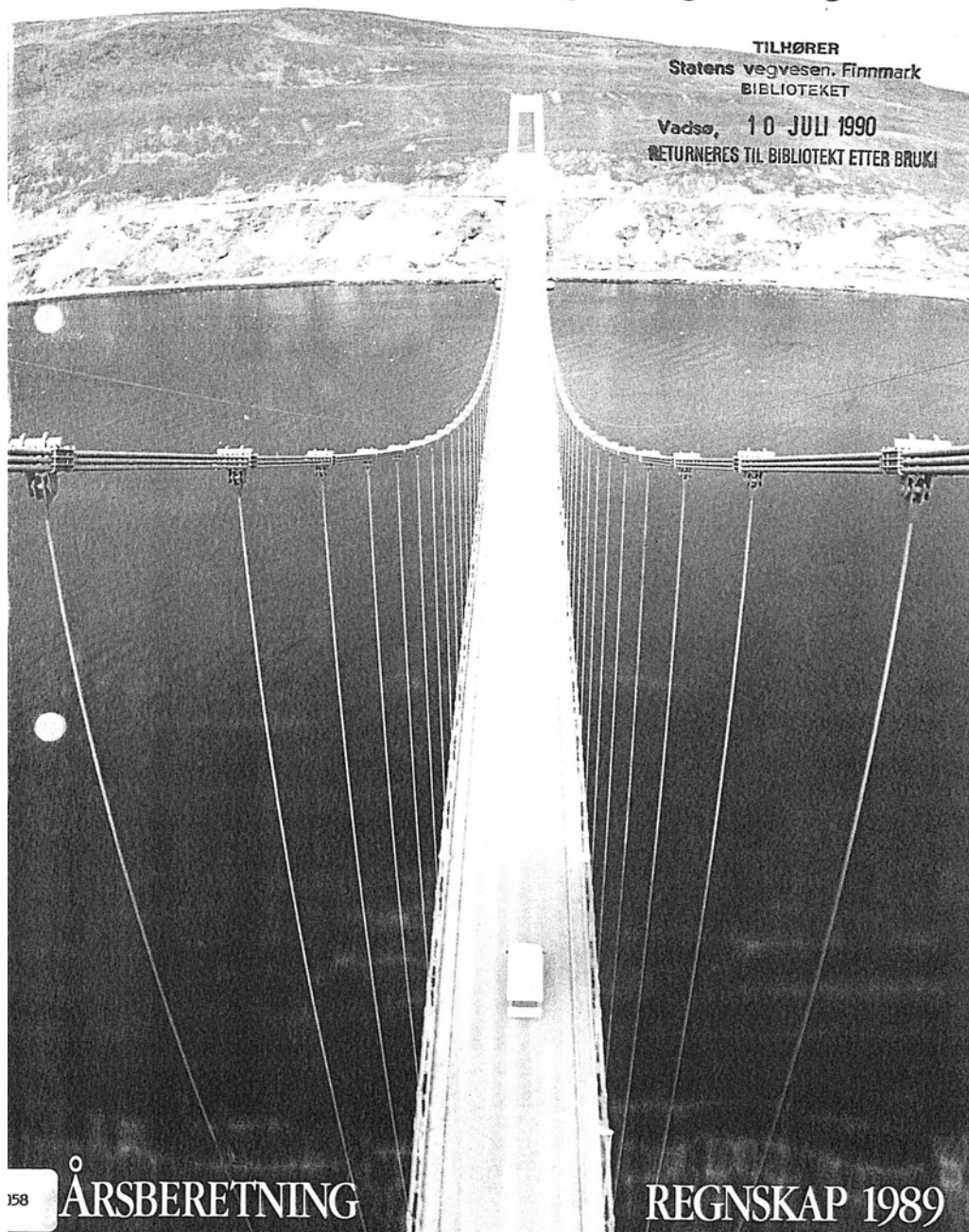


# KVALSUNDBRUA

Verdens nordligste, Norges lengste hengebru



TILHØRER  
Statens vegvesen, Finnmark  
BIBLIOTEKET  
Vadsø, 10 JULI 1990  
RETURNERES TIL BIBLIOTEK ETTER BRUK

## FORORD

1989 vil være det siste hele ordinære driftsåret for A/S Kvalsundbrua. Selskapets formål med å bygge og drive bru over Kvalsundet vil være oppfylt i 3. kvartal 1990. Da er de lån som selskapet har hatt ansvaret for tilbakebetalt, og aksjekapitalen med utbytte fra 1. juli 1967 er opptjent og kan utbetales aksjonærene.

For å markere avslutningen av selskapets virksomhet har styret derfor bestemt at vi for driftsåret 1989 skal utgi en årsmelding med bedre trykk-kvalitet enn det som har vært vanlig. Innholdet i årsmeldingen vil foruten de foreskrevne saker også være et tilbakeblikk i selskapets historie, som en påminnelse om hvilken enestående gave befolkningen i Vest-Finnmark har fått i dette anlegget. En gave som lot seg realisere fordi befolkningen så entusiastisk sto sammen om den.

I forbindelse med åpningen av Kvalsundbrua den 14. desember 1977 laget Vegdirektoratets bruavdeling en brosjyre med data om bruas tilblivelse. Dette vil også være en del av denne trykksaken.

Dernest vil den gi en orientering om hva som skal skje med selskapet etter bompengerperiodens opphør, og forholdet til aksjonærene.

Vi håper at denne trykksaken kan være til nytte, og minne oss om tiden før og etter 14.12.1977 i Kvalsundsambandet.

