

## Om bevilgning til samferdselsformål.

Anlegg	Veg nr.	Overslag		Hittil bevilget	Rest å bevilge	Forskott	Forslag statsutg. brutto
		Ar	Beløp				
<b>FINNMARK</b>							
<b>Kap. 1370. Statens veganlegg.</b>							
Post 30. Riksveganlegg:							
Troms grense—Kirkenes .....	6	—	—	29 503 000	—	0	3 000 000
Indre riksveg gjennom Finnmark, 1. byggeperiode .....	92	1967	38 200 000	18 530 580	19 669 420	0	2 500 000
Kautokeino—riksgrensen .....	93	1966	6 000 000	3 815 000	2 185 000	50 000	600 000
Alta—Kautokeino .....	93	—	—	13 277 543	—	0	2 000 000
Hammerfest—Akkarfjord—Kvalsund m/ferjeleier .....	94	—	—	8 412 675	—	0	1 000 000
Smørfjord—Repvåg .....	95	1966	33 000 000	23 894 000	9 106 000	0	5 000 000
Varangerbotn—Bussesund .....	98	—	—	7 167 000	—	350 000	1 000 000
Varde ferjeleie .....	98	1967	650 000	350 000	300 000	0	300 000
Kviby—Kvalsund, parsell Kviby—Lille Lerresfjord .....	883	—	—	10 573 000	—	0	1 000 000
Hasvik—Breivikbotn .....	884	1967	6 500 000	0	6 500 000	0	500 000
Breivikbotn—Dønnesfjord .....	—	1965	3 300 000	1 189 616	2 110 384	0	200 000
Oksevåg—Mehamn—Gamvik .....	888	1964	9 500 000	7 046 000	2 454 000	0	700 000
Veg- og ferjeforbindelse til Havøysund, parsell Kokelv—Snøfjord med ferjeleier i Snøfjord og Havøysund .....	—	—	—	0	—	0	500 000
Utbedring av riksveger .....	—	—	—	—	—	—	2 800 000
Post 60. Refusjon av forskott til riksveganlegg:							
Kautokeino—riksgrensen (10 % distriktsbidrag) .....	93	—	225 000	175 000	50 000	—	50 000
Varangerbotn—Bussesund .....	98	—	700 000	350 000	350 000	—	350 000
<b>Kap. 1374. Tilskott til vegformål.</b>							
Post 60. Tilskott til fylkeskommunenes vegutgifter .....							
—	—	—	—	—	—	—	4 950 000
Post 61. Refusjon av forskott:							
Til tidligere statsbygdeveganlegg .....	—	—	155 000	43 000	112 000	—	10 000
Til hovedveganlegg:	—	—	—	—	—	—	—
Gandvik—Bugøynes (10 % distriktsbidrag) .....	—	—	560 000	176 000	384 000	—	110 000
						Sum	26 570 000

21 500 000

En arbeider med å klarlegge problem i forbindelse med bygging av eventuell bru over Skattørsundet. En vil komme tilbake til saken når den er mer avklart.

Finnsnes—Buktamo (nytt). Riksveg 86/855 er en av fylkets sterkest trafikkerte veger. Vegen er gjennomgående av lav standard med svakt vegfundament og må således sperres for tungtrafikk i teleløsningsperioden. Vegsjefen foreslår en full ombygging for vegpartiet mellom Finnsnes og Finnjordbotn. For øvrig forutsettes vegen forsterket og belagt med oljegrus. Planer er under utarbeidelse og overslag vil bli forelagt snarest mulig.

Grov—Foldvik, parsell Grov—Hilleshamn. Vegen Renså—Grov blir farbar i 1968. En fortsatt utbygging av en veg Grov—Foldvik vil gi en sammenhengende vegforbindelse mellom Steinsland og Storfossen. Denne vegrute blir ca. 15 km kortere enn vegruten over Bjerkvik mellom Troms Innland og Harstadområdet og bør utbygges som riksveg. Mellom Grov og Stråte er det i dag et kjørbart fylkesveganlegg, og på strekningen Stråte—Hilleshamn har det pågått en del planeringsarbeide av Ingeniørvåpnet. Stedet Hilleshamn har anløp av ferjen i ferjeforbindelsen Myr-

#### FINNMARK FYLKE

Vardøs fastlandsforbindelse. Ved behandling av St.prp. nr. 86 for 1959 sluttet Stortinget seg til et forslag om utbygging av ny havn for Vardø med bru over Bussesund ved Svartnes. Brua var den gang anslått å koste 7,5—8,0 mill. kroner.

