



STORTINGET

Representantforslag 68 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Mímir Kristjánsson og Sofie Marhaug

Dokument 8:68 S (2024–2025)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mímir Kristjánsson og Sofie Marhaug om en statlig redningspakke for Ryfast

Til Stortinget

Bakgrunn

Riksvei 13 Ryfast mellom Strand og Stavanger har Norges høyeste bompengebelastning. Uten bombrikke koster det i dag 201 kroner én vei gjennom Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen. En pendler i fossilbil betaler 6 440 kroner i måneden for å bruke tunnelen med Autopass-avtale. Tilsvarende pris for en elbilpendler er 4 500 kroner.

Ryfast har fra starten av vært planlagt med en svært høy bompengandel. Opprinnelig var kostnaden ved Ryfast anslått til 5,22 mrd. kroner, hvorav bompenger skulle utgjøre 4,848 mrd. kroner. Endelig totalkostnad ved prosjektet blir i dag anslått til 11,1 mrd. 2023-kroner. Av disse skulle bilistene betale 8,7 mrd. kroner. Resultatet av denne kostnadssprekken er at prisen for å bruke sambandet i dag er langt høyere enn man så for seg ved oppstart. Den gangen anslo man prisen for passering til rundt 100 kroner, bare halvparten av virkeligheten i dag.

Ryfast-prosjektet har kommet skeivt ut på flere måter. Selv om prosjektet i realiteten er et ferjeavløsningsprosjekt, har det ikke mottatt en krone i ferjeavløsningsmidler, fordi det ble vedtatt før ordningen kom i stand i 2016. For Ryfast ville ferjeavløsningsmidler betydd minst 120 mill. kroner årlig i økte statlige bidrag. Videre

ble sambandet vedtatt før fritaket fra moms på vei og bane ble opphevet i 2013. I praksis har dette ført til at statens opprinnelige bidrag er redusert ytterligere fra det som var hensikten. Det er også verdt å merke seg at innbyggerne i Strand ikke har noen reell omkjøringsmulighet dersom de skal til Stavanger, men er nødt til å bruke Ryfast-sambandet uansett hvor mye det koster. Alle disse tre momentene, sammen med den ekstraordinært høye belastningen på bilistene, gjør at Ryfast skiller seg ut blant norske bompengeprojekter.

Målet med Ryfast var å etablere et ferjefritt veisamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. Utfasingen av den gamle Tau-ferjen skulle legge til rette for et felles bo- og arbeidsmarked i Rogaland. Men når bompengebelastningen blir så stor som den er nå, blir mange strandbuer i praksis stengt ute av tunnelen. Det kan være lavtlønte eller personer med trygd som eneste inntekt som har behov for å bruke tunnelen i ny og ne, eller pendlere som ikke får dekket reisekostnader av jobben. Resultatet blir et tydelig klasseskille i hvem som har råd til å bruke grunnleggende offentlig infrastruktur i Rogaland.

I vedtak nr. 725 (2023–2024) vedtok Stortinget å be

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

Dette vedtaket har ikke ført til noen forbedring av vilkårene for verken pendlere eller andre i Ryfast-sambandet. Det er derfor på høy tid å følge opp intensjonen bak dette vedtaket i praksis.

Ryfast-sambandet er nå inne i en ond spiral. Jo færre som har råd til å bruke tunnelen, jo dyrere blir den for dem som fremdeles gjør det. Redusert trafikk forlenger og forsterker bompengebelastningen i prosjektet. Den eneste utveien av dette uføret er at staten kommer på banen med en redningspakke for Ryfast.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes 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.

4. februar 2025

Mimir Kristjánsson

Sofie Marhaug