

Anlegg	Veg nr.	Overslag		Hittil bevilget	Rest å bevilge	Forskott	Forslag statsutg. brutto
		Ar	Beløp				
Tidligere hovedveganlegg:							
Finnland—Skogsfjord, parsell Hersfjord—Skogsfjord (10 % distriktsbidrag)	—	—	—	3 205 000	—	0	1 100 000
Laksvatnbukt—Sør-Straumen—Lakselvbukt (12 ½ % distriktsbidrag)	—	1965	3 075 850	2 605 850	470 000	0	470 000
Post 60. Refusjon av forskott til riksveganlegg:							
Steinsland—Tovik (20 % distriktsbidrag)	825	—	198 344	173 000	25 344	25 344	25 344
Storslett—Øystein—Finnland med arm til Tromsø (12 ½ % distriktsbidrag)	865	—	—	11 254 500	—	113 500	12 500
Bakkeby—Hamn (10 % distriktsbidrag)	866	fullf.	1 780 274	1 562 220	218 054	218 054	218 054
Kap. 1374. Tilskott til vegformål.							
Post 60. Tilskott til fylkeskommunenes vegutgifter	—	—	—	—	—	—	8 811 100
Post 61. Refusjon av forskott:							
Til tidligere statsbygdeveganlegg	—	—	8 521 000	1 340 000	7 181 000	7 181 000	657 000
Til hovedveganlegg:	—	—	—	—	—	—	—
Jøggervatn—Nordlenangen (12 ½ % distriktsbidrag)	—	—	508 859	302 579	206 280	206 280	206 280
Jubelen—Bakkeby (12 ½ % distriktsbidrag)	—	—	284 689	280 000	4 689	4 689	4 689
	—	—	—	—	—	—	Sum 23 054 967
FINNMARK							
Kap. 1370. Statens veganlegg.							
Post 30. Riksveganlegg:	6	—	—	23 388 000	—	0	1 600 000
Troms grense—Kirkenes	—	—	—	—	—	0	1 400 000
Indre riksveg gjennom Finnmark, 1. byggeperiode	92	—	—	14 630 580	—	0	500 000
Kautokelno—riksgrensen	93	1963	4 200 000	2 710 000	1 490 000	155 000	1 700 000
Alta—Kautokelno	93	—	—	10 397 543	—	0	900 000
Hammerfest—Akkarfjord—Kvalsund	94	—	—	5 412 675	—	0	4 000 000
Smørfjord—Repvåg	95	—	—	14 094 000	—	0	1 000 000
Varangerbotn—Bussesund	98	—	—	4 828 000	—	0	1 000 000
Kviby—Kvalsund, parsell Kviby—Lille Leresfjord	883	1957	13 500 000	7 588 000	6 012 000	0	150 000
Breivikbotn—Dønnesfjord	—	1959	2 781 000	839 616	1 941 384	0	300 000
Jarfjord—Grense Jacobseiv	886	1963	3 630 000	3 328 000	302 000	0	800 000
Oksevåg—Mehamn—Gamvik	888	1964	9 500 000	5 946 000	3 554 000	0	750 000
Tidligere hovedveganlegg:							
Breivikbotn—Sørøver med arm til Breivik (10 % distriktsbidrag)	Fv.	1964	5 100 000	4 377 891	722 109	0	—

1) Hovedkr. 1 000 000 under stamvegplanen.

Anlegg	Veg nr.	Overslag		Hittil bevilget	Rest å bevilge	Forskott	Forslag statsutg. brutto
		Ar	Beløp				
Post 60. Refusjon av forskott til riksveganlegg:							
Kautokelno—riksgrensen (0 % distriktsbidrag)	93	1963	4 200 000	2 710 000	1 490 000	155 000	20 000
Skipsfjord—Nordkapp (0 % distriktsbidrag)	95	fullf.	1 590 000	1 418 900	171 100	171 100	171 100
Kirkenes—Svanvik (10 % distriktsbidrag)	885	—	—	1 662 600	—	100 000	100 000
Kap. 1374. Tilskott til vegformål.							
Post 60. Tilskott til fylkeskommunenes vegutgifter	—	—	—	—	—	—	4 300 000
Post 61. Refusjon av forskott:							
Til tidligere statsbygdeveganlegg	—	—	155 000	20 000	135 000	135 000	13 000
Til hovedveganlegg:	—	—	—	—	—	—	—
Gandvik—Bugøyenes (10 % distriktsbidrag)	—	1963	2 700 000	2 216 000	484 000	484 000	50 000
	—	—	—	—	—	—	Sum 18 754 100

## ØSTFOLD FYLKE

Riksgrensen ved Svinesund—Moss—Akershus grense, parsell Akershus grense—Jonstein. Se budsjettprp. 1965, side 70. Det foreligger nå godkjente planer for 2-planskryst ved Jonstein. Kostnaden med dette, samt høyere utgifter enn forutsatt til eiendomsinnrep, betinger øking av overslaget til 40 mill. kroner.

