

Om bevilgning til samferdselsformål.

Det ble her bl. a. siktet til refusjoner, tilskuddsordninger og også belastninger av den art som Vegdirektoratet nå bringer på bane. En mener derfor at det forslaget Vegdirektoratet antyder vil stå i sterk strid med forutsetningene for opprettelsen av den nye Sandnes kommune.

2. Formannskapet antar at det rent formelt vil være mulig å ordne med grunnervervelsen slik at arbeidet kan komme i gang i 1967.
3. Hvis Vegdirektoratets antydning om å pålegge kommunen utgifter til eiendomsinngrep skulle bli vedtatt, må en imidlertid meddele at kommunen ikke ser seg i stand til å dekke disse utgiftene i nærmeste fremtid uten at kommunen på annen måte tilføres midler utenfra til dekning av utgiftene.»

Strekningen mellom Melandsvegen og Sandve faller tildels innenfor regulert område som i dag er relativt ubebygget, men som i de nærmeste ti-år ventes utbygget til byområde med mellom 15 og 20 000 mennesker. Storparten av trafikken i området vil gå til og fra Sandnes sentrum. Dette forhold har vært bestemmende for valg av vegtype. Veglinjen og planene for full utbygging til motorveg er for øvrig også tiltrådt av Sandnes kommune. I betraktning av den betydning anlegget har for lokaltrafikken anbefales at Sandnes kommune pålegges å bære utgiftene til eiendomsinngrep ved Sørlandske hovedveg, parsell Melsheivegen — Sandve med tilknyttingsveger.

Motorveg Stavanger — Sandnes. I et tillegg til budsjettproposisjonen for 1963, som omhandler utbygging av motorveger, er det påvist behov for en veg av motorvegs standard mellom Stavanger og Bryne. En strekning av denne motorveg fra Madlavegen ved Mosvatnet til Stangeland syd for Sandnes, lengde 12,8 km, er under planlegging. Herav er ca. 8,9 km innenfor Stavanger kommune og ca. 3,9 km innenfor Sandnes kommune. Kapasitetsmessig er det behov for 2 kjørefelt som et første utbyggingstrinn av motorvegen. Parsellen innenfor Stavanger gamle bygrense går imidlertid gjennom områder som er utbygget i samsvar med stadfestet reguleringsplan, og en finner at motorvegen på denne strekning bør bygges fullt ferdig med 4 kjørefelt og to-plans vegtilslutninger. Detaljplaner er ferdig utarbeidet for parsellen Madlavegen — Auglandshøyden. Arbeidet vil i første omgang bli konsentrert på denne parsell. Neste parsell omfatter Auglandshøyden — Hinna med arm til Boganes (E-18). Disse to

parsellene med tilslutningsveger, omfatter første byggetrinn og er kostnadsberegnet til ca. 30 mill. kroner.

En har overfor Stavanger kommune tatt opp spørsmålet om kommunen bør bære utgiftene til eiendomsinngrep for den del av motorvegen med tilknyttings- og parallellveger som ligger innen Stavanger kommune, samt et kontant tilskott på 14 prosent av de øvrige anleggsutgifter av motorvegen med tilknyttings- og parallellveger ved den del av anlegget som ligger innenfor Stavangers tidligere bygrense.

Stavanger kommune har i brev av 2. mai 1966 opplyst at den planlagte motorveg med tilknyttings- og parallellveger dekker et areal på omlag 318 da, hvorav ca. 181 da eies av kommunen og 137 da av private. Hertil kommer 10 bolighus og 3 uthus samt det kommunale svømmeanlegg på Gamlingen ved Mosvatnet. Det antas at veggrunnen med bygninger inklusive svømmeanlegget representerer en verdi av ca. 7,5 mill. kroner. Herav antas grunn og bygninger, som eies av private, og det kommunale svømmeanlegg, å ha en verdi av omkring 4,2 mill. kroner.

Videre har kommunen opplyst at den i 1966 har et statstilskott på 2,5 mill. kroner. Budsjettet kunne likevel bare salderes ved å ta til inntekt hele skattereguleringsfondet og ved å foreta omfattende reduksjoner i det fremlagte budsjettforslag. Kommunen mener derfor at den bør fritas for utgifter til grunnervervelser m. v. til motorvegen, men formannskapet har likevel funnet å kunne tilby at kommunen avstår vederlagsfritt de grunnarealer som er i kommunens eie, mot at staten på sin side dekker utgiftene til erverv av den grunn som eies av private, herunder ulempe-erstatninger, og verdien av kommunens nåværende svømmeanlegg. Det er videre forutsetningen at kommunen ikke blir pålagt kontant tilskott til anlegget.

Departementet er av den oppfatning at motorveganlegget med tilknyttings- og parallellveger vil være av vesentlig betydning for byens egen trafikk, og at kommunen derfor i samsvar med praksis i lignende tilfelle burde delta i utgiftene. I betraktning av kommunens nåværende vanskelige økonomi og i samråd med Kommunaldepartementet finner en likevel å burde frafalle forslaget om kontant tilskott. En forutsetter dog å kunne komme tilbake til spørsmålet i forbindelse med senere forslag om bevilgninger til anlegget såfremt de økonomiske forhold i kommunen da skulle være endret.

Det anbefales etter dette at kommunen blir pålagt å bære utgiftene til eiendomsinngrep