

Rv. nr.	Strekning	Perioden 1974—77 Postene 30, 42 og 43		Forslag 1976 Post 30 1 000 kr.
		Investe- rings- program NVP 1973- priser mill. kr.	Bevilget hittil i løpende priser mill. kr.	
—	Til disposisjon .....	—	—	1 400
—	Spesielle trafikkikkerhets- og miljøtiltak .....	—	—	2 300
	Sum .....			124 300
<b>TROMS FYLKE</b>				
E 6/6	Nordland grense—Finnmark grense .....	81,8	57,6	23 100
E 78	Nordkjosbotn—Tromsø .....	13,0	5,9	4 000
19	Nordland grense ved Langvatnet—Nordland grense ved Langvassdalen .....	1,6	0,8	3 300
83	Tjeldsund bru—Harstad .....	17,6	7,0	5 000
84	Fossbakken—Nordstraumen .....	9,0	5,0	3 600
86	Andselv—Gryllefjord inkl. Gisund bru .....	25,4	12,6	5 000
825	Tjeldsund bru—Hilleshamn .....	2,0	4,2	1 700
825	Hilleshamn—Storfossen .....	4,0	2,9	1 800
850	Harstad sentrum—Langvassbukta .....	3,3	3,6	1 000
851	Brandvoll—Sjøvegan .....	7,3	0	2 000
855	Buktamo—Finnfjordbotn .....	6,0	5,0	1 200
858	Vikran—Larseng ferjekaier .....	1,3	1,6	1 000
860	Islandsbotn—Stonglandseidet .....	6,0	0	2 000
862	Kvaløysletta—Bakkejord bru .....	4,6	0	1 000
866	Langslett—Skjervøy med ferjekaier i Skjervøy, Lauksund og Arney .....	0,5	0,5	700
868	Oteren—Lyngseidet .....	3,0	0	1 000
—	Harstad—Grytøy—Bjarkøy—Senja .....	6,3	5,0	4 300
—	Til disposisjon .....	—	—	1 400
—	Spesielle trafikkikkerhets- og miljøtiltak .....	—	—	3 700
	Sum .....			66 800
<b>FINNMARK FYLKE</b>				
6	Troms grense—Kirkenes kai .....	65,3	31,7	13 300
92	Roavvegiedde—Karasjok .....	12,0	8,7	2 000
92	Karasjok—Kautokeino .....	11,0	7,5	6 000
93	Alta—riks grensen .....	11,0	3,0	1 000
94	Skaidi—Hammerfest .....	7,0	3,2	2 000
94	Kvalsund bru .....	7,0	14,0	3 500
95	Smørfjord—Repvåg .....	4,0	3,0	3 000
95	Repvåg—Kåfjord .....	13,0	8,7	2 000
95	Honningsvåg—Nordkapp .....	8,5	3,5	1 500
96	Lakselv—riks grensen .....	11,0	4,5	3 000
98	Vadsø—Smelror .....	6,5	3,9	2 500
882	Langfjordbotn—Øksfjord .....	—	1,8	800
883	Nyvoll—Lille Lerresfjord .....	10,0	3,5	1 000
884	Hasvik—Breivikbotn .....	3,0	3,0	1 000
888	Kifjord—Gamvik d/s kai .....	21,0	11,0	2 000
888	Storvann—Kjøllefjord kai .....	3,0	2,5	1 000

Rv. nr.	Strekning	Perioden 1974—77 Postene 30, 42 og 43		Forslag 1976 Post 30 1 000 kr.
		Investe- rings- program NVP 1973- priser mill. kr.	Bevilget hittil i løpende priser mill. kr.	
888	Hopseidet—Skillevannsløyla .....	3,0	2,0	3 000
889	Kokelv—Snøfjord med ferjeleier .....	14,0	14,1	5 200
890	Tana bru—Berlevåg .....	13,0	10,4	5 000
891	Gednje—Båtsfjord .....	7,7	1,0	4 500
—	Til disposisjon .....	—	—	2 000
—	Spesielle trafikkikkerhets- og miljøtiltak .....	—	—	3 400
	Sum .....			68 700

## Om bevilgning til samferdselsformål.

Eidkjosen. Overslaget for arbeidene er på 2,2 mill. kroner.

Rv. 868. Oteren—Lyngseidet. Den foreslåtte bevilgning forutsettes anvendt til dekkelegging på deler av strekningen med oppstarting i Lyngseidet.