I budsjettproposisjonen for 1965, side 70—71, ble det gjort rede for valget av trasé for E-6 over Glomma mellom Sarpsborg og Frødrickstad. Både vegsjefen i Østfold, et flertall i fylkestinget, Vegdirektøren og Samferdselsdepartementet gikk inn for linjen over Sandesund. Samferdselskomiteen uttalte at den ikke hadde noe å merke til at det ble arbeidet videre med planene etter de retningslinjer som var nevnt i proposisjonen.

Det vil ta noe tid før arbeidet med detaljplanene vil være kommet så langt at forslaget om opptak av anlegget og bevilgning vil kunne legges fram for Stortinget. For planleggingen av grunnutnyttelsen i de berørte områder er det et sterkt behov for å få endelig beskjed om valget mellom de to aktuelle traséer. På grunnlag av Stortingets behandling av saken i samband med vegbudsjettet for 1965 har departementet derfor underrettet de berørte kommuner om at de kan basere sine planer for arealanvendelsen i de berørte områder på linjen

over Sandesund som trasé for den fremtidige fremføring av E-6 over Glomma.

Omlegging av riksveg E-6 gjennom Sarpsborg. Riksveg E-6 følger blant annet Varteiggaten og Olav Haraldsons gate i Sarpsborg. På grunn av den store trafikk av tunge biler er det behov for forsterkning av gatedekket. Samtidig gjør trafikkmengden det nødvendig å utvide kjørebanelen på bekostning av fortauene. Det er fra byens side framlagt planer for ombygging av 1 700 m gate med samtidig regulering av trafikken i tilstøtende gater således at gjennomgangstrafikken kan utvikles mer tilfredsstillende. Kostnaden for arbeidet er beregnet til kr. 1 850 000. I forbindelse med omlegging av vann og kloaknett er det aktuelt å foreta enkelte gatearbeider som inngår i ovennevnte plan. En vil anbefale at Sarpsborg kommune eventuelt får forskottere disse arbeider.

Det anbefales at Sarpsborg kommune pålegges å bære utgiftene til eiendomsinnrep samt 18 prosent av de øvrige anleggsutgifter ved anlegget.

Sarpsborg formannskap har i framlegg til bystyret anbefalt dette godkjent.

Kroksund—Skislet—Basma (planutvidelse). Som påpekt i budsjettprp. for 1965, side 71, er det nødvendig å bygge om en parsell

Laksvatnbukt — Sørstraumen — Lakselybukt. Se budsjettprp. 1964, side 72. Etter godkjent overslag kr. 3 075 850, gjenstår å bevilge kr. 470 000 som er foreslått ført opp i 1966.

Bru over Årsteinstraumen. I St. prp. nr. 135 (1963—64) er det gitt uttrykk for at en veglinje fra Myrlandshaug ferjeleie til riksveg 6 framtidig fyller vilkårene som riksvveg. De to alternativene var Myrlandshaug mot Fossbekken (Lavangenlinjen) og Myrlandshaug mot Storfossen (Gratangenlinjen). Den førsnevnte har sin sterkeste berettigelse for Harstadområdets forbindelse med Bardufoss flyplass og den andre linje tar et sterkere hensyn til forbindelsen mot Narvikområdet.

Da Harstad — Narvik-områdene får egen framtidig flyplass vil forbindelsen mot Bardufoss flyplass bli av mindre betydning og en finner at veglinjen Myrlandshaug — Årsteinstraumen — Storfossen bør bli den framtidige riksvvegtracé.

I denne veglinje mangler bl.a. bru over Årsteinstraumen i Gratangen. Det vil bli foretatt planlegging av brua.

Strekningen Myrlandshaug—riksvveg 84 ved Tennevoll (Lavangenlinjen) er foreslått tatt opp til vedlikehold som midlertidig riksvveg fra 1. januar 1966, jfr. det som er uttalt på side 42.

Steinsland — Tovik. Stortinget har tidligere gitt samtykke til at ovennevnte utbedringsanlegg ble utført for forskottsmidler fra distriktet mot refusjon — uten renter — av senere bevilgninger på statsbudsjettet mot 20 prosent distriktsbidrag, jfr. budsjettprp. 1956, side 46.

Det anbefales at det forskotterte beløp kr. 25 344 føres opp til refusjon i 1966.

