokale tilskudd fra fylkeskommune, kommuner og næringsliv.

Kostnaden ble den gang beregnet til å være 5,22 mrd. kroner, hvorav bompenger skulle finansiere hele 4,848 mrd. kroner.

Ryfylketunnelen ble åpnet 30. desember 2019, og like etter ble Hundvågtunnelen ferdig. Offisiell åpning ble 22. april 2020. Underveis i byggingen ble det problemer med å levere det tekniske utstyret for bompengene innkreving, noe som førte til at Ryfast var gratis å kjøre i om lag ett år.

Bompengene innkrevingen ble startet 1. februar 2021. Takstene ble endret senest 8. februar 2024, og for en fossilbil vil det nå koste 197 kroner å kjøre gjennom de to tunnelene om man ikke har bombrikke. Fossilbiler med bombrikke betaler 157,60 kroner, mens elbiler må betale 110,32 kroner. Prisen for tunge kjøretøy er 580 kroner.

«Aksjonsgruppen for rettferdige satser i Ryfast» har samlet inn informasjon om bompengebelastningen på flere forskjellige vegprosjekter, for å synliggjøre de store forskjellene i takster. Eksempelvis kan det nevnes at kostnaden per kjørte kilometer i Ryfast er 7,16 kroner, mens snittkostnaden for 10 andre prosjekter i Ferde sin portefølje er 2,17 kroner.

Nedenfor er en oppstilling som «Aksjonsgruppen for rettferdige satser i Ryfast» har sendt til flere av partiene på Stortinget, som viser hva man må betale i andel av inntekt med utgangspunkt i en medianinntekt.

Prosjekt	Medianinntekt	Netto inntekt	Bompenger pr. år	Andel av inntekt
Ryfast	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 72 496,00	20,28%
E-39 Kristiansand vest–Mandal vest	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 46 736,00	13,07%
Nord-Jæren	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 9 568,00	2,68%
Kristiansand*	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 9 568,00	2,68%
Askøypakken	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 15 088,00	4,22%
Bømlopakken	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 29 072,00	8,13%
E18 Tvedestrand–Arendal	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 14 720,00	4,12%
E39 Svegatjørn–Rådal	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 20 240,00	5,66%
Haugalandspakken**	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 4 784,00	1,34%

Prosjekt	Medianinntekt	Netto inntekt	Bompenger pr. år	Andel av inntekt
Nordhordlandspakken	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 7 728,00	2,16%
Kvammapakken	kr 550 000,00	kr 357 500,00	kr 10 304,00	2,88%
Andel av netto inntekt – Ryfast	20,28%			
Gjennomsnitt – øvrige	4,69%			

Forslagsstillerne har merket seg det enorme engasjementet de etter hvert høye bomtakstene har skapt, i form av mange avisoppslag og leserbrev fra bekymrede innbyggere, uttalelser og vedtak fra lokalpolitikere og lokale partiers årsmøter samt reaksjoner fra næringsliv og fysiske aksjoner fra innbyggere.

Forslagsstillerne mener prinsipielt at store infrastrukturprosjekter skal fullfinansieres av staten, og har ved flere anledninger foreslått dette. Det vises blant annet til et representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Himanshu Gulati, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal og Erlend Wiborg, Dokument 8:275 S (2020–2021), om å slette opparbeidet bompengegjeld.

Forslag nr. 50 i representantforslaget lød:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle bompengegjelden i prosjektet Rv. 13 Ryfast innen 1. juli 2021 og benytte midlene avsatt i Infrastrukturfondet i denne sammenheng.»

Forslaget ble behandlet i Stortinget 2. juni 2021, men fikk kun Fremskrittspartiets stemmer, jf. Innst. 527 S (2020–2021). Lignende forslag har blitt fremmet både før og etter, men dessverre med samme utfall.

Målet med dette representantforslaget er å få redusert bompengebelastningen for dem som til daglig benytter seg av vegen. Om lag 2 600 strandbuer bruker veien daglig, og kostnadene for pendlere fremstår urimelig høye, med en pris på nærmere 80 000 kroner i året i bompenger.

Ved oppstart av prosjektet var det tenkt at prisen for å kjøre Ryfast skulle være omtrent som for ferjen tunnelen skulle erstatte. Det ble derfor anslått omtrent 100 kroner i bompenger. Siden den gang har ferjeprisene blitt redusert, etter vedtak i Stortinget.

Statsråd Jon-Ivar Nygård har i svar på skriftlig spørsmål, jf. Dokument nr. 15:2530 (2022–2023), anslått to-

talkostnaden for Ryfast til 11,1 mrd. 2023-kroner. Statlige midler er beregnet å være 2 mrd. kroner, tilskudd fra lokale myndigheter på 0,4 mrd. kroner, mens bompenger utgjør hele 8,7 mrd. kroner.

Forslagsstillerne mener det er galt at bilistene skal måtte betale uforholdsmessig mye mer enn det Stortinget opprinnelig vedtok, og mener at bompengebelastningen for pendlere i Ryfast må reduseres.

Dette var også Fremskrittspartiets utgangspunkt da Stortinget 19. mars 2020 vedtok daværende takst- og rabattsystem for prosjektet Rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast). Det ble da påpekt i merknader fra Fremskrittspartiet at

«[d]ersom nedbetalingen ikke går som forutsatt, må dette løses ved at bompengegjelden reduseres.»

Forslagsstillerne mener at tiden er overmoden for å redusere bompengegjelden, og at den beste løsningen vil være å tilføre mer statlige midler til prosjektet.

Forslagsstillerne er imidlertid åpne for at det kan finnes flere løsninger som kan bidra til lavere takster for spesielt pendlere, og oppfordrer på det sterkeste til at regjeringen går i dialog med berørte kommuner for å finne løsninger som reduserer bompengebelastningen for brukerne av Ryfast.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

20. mars 2024

Roy Steffensen

Terje Halleland

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen