

Anlegg	Overslag		Hittil bevilget	Rest å bevilge	Forskott	Forslag statsutg. brutto
	Ar	Beløp				
Post 60. Refusjon av forskott til riksveganlegg:						
Storslett—Øystein—Finnland med arm til Tromsø (12½ % distriktsbidrag)		—	11 242 000	—	126 000	12 500
Bakkeby—Hamn (10 % distriktsbidrag)	fullf.	1 780 274	1 422 500	357 774	357 774	139 720
Kap. 1374. Tilskott til vegformål.						
Post 60. Tilskott til fylkeskommunenes vegutgifter						8 300 000
Post 61. Refusjon av forskott:						
Til tidligere statsbygdeveganlegg			670 000			670 000
Til hovedveganlegg:						
Jægervatn—Nordlenangen (12½ % distriktsbidrag)	—	499 742	57 000	442 742	442 742	245 579
					Sum	22 117 799
FINNMARK						
Kap. 1370. Statens veganlegg.						
Post 30. Riksveganlegg:						
Troms grense—Kirkenes	—	—	19 638 000	—	0 ¹⁾	1 600 000
Kautokeino—riksgrensen	1963	4 200 000	2 190 000	2 010 000	165 000	500 000
Alta—Kautokeino	—	—	8 697 543	—	0	1 700 000
Hammerfest—Akkarfjord—Kvalsund ..	—	—	4 512 675	—	0	900 000
Breivikbotn—Donnesfjord	1959	2 781 000	689 616	2 091 384	0	150 000
Smørfjord—Repvåg	1962	16 254 300	10 094 000	6 160 300	0	4 000 000
Kviby—Kvalsund, parsell Kviby—Lille Lerresfjord	1957	13 600 000	5 938 000	7 662 000	0	1 000 000
Oksevåg—Mehamn—Gamvik	1961	6 800 000	5 246 000	1 554 000	0	700 000
Indre riksveg gjennom Finnmark, 1. byggeperiode	—	—	13 430 580	—	0	1 200 000
Båtsfjord—Gednje	1962	2 700 000	2 105 000	595 000	0	600 000
Varangerbotn—Bussesund	—	—	3 828 000	—	0	500 000
Jarfjord—Grense Jakobselv	1963	3 630 000	2 528 000	1 102 000	0	800 000
						13 550 000
Post 60. Refusjon av forskott til riksveganlegg:						
Kirkenes—Svanvik (10 % distriktsbidrag)	—	—	1 562 600	—	200 000	100 000
Skipsfjord—Nordkapp (0 % distriktsbidrag)	fullf.	1 590 000	1 318 900	271 100	271 100	100 000
Kautokeino—riksgrensen (0 % distriktsbidrag)	1963	4 200 000	2 190 000	2 010 000	165 000	20 000

1) Under stamvegplanen.

foreta en planendring som bl. a. medfører en ca. 500 m lang tunnel. Dette i forbindelse med lønns- og pristigning må ventes å føre til en vesentlig øking i omkostningene.

Vistnesodden — Forvik — Høyholm — Anndalsvåg med ferjeleier. Anlegget fikk sist bevilgning i 1963. Det er foreslått gjenopptatt i samsvar med den nå foreliggende trafikkplan for området og ventes fullført for den oppførte bevilgning.

Misten — Fjære med ferjeleier i Festvåg og Misten. Kjerringøy og Bodin kommuner er slått sammen fra 1. januar 1964. Denne regulering har ytterligere forsterket kravet fra Kjerringøydistriktet om en vegfor-

bindelse til Bodø-halvøya. Vegen er noenlunde ferdig på Mistfjordens sydsida. Det som står igjen er vegstykket på nordsida fra Misten til Fjære, en strekning på 7—8 km. Anlegget er ikke tildelt midler over statsvegbudsjettet tidligere og er heller ikke godkjent av Stortinget som riksveganlegg. Fylket har imidlertid foreslått at det blir drevet ekstraordinært sysselsettingsarbeid ved anlegget i 1965. Plan og overslag er under utarbeidelse.

Det anses berettiget med en framtidig veg- og ferjeforbindelse i riksvegklasse fra Bodø via Kjerringøy til Nordfold. Vegdirektoratet vil derfor anbefale at Misten—Fjære med ferjeleier i Festvåg og Misten midlertidig blir tatt opp som riksveganlegg inntil det foreligger fullstendig kommunikasjonsplan for området.

TROMS FYLKE

Renså—Grov. Planer og overslag er under revisjon. Overslaget må ventes økt.

Skibotn—riksgransen. Se budsjettprp. 1949, side 57. Vegdirektoratet har godkjent plan og overslag kr. 12 350 000 for 39 370 m. De i nevnte proposisjon omhandlede ekstraordinære arbeider, hvortil det pr. 30. juni 1957 var medgått i alt kr. 7 566 474,97, er ikke medregnet. Beløpet er også trukket ut under «hittil bevilget» slik at det gjenstår kr. 7 562 000 vedrørende det nå godkjente overslag.

Strømmen—Gryllefjord—Torsken. Se budsjettprp. 1958, side 93. Vegdirektoratet har godkjent revidert overslag for anlegget. Omkostningene er regnet til kr. 15 400 000 for en lengde av ca. 29 340 m. Heri inngår kr. 200 000 for en forlengelse på ca. 300 m ned til dampskipskaien i Torsken som vil være en naturlig avslutning på anlegget.

Vegarbeider i forbindelse med trafikkomlegging i Harstad—området: Sørrollnes—Hamnvik og ferjeleier i Sørrollnes, Hamnvik, Sørvik og Myrlandshaug. Stortinget samtykte 17. juni 1964 i at utbedringsanlegget Sørrollnes—Hamnvik og de prosjekterte ferjeleier i Harstad, Sørrollnes, Hamnvik, Sørvik og Myrlandshaug tas opp som riksveganlegg i forbindelse med den planlagte omlegging av trafikken i Harstad-området. Samtidig ble Harstad kommune pålagt å bære

FINNMARK FYLKE

Smørfjord—Repvåg. Planer og overslag er under revisjon. Det må regnes med en vesentlig kostnadsøkning. Spørsmålet om forlengelse av anlegget til Kåfjord er under utredning.

Oksevåg—Mehamn—Gamvik. Det foreligger ikke godkjente planer for par-sellen Oksevåg—Mehamn. Det må regnes med økt kostnadsoverslag.

Indre riksveg gjennom Finnmark, 1. byggeperiode. Det er ferdig veg på strekningene Tana bru—Roavvegiedde og Elvemunn—Karasjok. Plan og overslag for de gjenstående strekninger er under revisjon. Det må regnes med vesentlig øking av de tidligere oppgitte omkostninger.

I slutten av 1950-årene var det oppnådd enighet mellom finske og norske vegmyndigheter om opprettelse av ferjesamband over Tana elv ved Utsjok. Samferdselsdepartementet godkjente midlertidig et opplegg hvor de finske vegmyndigheter stilte egnet ferje til disposisjon mot at det fra norsk side ble holdt mannskap og drivstoff til ferja.

Utgiftene som årlig beløper seg til ca. kr. 25 000, blir dekket av veganlegget. Departementet finner at denne ordning midlertidig bør opprettholdes. Når den finske vegforbindelse fra Utsjok til Polmak blir farbar, forsettes under alle omstendigheter avtalen med det finske vegvesen å opphøre. Om vinteren går trafikken over isen på Tana.

Øksfjord—Øksfjordbotn—Langfjordbotn. Kostnadene ved å opparbeide en sikker helårsveg blir større enn antatt. Det er derfor under overveielse å foreslå opprettet midlertidig ferjedrift i vintertiden. En vil komme tilbake til dette spørsmål senere.

Vardø fastlandsforbindelse. Siden Stortinget i 1959 fikk seg forelagt planen for bru over Bussesund, har prosjektet vært gjenstand for nærmere utredning.

Senere utførte bølgeomålinger, samt andre undersøkelser og beregninger har vist at det fremlagte bru-prosjekt ikke kan realiseres.

Etter samarbeid med Havnedirektoratet foreslo Vegdirektoren sommeren 1961 at fastlandsforbindelsen skulle utføres som fylling over sundet etter en av Havnedirektøren foreslått trasé ut fra Engelsvikneset. Omkostningene var da anslått til 16 mill. kroner. Det ble antatt at en bru med den nødvendige styrke og stabilitet ville bli dyrere.

Det har vært sterkt delte meninger i Vardø

bystyre om valget mellom nordre og søndre trasé for en fylling over sundet. Foretatte bølgeomålinger og omfattende modellforsøk i havnelaboratoriet ved Norges tekniske høgskole har ikke endret Havnedirektøren og vegdirektøren syn på trasévalget. De undersøkelser som er foretatt viser imidlertid at kostnadene for en slik fylling vil bli vesentlig høyere enn de 16 mill. kroner det tidligere var regnet med. Havnedirektøren har i januar 1964 anslått utgiftene til 28 mill. kroner, med forbehold om ytterligere øking av omkostningene da enhetsprisene fremdeles var usikre.

På bakgrunn av den uenighet som har vært tilstede om trasévalget, og med de omkostninger en fylling over sundet vil komme opp i etter de nå foreliggende opplysninger, vil det være nødvendig å undersøke om andre løsninger vil kunne bli billigere. Vegdirektøren vil på ny undersøke et brualternativ og dessuten et tunellalternativ etter den nordlige trasé over Tyvholmen.

Da undersøkelsene og gjennomføringen av Vardø forbindelse med fastlandet vil kreve atskillig tid, er det nødvendig å forbedre ferjeforbindelsen over Bussesund ved ombygging av de nåværende ferjeleier. På Vardøsida vil en tilfredsstillende løsning kreve at det bygges en dekningsmolo for ferjeleiet. En slik dekningsmolo vil i tilfelle kunne bli en del av en eventuell fremtidig fylling, og vil også være til nytte for et eventuelt brualternativ. Ferjeleiet på Vardøsida bør plasseres ved utgangspunktet for en eventuell fastlandsforbindelse etter søndre trasé.

Omkostningene for nye ferjeleier er anslått til ca. 0,6 mill. kroner, og dekningsmoloen til ca. 1,1 mill. kroner. Omkostningene for ferjeleiet på Vardøsida vil bli foreslått dekket av bevilgningen for 1965. til riksveganlegg i byer, mens utgiftene til ferjeleiet på fastlandssida forutsettes dekket over kap. 1370, post 43. Til rådighet for departementet for ymse arbeider. Omkostningene til dekningsmoloen forutsettes dekket av disponibel bevilgning til Vardø fastlandsforbindelse.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I proposisjonen om statsbudsjett for 1965 blir ført opp de summer som er nevnt i et framlagt utkast:

a) som utgift under kap. 1301—1380	kr. 1 047 057 200
b) som inntekt under kap. 4301—4380	» 82 178 600

2. Stortinget blir innbudt til å gjøre vedtak som nevnt i II i utkastet.