#### FINNMARK FYLKE

Alta—Kautokeino. For å kunne etablere helårsforbindelse Alta—Kautokeino—riksgrensen allerede vinteren 1965—66 er det gitt tillatelse til å overskride den hittil gitte bevilgning til anlegget mot sperring ved andre anlegg.

Smørfjord—Repvåg. Det foreligger revidert overslag av 1964 på kr. 22 200 000. Etter innhentede tilbud på sprengning og sikring av den ca. 3 km lange Skarberg tunnel tar en forbehold om økning av dette overslag.

Varangerbotn—Bussesund. Se budsjettprp. 1959, side 54. Den oppførte bevilgning er bl.a. forutsatt brukt på strekningen

Jubelen—Bakkeby. I årene 1955—58 ble det ved anlegget utført sysselsetningsarbeider for ialt kr. 280 000 mot 12 ½ prosent distriktsbidrag. Nordreisa kommune har forskottert kr. 4 689 som nå foreslås ført opp til refusjon.

Anlegget inngår ikke i godkjent riksvveg, men distriktets forskott skal refunderes etter de regler som gjaldt inntil 1. januar 1964.

Det anbefales at distriktsbidraget, som ikke er godkjent av Stortinget tidligere, settes til 12 ½ prosent.

Bru over Tromsøsundet. Stortinget ga 13. juni 1956 sitt samtykke til at bru over Tromsøund skulle bygges med forskottsmidler fra distriktet, mot refusjon av senere bevilgninger på statsbudsjettet av utgiftene til tilstøtende veg i Tromsdalen og 50 prosent av utgiftene til selve brua. Av omsyn til prioriteringen av andre veganlegg i fylket var det forutsatt at en senere skulle komme tilbake til spørsmålet om hvordan statens del av utgiftene skulle dekkes. Over statsbudsjettet er det senere gitt bevilgninger som dekker tilstøtende veg i Tromsdalen og dessuten ca. 2 mill. kroner av utgiftene til selve brua. Av statens del av utgiftene til brua gjenstår det å dekke ca. 4,8 mill. kroner. På grunnlag av foreliggende regnskap og trafikkprognoser for brua regner departementet med at den del av utgiftene som det ikke er forutsatt statsbevilgning til, vil være dekket i løpet av 1967 med de gjeldende satser for brupengene. Det er således ikke behov for å føre opp bevilgning til brua for 1966. Departementet har tatt opp saken med fylket og brusekskapet og vil komme tilbake til den når bevilgning er aktuell.

Kiberg—Svartnes hvor vegen søkes omlagt med sikte på å skaffe helårs vegforbindelse mellom Kiberg og Bussesund.

Oksevåg—Mehamn—Gamvik. Se budsjettprp. 1965, side 78. Vegdirektoratet har godkjent plan og overslag for restarbeider på parsellen Oksevåg—Mehamn og revidert overslag for hele anlegget. Omkostningene er beregnet til kr. 9 500 000.

Breivikbotn—Sørvær med arm til Breivik. Se budsjettprp. 1964, side 73. Anlegget har tidligere vært tildelt bevilgning på statsbudsjettet, siste gang i 1964, og er ialt tildelt kr. 4 377 891. Anlegget er senere påført store skader i Fossbakken etter storm.

Vegdirektoratet har godkjent plan for utbedring av vegen etter stormskadene og revidert overslag for hele anlegget utgjør nå kr. 5 100 000. Anlegget forutsettes avsluttet for den nå oppførte bevilgning.

Gandvik—Bugøyenes. Se budsjettprp. 1964, side 73. Det anbefales ført opp refusjonsbevilgning mot det tidligere vedtatte distriktsbidrag 10 prosent.

Øksfjord — Øksfjordbotn — Langfjordbotn. Se budsjettprp. 1965, side 79. Etablering av helårs vegforbindelse forutsetter at det blir bygget en 2,8 km lang tunnel på parsellen Øksfjord—Øksfjordbotn. Denne tunnel sammen med skredoverbygg m. v. er anslått å koste 7,7 mill. kroner. Etter beregninger foretatt av Finnmark Fylkesrederi vil en ferjeforbindelse i vinterhalvåret kunne utvikles med et årlig underskudd på ca. kr. 150 000. Vegsjefen har på grunnlag herav funnet det økonomisk riktig foreløpig å etablere ferjeforbindelse i området i den tid vegen er utsatt for snøskred i stedet for å bygge ut vegen for helårstrafikk og fylkesutvalget har sluttet seg til vegsjefens forslag.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I proposisjonen om statsbudsjett for 1966 blir ført opp de summer som er nevnt i et framlagt utkast:

a) som utgift under kap. 1301—1380 .....	kr. 1 123 242 000
b) som inntekt under kap. 4301—4370 .....	» 112 356 800

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