Ferjeforbindelsen Harstad—Grytøy—Bjarkøy—Senja. Se bud-

sjettp. 1973, side 99, 1974, side 92, og 1975, side 100. Byggingen av ferjeleiene på Vikran og Austnes ble påbegynt i 1975 og Bjarkøy vil få tilknytning til riksvegnettet i 1976. Den foreslåtte bevilgning for 1976 vil gå med til utbedring og forsterkning av parsellen Bjørnerå—Vikran (Fenes).

Plasseringen av ferjeleiet på Senja er enda ikke avklart.

## FINNMARK FYLKE

Rv. 6. Troms grense—Kirkenes kai. Se budsjettp. 1975, side 100. Den foreslåtte bevilgning vil bli brukt til fortsatte arbeider på helårsvegene over Sennalandet og over Børselv fjellet samt til utbedringsarbeider mellom Varangerbotn og Høybuktnoen.

Rv. 92. Karasjok—Kautokeino (Stornes). Se budsjettp. 1975, side 100. Mellom Karasjok og Stornes er den nye vegen på en lengde av 100 km grovplanert, gruset eller oljegruset bortsett fra en 8 km strekning mellom Jiesjokka bru og Sousjavre som ikke er planert. Videre gjenstår Jiesjokka bru som forutsettes å bli ferdig i 1976. I 1975 er det bl. a. lagt oljegrus på parsellen Karasjok—Jergul.

Vegvesenets driftsopplegg på dette anlegg har vært å arbeide fra begge sider og gjøre vegen ferdig etter hvert med legging av dekke. Samtidig har det vært lagt stor vekt på å få vegutløsning for de fastboende på strekningen. I løpet av 1975 vil samtlige fastboende ha vegforbindelse enten til Karasjok eller Kautokeino.

Et driftsopplegg som forutsetter raskest mulig gjennomgående vegforbindelse mellom Karasjok og Kautokeino vil skape store problemer med vedlikehold av vegen før det blir lagt endelig dekke. En må regne med stor turisttrafikk, og med det tørre klima som en har her, vil en grusveg med stor sommertrafikk hurtig få en lite tilfredsstillende standard. Av hensyn til lokaltrafikken vil en likevel grovplanere den gjenstående parsell selv om resten av vegen ikke er ferdig utbygget med oljegrusdekke.

Rv. 94. Kvalsund bru. Se budsjettp. 1975, side 101. Ved stortingsvedtak 12. desember 1974 fikk Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå tilleggsavtale med A/S Kvalsundbrua i samsvar med departementets reviderte finansieringsplan som ble lagt fram i St. prp. nr. 69, jfr. Innst. S. nr. 99 for 1974—75. Bevilgningsforslaget er i samsvar med finansieringsplanen hvor det forutsettes at prosjektet også tildeles distriktsutbyggingsmidler under kap. 1370, post 43, for 1976.

Rv. 95. Smørfjord—Repvåg. Den foreslåtte bevilgning vil bli brukt til sikringsarbeider og vegdekkte m.v. i Skarberg-tunnelen.

Rv. 95. Repvåg—Kåfjord. Se budsjettp. 1975, side 101. Den foreslåtte bevilgning er forutsatt brukt til fortsatte arbeider mellom Repvåg og Kåfjord, samt til ferjeleie i Kåfjrd. Restoverslag pr. 1. januar 1975 er på 12 mill. kroner for fullføring av vegen mellom Repvåg og Kåfjord med ferjeleie i Kåfjord.

Anlegget er foreslått tildelt 3,5 mill. kroner av den forhåndsfordelte del av distriktsutbyggingsreserven under kap. 1370, post 43.

Rv. 96. Lakselv—riksgrensen. Se budsjettp. 1972, side 98. Den foreslåtte bevilgning vil bli brukt til videre arbeid på parsellen Porsangermoen—Laukkavtn hvor det reviderte restoverslaget pr. 1. januar 1975 er på 7 mill. kroner.

Rv. 98. Vadsø—Smelror. Den foreslåtte bevilgning vil bli brukt til diverse etterarbeid med fullføring av oljegrusarbeidene mellom Skallelv bru og Smelror.

Rv. 98. Bussesund bru. Se budsjettp. 1975, side 101. De tekniske undersøkelser som er omtalt i forrige budsjettp. 1975 har vist seg å bli vesentlig mere tidkrevende enn fra først av forutsatt. I den utredning som nå er lagt fram er det vurdert fylling, tunnel, rørtunnel på bunnen og bru. Det er undersøkt tre alternative brutraséer, en særlig sør for Svartnes havn, en midtre som nytter nordre molo i Svartnes havn og en nordre over Tyvholmen. Etter uttalelse fra Kystdirektoratet har en ikke arbeidet videre med midtre trasé på grunn av de vanskeligheter den vil medføre for skipstrafikken til og fra Svartnes havn.

Vegdirektoratet konkluderer med at den eneste aktuelle krysningmåten er ved bru. Bru er kostnadsregnet til 145 mill. kroner inkl. tilførselsveger etter den sørlige trasé, og til om-

## Om bevilgning til samferdselsformål.

lag det samme etter den nordlige trasé. Kostnadene for den sørlige trasé regner en som sikre, idet grunnfjellet her ligger høyt og alle de nødvendige undersøkelser er blitt utført.

Kostnadene for den nordlige trasé er mere usikre, idet en her ikke har fått utført så grundige undersøkelser som nødvendig. Bunnforholdene består her av relativt tykke løsmasser, og fundamenteringen i disse må undersøkes nærmere. Dersom det viser seg at man kan fundamentere høyere oppe i løsmassene enn det en nå har lagt til grunn, og/eller at det viser seg at brua kan bygges på stålpeleer, er det muligheter for kostnadsbesparelser. Etter den foreløpige utredning er det lagt til grunn at skip på inntil 10 000 t skal kunne passere sundet. Dette har medført at fundamentene må bygges så solide at de kan tåle kollisjon med et skip av denne størrelsesorden. Dersom sundet i nordre løp kan stenges for større skip vil det også være muligheter for store kostnadsbesparelser i forhold til det oppgitte beløp. Dette spørsmålet vil bli tatt opp med sjøfartsmyndighetene under henvisning til kostnadene.

På bakgrunn av de foreliggende usikkerhetsfaktorer og størrelsesorden på den aktuelle investering og mulige kostnadsreduksjoner, finner Samferdselsdepartementet det ikke forsvarlig å ta standpunkt til trasévalget før kostnadene ved nordre trasé er nærmere undersøkt. Disse undersøkelsene forutsettes utført sommeren 1976 og departementet vil legge fram en melding om trasévalget så snart som mulig, trolig høsten 1976.

Rv. 888. Kifjord—Gamvik Djs kai. Se budsjettp. 1975, side 102. Den fore-

slåtte bevilgning, sammen med forhåndstildeling av 3,0 mill. kroner av distriktsutbyggingsmidler for 1976 under post 43, er forutsatt brukt på parsellen Oksevåg—Mehamn. Det reviderte kostnadsoverslag pr. 1. januar 1975 er på 17 mill. kroner.

Veg til Nordkyn, parsell Hops-eidet—Skillevannsløyfa. Se budsjettp. 1975, side 102—103. Stortinget samtykket 10. juni 1975 i at parsellen bygges som helårsveg, jfr. St. prp. nr. 174 og Innst. S. nr. 355 for 1974—75. Kostnadene vil bli om lag 33 mill. kroner i 1975-priser.

Rv. 889. Kokelv—Snøfjord med ferjeleier. Se budsjettp. 1975, side 102. Den foreslåtte bevilgning sammen med 3 mill. kroner av den forhåndsfordelte del av distriktsutbyggingsreserven under kap. 1370, post 43, forutsettes nytt til fullføring av ferjeleiene i Havøysund og Snøfjord samt til fortsatte arbeider på strekningen Kokelv—Snøfjord som ventes åpnet for trafikk 1976. Det reviderte restoverslag pr. 1. januar 1975 utgjør 25 mill. kroner basert på detaljplaner.

Rv. 890. Tana bru—Berlevåg. Se budsjettp. 1975, side 102. Den foreslåtte bevilgning vil bli brukt til fortsatte arbeider mellom Kongsfjord og Berlevåg samt til arbeider med helårsveg over Gednjehøgda.

Rv. 891. Gednje—Båtsfjord. Se budsjettp. 1975, side 102. Den foreslåtte bevilgning vil bli brukt til arbeider på helårsvegforbindelse til Båtsfjord.