

# Innst. S. nr. 120

(2000-2001)

## Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland

St.prp. nr. 72 (1999-2000)

Til Stortinget

### Sammendrag

I proposisjonen blir det gjort framlegg om bygging og delvis bompengefinansiering av ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland omtalt som T-forbindelsen.

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007 og i Innst. S. nr. 273 (1996-1997).

Etablering av T-forbindelsen vil gi et vesentlig forbedret transporttilbud i Nord-Rogaland med positive virkninger for næringsliv og befolkning. Prosjektet oppfyller målsettinger i en rekke stortingsmeldinger om å se vegsystem, havner og terminaler i sammenheng, og er forankret i ulike transportplaner m.v.

Målene for T- forbindelsen er å:

- Gi Karmøy en bedre og fullverdig tilknytning til Kyststamvegen E39.
- Forbedre det interne transportsystemet i Nord-Rogaland (Haugalandet).
- Knytte Nord- og Sør-Rogaland bedre sammen.

Prosjektet består av en øst-vest forbindelse:

- Kryssing av Karmsundet (fra rvp47 ved Håvik på Karmøy til Fosen) i undersjøisk tunnel. Tunnelen er 4,0 km lang.
- Kryssing av Førdesfjorden (fra Fosen til E39 ved Mjåsund i Tysvær) i undersjøisk tunnel. Denne tunnelen er 3,9 km lang.

og en nord-sør forbindelse:

- Ny veg mellom Fosen og Raglamyr/E134 i Haugesund kommune. Vegen har en lengde på 9,8 km.

Samlet prosjektkostnad er 760 mill. kroner. Kostnadsoverslaget omfatter tunneler, tilførselsveger/- kryss, erstatninger og påslag for uforutsette kostnader.

Byggetiden for prosjektet vil bli om lag 4 år med planlagt oppstart i 2005/2006.

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikret med data fra relevante sammenligningsprosjekter i 1998/1999. Det foreligger reguleringsplaner for prosjektet, og kostnadsoverslaget har en usikkerhet på +/- 10 pst.

Det forutsettes at Stortinget blir forelagt oppdaterte kostnadsoverslag, trafikkprognoser og økonomisk status for prosjektet i budsjettproposisjonen for det året anlegget planlegges startet opp. Det kan også være aktuelt å vurdere en ordning med betinget refusjon.

T-forbindelsen vil muliggjøre nedleggelse av ferjesambandet mellom Mekjarvik i Randaberg og Skudeneshavn på Karmøy. Dette ferjesambandet har årlige drifts- og kapitalkostnader på om lag 18 mill. kroner. Tilskudsbehovet er på om lag 7 mill. kroner i 2000. Ferjesambandets fremtid er ikke nevnt i forbindelse med fylkestingets behandling av søknad om bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Fram til T-forbindelsen er etablert, forutsettes det en kombinasjon av ferjesambandet fra Randaberg til Kvitsøy, og Skudenessambandet.

T-forbindelsen er beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom. Hvis nedlegging av Skudenessambandet tas med i den samfunnsøkonomiske analysen, øker netto nytte-/kostnadsforholdet for prosjektet fra 0,7 til 0,9.

Nord-sør elementet i T-forbindelsen er i hovedsak begrunnet med behovet for avlastning av rvp47 som i dag har en årsgogntrafikk stigende fra 12p000 kjøretøy ved T-forbindelsens tilknytningspunkt til 19p000 kjøretøy på Karmsundbroen. Dette innebærer at det i dag er kapasitetsproblemer på strekningen. Utførte trafikkberegninger viser at rvp47 kan avlastes med om lag 3-4p000 kjøretøy når T-forbindelsen er ferdigstilt. På vanlige yrkedager vil avlastningen være større på grunn av rushtrafikken.

Etablering av T-forbindelsen vil medføre enkelte inngrep i friluft- og landbruksarealer på fastlandssiden i Karmøy kommune.

#### *Finansiering og bompengeplegg*

Finansieringsforslaget innebærer 73 pst. bompenger, 21 pst. statlige midler og 6 pst. kommunalt og privat tilskudd.

Prosjektet foreslås noe utsatt i forhold til fylkestingets planer. Det er forutsatt innkreving av forhånds-bompenger fra høsten 2000 på ferjesambandene E39 Mortavika-Arsvågen og rvp47 Randaberg-Skudenes-havn. (Disse to ferjesambandene blir videre omtalt som Boknafjordsambandet).

Med anleggsstart i 2005/2006 er innkrevde forhånds-bompenger beregnet til ca. 200 mill. kroner. Beregnet etterskuddsbompeperiode på selve T-forbindelsen blir ca. 15 år.

Forutsetningene i finansieringsanalysen går nærmere frem av pkt. 2 i proposisjonen. Samferdselsdepartementet vurderer i dag forutsetningene som nøkterne.

Investeringskostnadene for bomstasjonen er beregnet til om lag 2 mill. kr. Årlige driftskostnader er beregnet til om lag 3 mill. kr basert på et enkelt innkrevingsopplegg uten elektronikk. Årlig inntekspotensial fra innkrevingen på Boknafjordsambandet er om lag 35 mill. kroner og fra innkrevingen på bomstasjonen om lag 14 mill. kroner.

Ved en økning i investeringskostnadene på inntil 10 pst. skal selskapet dekke sin relative andel av kostnadene. Dette utgjør 73 pst. av en eventuell kostnadsøkning. Kostnadsøkning over 10 pst. dekkes i sin helhet av staten.

Økonomien i prosjektet er robust forutsatt at det kreves inn relativt mye bompenger på ferjesambandet E39 Arsvågen-Mortevika, men med den ekstra usikkerhet som er knyttet til at prosjektet ligger flere år frem i tid. Den betydelige forhåndsinnkrevingen på ferjesambandene reduserer behovet for lånefinansiering.

Bomstasjonen er planlagt plassert på delstrekningen Fosen-Mjåsund i Tysvær kommune. Det er ikke foreslått bompengestasjon på nord-sør-strekningen. Bompenger på denne strekningen vil kunne medføre betydelig trafikkavvisning.

Boknafjordsambandet har i dag et trafikkvolum på ca. 2p400 kjøretøy pr. døgn. Gjennomsnittlig trafikkøkning de siste 15 årene har vært på 5 pst. Bompenger på ferjebillettene kan innvirke på ferjeøkonomien for Boknafjordsambandet. En innføring av bompenger på ferjebillettene kan føre til trafikkavvisning i ferjesambandet. Dette vil kunne medføre økt tilskuddsbehov som følge av lavere trafikkinntekter.

Takstnivået på Boknafjordsambandet er forutsatt lik nivået som var i bruk på ferjestrekningen før innkrevingen ble avvirket i oktober 1999.

Bompengepåslagene (2000-kroner) blir 47 kroner for kjøretøy med tillatt totalvekt t.o.m. 3p500 kg og 140-200 kroner for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3p500 kg.

Rabattordninger forutsettes å være i henhold til rabatter i riksregulativ for ferjetakster.

Takstnivået ved bomstasjonen på strekningen Fosen-Mjåsund er forutsatt å være en veiet gjennomsnittlig takst på 10 kroner for kjøretøy med tillatt totalvekt t.o.m. 3p500 kg og 20 kroner for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3p500 kg.

Det forutsettes rabattordninger i henhold til retningslinjer for bompengeprosjekter.

Det vil bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale.

#### *Lokal og regional behandling*

Fylkestinget i Rogaland behandlet saken i desember 1997 og i mars 1999 og fattet vedtak om tilslutning til prosjektet inkludert finansieringsplan og bompengeordning. Fylkestinget fattet også vedtak om å stille garanti for lån.

Omtale av den lokale og regionale behandling går ellers fram av pkt. 5 i proposisjonen.

#### *Samferdselsdepartementets vurdering*

Samferdselsdepartementet vil vise til at prosjektet oppfyller mange av de viktigste kriteriene til bompengeprosjekter. Dette gjelder blant annet den samfunnsøkonomiske nytten, bompengandelen og avklart finansiering. Rogaland fylkeskommune har gitt tilslutning til prosjektet, og de berørte kommuner er også i hovedsak positive.

Departementet vil likevel peke på at det kan reises prinsipielle innvendinger mot bompengepellet. Innvendingene kan særlig knyttes til den omfattende forhånds- og parallellinnkrevingen der bompengesatsene forutsettes å være langt høyere enn i den ordinære bompengeperioden. Dessuten er T-forbindelsen en tilførselsveg til E39, og ikke alle trafikantene på E39 har direkte nytte av T-forbindelsen. Hovedbegrunnelsen for å kreve inn bompenger på ferjesambandet er at 65-75 pst. av trafikkvolumet over Boknafjorden er trafikk mellom Sør-Rogaland og Karmøy/Haugesund. Dette er trafikk som i stor grad vil ha nytte av forbindelsen. Bompengennkrevingen på Boknafjordsambandet er en forutsetning for økonomien i prosjektet. Bompengesatsene for forhåndsinnkreving er ikke høyere enn det de var i den tidligere innkrevingen i ferjesambandet. Departementet har i sin totalvurdering og anbefaling lagt vekt på den lokale behandling av saken, og det helhetlige syn på utvikling av transportsystemet i regionen som ligger bak de lokale vedtak.

Tysvær kommune har imidlertid aldri fattet et eget positivt vedtak til fordel for bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Kystriksvegen gikk tidligere over Karmøy og ble flyttet over til fastlandet uten at tilstøtende vegsystem ble opprustet. T-forbindelsen betraktes som en fullføring av det nye hovedvegssystemet som ble etablert i forbindelse med flytting av Kyststamvegen og bygging av Rennfast.

På strekningen mellom Kopervik og Nordheim har rvp47 problemer i dag, både med hensyn til trafikksikkerhet og kapasitet. Nord-sør-elementet i T-forbindelsen vil derfor ha en viktig funksjon som alternativ hovedveg, slik at rvp47 kan avlastes for gjennomkjøringstrafikk fra Midt- og Sør-Karmøy til Haugesund. For å oppnå denne avlastningseffekten på rvp47, må kommunene samordne sine arealdisponeringer. Samferdselsdepartementet ser det derfor som viktig at kommunene følger opp det utbyggingsmønster som er vedtatt prioritert i fylkesdelplanen for samordnet areal- og transportplanlegging.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Mekjarvik-Skudeneshavn ferjesamband nedlegges som riksvegferjesamband når T-forbindelsen åpnes for trafikk.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at prosjektet er omtalt i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2000, jf. St.meld. nr. 37 (1996-1997) og i Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000).

Flertallet viser videre til at prosjektet er omtalt i Innst. S. nr. 273 (1996-1997), hvor flertallet uttalte følgende:

"Flertallet vil og vise til arbeidet med bompengefinansiering av T-forbindelsen og regner med at denne vil bli framlagt når nødvendige lokalpolitiske vedtak er gjort."

Flertallet har merket seg at Karmøy fikk en dårligere tilknytning til E39, Kyststamvegen, da denne ble flyttet østover fra Karmøy til Bokn/Tysvær. Samtidig ble Rennfast etablert og ferjesambandet fra Karmøy, Skudeneshavn-Randaberg, ble nedgradert til sekundært riksvegsamband med lavere frekvens.

Flertallet har videre merket seg at senere års industri- og havneutbygging i regionen har forsterket behovet for en bedre tilknytning mellom Karmøy og Kyststamvegen, samt et forbedret internt transportsystem i Nord-Rogaland.

Flertallet viser til at målene med T-forbindelsen er å gi Karmøy en bedre og fullverdig tilknytning til Kyststamvegen, samt forbedre det interne transportsystemet i Nord-Rogaland (Haugalandet). Videre at Nord- og Sør-Rogaland blir knyttet bedre sammen.

Flertallet viser til at nord-sør elementet i T-forbindelsen derfor vil ha en viktig funksjon som alternativ hovedveg, slik at rvp47 kan avlastes for gjennomkjøringstrafikk fra Midt- og Sør-Karmøy til Hauge-

sund. Flertallet legger til grunn at for å oppnå denne avlastningseffekten på rvp47, må kommunene samordne sine arealdisponeringer. Flertallet vil understreke nødvendigheten av at kommunene følger opp det utbyggingsmønster som er vedtatt prioritert i fylkesdelplanen for samordnet areal- og transportlegging.

Flertallet har merket seg at byggetiden for prosjektet vil bli om lag 4 år med planlagt oppstart i 2005/2006, og at det foreligger reguleringsplaner for prosjektet med kostnadsoverslag som har en usikkerhet på +/- 10 pst.

Flertallet har videre merket seg at T-forbindelsen er beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom.

Flertallet viser til at erfaringsmessig kan enkelte forutsetninger for kostnadsoverslag bli endret over en lang tidsperiode, som for eksempel situasjonen i entreprenørmarkedet eller i ulike standardkrav. Flertallet forutsetter derfor at kostnadsoverslaget må oppdateres før anlegget tas opp til bevilgning. Flertallet legger derfor til grunn at departementet må komme tilbake til Stortinget med oppdaterte kostnadsoverslag, trafikkprognoser og økonomisk status for prosjektet før byggestart. Flertallet har videre merket seg at det også kan være aktuelt å vurdere en ordning med betinget refusjon.

Flertallet viser til at finansieringsforslaget innebærer 73 pst. bompenger, 21 pst. statlige midler og 6 pst. kommunalt og privat tilskudd. Det er forutsatt innkreving av forhåndsbompenger på ferjesambandene E39 Mortavika-Årvågen og rvp47 Randaberg-Skudeneshavn.

Flertallet slutter seg til at prosjektet startes opp noe seinere i forhold til fylkestingets planer. Dette for å få en nedbetalingstid på 15 år for bompengelånet.

Flertallet har merket seg fordelingen av etter-skuddsbompengereinnkrevingen og at dette betyr noe mer innkreving på ferjesambandet enn opprinnelig forutsatt. Flertallet legger til grunn at hovedbegrunnelsen for å kreve inn bompenger på ferjesambandet er at 65-75 pst. av trafikkvolumet over Boknafjorden er trafikk mellom Sør-Rogaland og Karmøy/Haugesund og at dette er trafikk som i stor grad vil ha nytte av forbindelsen.

Flertallet har merket seg at T-forbindelsen vil muliggjøre nedleggelse av ferjesambandet mellom Mekjarvik i Randaberg og Skudeneshavn på Karmøy som riksvegsamband. Flertallet har videre merket seg at ferjesambandets framtid ikke er nevnt i forbindelse med fylkestingets behandling av søknaden om bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Flertallet finner det uheldig at ikke nedleggelse av ferjesambandet mellom Mekjarvik og Skudeneshavn var avklart lokalt før spørsmålet om bompengefinansiering ble lagt fram for Stortinget.

Flertallet legger til grunn at departementet foretar de nødvendige avklaringer/tilslutninger fra fylkeskommunens side før en eventuell nedleggelse av Skudeneshavn-sambandet når T-forbindelsen åpnes for trafikk.

Flertallet understreker at dersom fylkeskommunen finner å ville opprettholde ferjesambandet mellom Mekjarvik - Kvitsøy - Skudeneshavn som fylkesvegferjesamband, er dette et fylkeskommunalt ansvar.

Flertallet slutter seg til departementets vurdering om at dette prosjektet oppfyller mange av de viktigste kriteriene for bompengeprojekter. Dette gjelder den samfunnsøkonomiske nytten, bompengandelen og avklart finansiering. Videre at Rogaland fylkeskommune har gitt tilslutning til prosjektet, og at de berørte kommuner i hovedsak også er positive.

Flertallet slutter seg til departementets vurdering om at det kan reises prinsipielle innvendinger mot bompengeprogget. Dette gjelder særlig den omfattende forhånds- og parallellinnkrevningen der bompengesatsene forutsettes å være langt høyere enn i den ordinære bompengeperioden. Videre at T-forbindelsen er en tilførselsveg til E39, og ikke alle trafikantene på E39 har direkte nytte av T-forbindelsen. Flertallet legger opp til at det fortsatt skal være et hovedprinsipp at de som betaler bompenger også skal ha direkte nytte av de investeringene som blir gjort.

Flertallet forutsetter at det derfor bare i helt spesielle tilfeller gjøres unntak fra dette prinsippet. Flertallet legger vekt på lokale vedtak i denne saken hvor det er lagt til grunn et helhetlig syn på utvikling av transportsystemet i regionen.

Flertallet vil derfor slutte seg til opplegget for delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, vil gå mot realisering av T-forbindelsen mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær.

Dette medlem registrerer at prislappen stadig øker og nå ligger på 760 mill. kroner og ser ikke bort fra at dette vil øke. Erfaringene med bygging av undersjøiske tunneler har vært blandede økonomisk. Dette medlem ser det som riktig å prioritere andre prosjekter i området, for eksempel Risøybrua.

En av forutsetningene for lønnsomhetsvurderingen ligger i nedleggelse av ferjesambandet fra Mekjarvik-Skudeneshavn. Det vil i framtida bli et fylkeskommunalt ansvar å eventuelt opprettholde dette ferjesambandet. Ut fra kjennskapet til fylkeskommunenes økonomi er det svært lite realistisk at det blir opprettholdt. Dette medlem ser ikke en slik nedleggelse som

ønskelig. Dette medlem ser dette prosjektet som tilrettelegging for mer bilbruk, underminering av kollektive tilbud som hurtigbåttilbudet til Stavanger.

Dette medlem vil peke på at det også ligger en del konflikter i prosjektet. I Fylkesmannens vurdering heter det:

"Konsekvensutredningen og høringsuttalelsene dokumenterer klart at alle alternativene på strekningen for dette delprosjektet (Fosen-Raglamyr) i ulik grad innebærer negative konsekvenser for landbruk, friluftsliv og natur- og kulturmiljø."

Det pekes på at det også medfører fare for utbyggingsspress langs traseen for T-forbindelsen, som kan gjøre det vanskelig å følge opp det utbyggingsmønsteret som er vedtatt prioritert i fylkesdelplanen for samordnet areal- og transportplanlegging.

Innkrevningen av bompenger er videre lagt opp slik at mange av dem som må betale, ikke har nytte av utbyggingen, mens de som har nytte av T-forbindelsen internt i Karmøy slipper å betale.

En spørreundersøkelse som Stavanger Aftenblad gjennomførte viste stor lokal motstand på Karmøy hvor over 60 pst. av de som hadde tatt standpunkt, svarte nei.

Dette medlem vil ut fra en samlet vurdering ikke prioritere dette prosjektet, og vil stemme mot Regjerings framlegg og innstillingen.

#### Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Prosjektet T-forbindelsen, som er ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland, tas opp som riksveganlegg.
2. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen. Vilrådene fremgår av St.prp. nr. 72 (1999-2000) og Innst. S. nr. 120 (2000-2001).
3. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

**Oddvard Nilsen**  
leder

**Ola Røtvei**  
ordfører

**May Britt Vihovde**  
sekretær

**Vedlegg****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 7. juli 2001  
med svar på spørsmål fra samferdselskomiteen**

St.prp. nr. 72 (1999-2000) Om delvis finansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland

**Spørsmål 1:**

Hva er de årlige drifts- og kapitalkostnader og tilskuddsbehovet for ferjesambandet Ev 39 Mortavika - Arsvågen?

**Svar:**

Det er forutsatt følgende drifts- og kapitalkostnader og tilskuddsbehov i 2000:

- Driftskostnader: 53,2 mill. kr.
- Kapitalkostnader: 18,8 mill. kr.
- Sum: 72,0 mill. kr.

Tilskuddsbehovet for 2000 er 3 mill. kr.