Etter at havneplanen var vedtatt ble det imidlertid klart at det måtte utføres omfattende undersøkelser og forsøk for å klarlegge bru-prosjektet nærmere. Da undersøkelsene og gjennomføringen av en eventuell fastlandsforbindelse ville kreve atskillig tid, ble det i budsjettproposisjonen for 1965 (side 79) foreslått å forbedre ferjeforbindelsen over Bussesund ved ombygging av ferjeleiene og bygging av dekningsmolo på Vardøside. Det var forutsatt at dekningsmoloen skulle legges slik at den i tilfelle kunne bli en del av en eventuell vegfylling over sundet og også være til nytte for et brualternativ. Disse arbeider vil være fullført i løpet av 1967.

Det har siden 1959 vært utført omfattende undersøkelser for å klarlegge bru-prosjektet og skaffe grunnlag for å vurdere alternative løsninger med fylling over sundet eller tunnel under sundet. Veglaboratoriets geologiske undersøkelser har vist at de tekniske problemer og kost-

landshaug—Sørvik—Hamnvik. Dette anløp kan sløyfes så snart vegforbindelsen er etablert.

Parsellen Grov—Hilleshamn egners seg godt til sysselsetningsdrift og er foreslått gitt sysselsetningsmidler i 1968. Det er godkjent planer og overslag for parsellen som er beregnet å koste 3,3 mill. kroner for en lengde av ca. 11,4 km. Det anbefales at Stortingets samtykke innhentes til at anlegget tas opp som riksveganlegg.

Stønnesbotn—Mefjordbotn. I kommunikasjonsplanen for Troms er prosjektet Stønnesbotn—Mefjordbotn—Ørnfjordbotn med 2 ferjeleier ført opp som riksveganlegg. Etter de retningslinjer som har vært lagt til grunn for opptak av riksveganlegg er det bare en del av dette prosjekt som fyller kravene til riksvegstatus.

I de her berørte deler av Berg og Lenvik kommuner vil trafikkavviklingen i fremtiden måtte baseres på veger, ferjer og båtruter. Samferdselsdepartementet er av den oppfatning at det ikke kan tas standpunkt til nevnte vegprosjekt før det er nærmere klarlagt hvilket trafikkopplegg en skal sikte mot. En vil derfor i samarbeid med fylkets myndigheter søke å komme frem til en plan for kommunikasjonsutbyggingen i dette område. Når en slik plan foreligger, vil saken bli forelagt Stortinget.

nadene ved bygging av tunnel er så betydelige at en må se bort fra dette alternativ.

På grunnlag blant annet av beløpmålinger og modellforsøk som er utført av Vassdrags- og havnelaboratoriet ved Norges tekniske høgskole, er det utarbeidet planer og overslag for en vegfylling over hele sundet og for bru med tilstøtende fyllinger. Kostnadene ved disse alternativer er beregnet til henholdsvis ca. 60 og 50 mill. kroner. Begge alternativer er basert på den søndre trasé idet den nordre trasé over Tyvholmen både er beregnet å bli dyrere og vil gi lengre veg fra byen til den nye havn i Svartnesbukta. Ut fra de undersøkelser og planer som nå foreligger dreier det seg således om kostnader av en helt annen størrelse enn man regnet med den gang havneplanen ble behandlet av Stortinget. Med de mange og store uløste vegoppgaver en har i Finnmark — blant annet bygging av manglende viktige veger, ombygging av hovedvegnettet til helårsveger og et stort behov for en alminnelig opprustning av vegnettet — vil en ut fra et transportsynspunkt ikke kunne gå inn for investering av et beløp av denne størrelsesorden i bru over Bussesund i de nærmeste år. En vil ellers bemerke at ferjeforbindelsen hittil har vært mangelfull. De nye ferje-

leier med tilstrekkelige dekningsmoloer vil imidlertid være fullført i løpet av 1967, og i 1968 vil det bli satt inn en større og mer tidsmessig ferje. Med dette skulle Vardø få en vesentlig forbedret tilknytning til fastlandet. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at bygging av bru over Bussesund stilles i bero inntil videre, og at resten av de midler som er bevilget til Vardø fastlandsforbindelse, overføres til utbygging av helårsveg mellom Vadsø og Vardø. Restkostnadene ved disse arbeider er anslått til 7—8 mill. kroner. Departementet vil med dette kunne ta sikte på å etablere helårsforbindelse innen 1971.

Spørsmålet om helårsveg mellom Vardø og Vadsø ble 7. juli 1967 behandlet av Vardø formannskap som gjorde slikt vedtak:

1. Formannskapet er enig i — og anmoder om — at de resterende midler i «Brubanken» overføres til nevnte prosjekt. En forutsetter da at arbeidet med ombygging av parsellen til helårsveg blir sterkest mulig forsert, og at den blir ferdig senest høsten 1970.
2. Når det gjelder spørsmålet om fastforbindelse over Bussesund, må formannskapet uttale at de undersøkelser som er drevet, har trukket sørgelig i langdrag. Vardø kommune må kreve at saken må bli forelagt Stortinget snarest mulig, og senest i høstsesongen i år.