St.prp. nr. 72 (1999-2000) Om delvis finansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland

**Spørsmål 2:**

Av proposisjonen går det fram at 65 - 75 pst. av trafikkvolumet over Boknafjorden er trafikk mellom Sør-Rogaland og Karmøy/Haugesund.

Det ønskes en nærmere oversikt over fordeling av beregnet trafikkvolum (årsdøgntrafikk/prosentfordeling) retning Haugesund og retning Karmøy ved etablering av T-forbindelsen.

Kan det antydes hvor stor andel av trafikkvolum i ferjesambandet Mortavika - Arsvågen som har startpunkt Sør-Rogaland og passerer grensen Rogaland/Hordaland ("gjennomgangstrafikk")?

**Svar:**

Trafikkvolum i retning Karmøy etter etablering av T-forbindelsen er beregnet til 800 ÅDT, dvs. en prosentandel på 33 pst. av totalt trafikkvolum. Trafikkvolum i retning Haugesund er beregnet til 900 ÅDT, som tilsvarer 38 pst. av totalt trafikkvolum. Det er ikke tatt hensyn til eventuell overført og nyskapt trafikk i trafikkprognosene disse tallene er hentet fra, jf. kap. 4.2 i proposisjonsteksten. Det er imidlertid grunn til å anta både overført og nyskapt trafikk i begge retningene. En gjennomføring av prosjektet medfører en betydelig reduksjon av både reiseavstand (25 km) og reisetid (25-30 minutter) på strekningen mellom Karmøy og Sør-Rogaland/Kårstø-området. Modellberegninger indikerer en økning i trafikkvolum på 20-30 pst.

Andel av totaltrafikken i ferjesambandet Mortavika - Arsvågen som har startpunkt i Sør-Rogaland og som

passerer grensen Rogaland/Hordaland ("gjennomgangstrafikk") er beregnet til 15 - 25 pst.

St.prp. nr. 72 (1999-2000) Om delvis finansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland

**Spørsmål 3:**

Hvor stor vil trafikkavvisningen bli ved etablering av bompengestasjon på nord-sør-strekningen (mot Haugesund)?

**Svar:**

Den trafikale avvisningen mellom Karmøy og Haugesund via T-forbindelsen vurderes til å bli betydelig ved en bomstasjon på nord-sør strekningen (mot Haugesund). Den trafikale avvisningen begrunnes med at reisetidene via eksisterende rv 47 vil være omtrent de samme som via T-forbindelsen. Det er imidlertid ikke blitt utført detaljerte beregninger på hvor stor trafikkavvisningen vil bli. Et av formålene ved å plassere bomstasjonen på øst-vest-forbindelsen er å avlaste rv 47 for gjennomgangstrafikk, jf. kap 4.1 i proposisjonen. Dagens rv 47 er omgitt av mye randbebyggelse med miljøproblemer på grunn av trafikken.

St.prp. nr. 72 (1999-2000) Om delvis finansiering av T-forbindelsen - Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland

**Spørsmål 4:**

Departementet forutsetter at ferjesambandet Mekjarvik - Skudeneshavn nedlegges som ferjesamband når T-forbindelsen åpner for trafikk. Av proposisjonen går det videre fram at framtiden til ferjesambandet ikke er nevnt i forbindelse med fylkestingets behandling av søknad om bompengefinansiering av T-forbindelsen.

Antas det aktuelt å opprettholde ferjesambandet som fylkesvegferjesamband?

**Svar:**

De enkelte fylkeskommunene har ansvaret for fylkesvegferjesambandene i Norge. En eventuell opprettholdelse av ferjesambandet Mekjarvik - Skudeneshavn etter at T-forbindelsen er åpnet, er derfor opp til Rogaland fylkeskommune å vurdere. Rogaland fylkeskommune har pr. i dag betydelige problemer med å finansiere driften av de eksisterende fylkesferjesambandene. Det vises også til at fylkestinget høsten 1994 vedtok Transportplan for Nord-Rogaland, der det slås fast at etablering av T-forbindelsen muliggjør nedlegging av ferjesambandet Skudeneshavn - Mekjarvik.