Pkt. 1 ble vedtatt med 5 mot 2 stemmer mens pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

Det er bevilget i alt 5,5 mill. kroner til fastlandsforbindelsen over Bussesund. Herav er nær 1,1 mill. kroner anvendt til dekning av visse utgifter i forbindelse med det opprinnelige prosjekt og videre undersøkelser i saken. Videre skal utgiftene til dekningsmolo, som er anslått å koste 1,1 mill. kroner, dekkes av bevilgningen. Resten, om lag 3,3 mill. kroner, skulle således kunne overføres til helårsvegen mellom Vadsø og Vardø (riksveganlegget Varangerbotn — Bussesund).

Distriktsbidraget av statens bevilgninger til Vardøs fastlandsforbindelse ble ved Stortingets vedtak 20. juni 1959 fastsatt til 10 prosent. Bidraget er ikke innbetalt idet en ikke har funnet det rimelig å kreve inn bidrag for saken var nærmere avklart. På bakgrunn av departementets ovennevnte forslag mener en at det ikke bør kreves fylkestilskott av de ca. 1,1 mill. kroner som er brukt til dekning av undersøkelsesutgifter m. v. For den del av bevilgningen som brukes til bygging av dekningsmolo, samt helårsveg Vadsø — Vardø, kommer veglovens regel om 7 prosent fylkestilskott til anvendelse.

Saken er også tatt opp med Finnmark fylke, og departementet vil komme tilbake til saken når fylkets uttalelse foreligger.

Varangerbotn—Bussesund. Vardø kommune har tidligere fått samtykke til å yte forskott til anlegget for å oppnå helårs vegforbindelse i 1966—67 mellom Kiberg og Bussesund, mot refusjon i 1967 og 1968, jfr. budsjettprp. 1967, side 96.

Ved utgangen av 1966 var det innbetalt kr. 700 000, og i 1967 er det refundert kr. 350 000 av anleggsbevilgningen under kap. 1370, post 30. Det foreslås ført opp det resterende beløp kr. 350 000 under kap. 1370, post 60, i 1968 i samsvar med forutsetningene.

Ferjeleie i Vardø. Se St. prp. nr. 30 (1964—65), side 8. Overslaget som i 1964 var anslått til kr. 350 000 må økes til kr. 650 000 blant annet som følge av uforutsette vansker under byggingen. Det er ført opp sluttbevilgning i 1968.

Kviby—Kvalsund, parsell Kviby—Lille Lerresfjord. Anlegget ble i 1967 utvidet med midlertidige ferjeleier på Nyvoll og Eidsnes, jfr. budsjettprp. 1967, side 96. Det foreligger nå godkjente planer for strekningen Kviby—Store Lerresfjord inklusive ferjeleier på Nyvoll og Eidsnes. Omkostningene er beregnet til kr. 20 850 000.

Hasvik—Breivikbotn (nytt). Utbedring av riksveg 884, Hasvik—Breivikbotn, til helårsveg er aktualisert blant annet i forbindelse med planene om 9-årig sentralskole for Hasvik kommune. En helårsveg vil dessuten få betydning for rasjonalisering av lokalrutetjenesten i området og den kommunale administrasjon. Vegsjefen har anslått kostnaden for ombygging av vegen og med en veglengde på 17,4 km til ca. 6,5 mill. kroner.

Veg- og ferjeforbindelse til Havøysund, parsell Kokelv—Snøfjord med ferjeleier i Snøfjord og Havøysund (nytt). I den prioritetsplan for riksveganlegg som ble behandlet av Finnmark fylkesting 26. november 1966, er prosjektet Kokelv—Slotten—Havøysund gitt høyeste prioritet av nye anlegg. I planen er blant annet uttalt at Havøysund danner et konsentrert befolkningsentrum i Måsøy kommune, og at stedet er i stadig utvikling ved tilflytting fra de utenforliggende mindre øyområder. Det nære mål må være å få veg til Snøfjord og ferjesamband Snøfjord—Havøysund.

Strekningen Kokelv—Slotten—Snøfjord antas å kunne holdes åpen om vinteren. Nå-

## Om bevilgning til samferdselsformål.

værende fylkesveg Kokelv — Smørfjord bør da ombygges til helårsveg slik at det oppnås sammenhengende helårsforbindelse med rv. 6 i Olderfjord. Ombygging av strekningen Kokelv — Smørfjord er anslått å koste 3—4 mill. kroner.

Det foreligger eldre planer for anlegget. Planene forutsettes revidert, men kostnadene anslås foreløpig til ca. 13 mill. kroner.

Det er foreslått ført opp en påbegynnelsesbevilgning på kr. 500 000 til anlegget i 1968.

## Samferdselsdepartementet

## tilrår:

1. I proposisjonen om statsbudsjettet for 1968 blir ført opp de summer som er nevnt i et framlagt utkast:

a) som utgift under kap. 1301—1380 .....	kr. 1 454 212 700
b) som inntekt under kap. 4301—4370 .....	» 156 602 000

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