## A/S KVALSUNDBRUA's STYRE

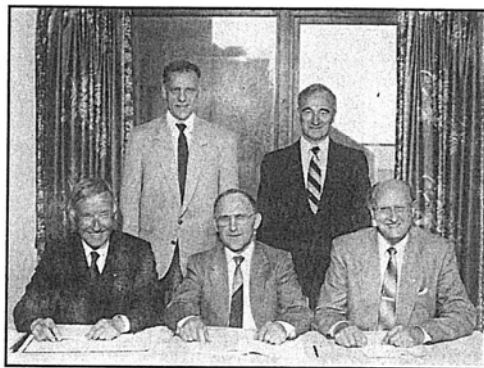
valgt i Generalforsamlingen 13.3.1989:

|                      |             |              |
|----------------------|-------------|--------------|
| Henning Bårdsen,     | Kvalsund,   | styreformann |
| Hans A. Karlsen,     | Lakselv,    | styremedlem  |
| Ragnar Zachariassen, | Rypefjord,  | styremedlem  |
| Arne Jenssen,        | Hammerfest, | styremedlem  |
| Kåre Nordhus,        | Hammerfest, | styremedlem  |

|                |             |            |
|----------------|-------------|------------|
| Kåre Rønbeck,  | Hammerfest, | varamedlem |
| Ernst Hokland, | Kvalsund,   | varamedlem |
| Rolf Løkken,   | Hammerfest, | varamedlem |
| Trygve Jensen, | Hammerfest, | varamedlem |

Styremedlem Ragnar Zachariassen, Rypefjord, døde i mai 1989.

Varamedlem Kåre Rønbeck, Hammerfest, har rykket opp som styremedlem inntil nytt valg skjer.



Bak fra venstre: Kåre Rønbeck, Hans A. Karlsen, Foran fra venstre: Kåre Nordhus, Henning Bårdsen, Arne Jenssen.

## A/S KVALSUNDBRUA's REVISJON

Statsautorisert revisor Andreas Nyland, Vadsø, var selskapets revisor i 1989. Han har vært selskapets revisor siden etableringen i 1967.

## A/S KVALSUNDBRUA's AKSJONÆRER

Selskapets aksjekapital er på kr. 2.040.500,- fordelt på 1.920 aksjebrev og 1.478 aksjeeiere.

Den geografiske fordeling av aksjene i landet ser slik ut:

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| Finnmark         | kr. 1.550.000,- |
| Østlandet        | kr. 309.000,-   |
| Landet for øvrig | kr. 181.000,-   |

De tre største aksjonærene utgjøres av innbyderkommunene, Hammerfest, Kvalsund og Porsanger, med tilsammen kr. 693.400,- eller 34 %.

## A/S KVALSUNDBRUA's ADMINISTRASJON

Selskapet har 5 ansatte som billettører i brukiosken, og behovet for vikarer dekkes i distriktet. Arbeidet er døgnkontinuerlig.

Regnskaps- og sekretærtjenester kjøpes inn utenfra.

Selskapet ledes av forretningsfører Kåre Nordhus, som har innehatt vervet i bistilling siden starten i 1967.

## STYRETS BERETNING

### KVALSUNDBRUAS VIRKSOMHET I 1989

Ordinær generalforsamling for 1988 ble avholdt i Hammerfest den 13. mars 1989.

Driftsåret 1989, det 12. i rekken, ble resultatmessig det beste i selskapets driftstid. Også trafikkmessig ble resultatet i 1989 bedre enn det foregående år, men som følge av de generelle økonomiske innstramminger/arbeidsledighet som har påvirket privatbilismen, ligger vi fremdeles under trafikktallene fra 1987.

Trenden er i alle fall riktig, og 1990 vil sannsynligvis vise en økning i trafikken også i forhold til toppåret 1987. Spesielt er det grunn til vente at sommertrafikken vil øke som følge av den store interessen for Finnmark som turistmål. I 1989 var det en betydelig økning i selskapsreiser med buss.

### ÅRETS RESULTAT

Årsresultatet for 1989 ble et overskudd på kr. 3.335.544,-.

Det er en forbedring fra 1988 med kr. 314.491,-. Salgsinntektene økte med kr. 109.000,- eller 2,55 % i forhold til 1988. Den sterke veksten vi hadde i trafikken i mai, juni, juli og november gjorde at den negative utviklingen i 1. kvartal 1989 ble mindre utslagsgivende på totalresultatet.

Årsaken til den negative utviklingen i 1. kvartal er, som vi har sagt så mange ganger før, at trafikken i høy grad påvirkes av vær- og føreforhold.

Reduksjon i selskapets utgifter sammen med økte renteinntekter er den andre faktor i det forbedrede resultat. Selskapets bankinnskudd ga en rentekning på kr. 94.249,- i forhold

til 1988, og utgiftene totalt sett ble redusert med kr. 110.587,-.

Størst ble reduksjonen i renteutgifter med kr. 137.542,-, men også de øvrige driftsutgifter ble redusert med kr. 95.000,-. På den annen side fikk vi en økning i lønnsutgifter som følge av avtalebestemte lønnsendringer med kr. 120.505,-.

### KAPITAL- OG LIKVIDITET

Overskuddet på kr. 3.335.544,- er anvendt til nedbetaling av partialobligasjonslånet av 1974 med kr. 1.962.000,-.

Ved denne innbetalingen er selskapets lån avviklet.

Resten av tilførte midler kr. 1.401.854,- er anvendt til forsterking av likviditeten ved økning av bankinnskudd i 1989.

Styret foreslår at selskapets driftsoverskudd for 1989 kr. 3.335.544,- tillegges egenkapitalen.

Bruas bokførte verdi kr. 20.632.551,- pr. 1988 er avskrevet mot tidligere års akkumulerte overskudd slik at fri egenkapital utenom aksjekapitalen pr. 31.12.1989 utgjør kr. 1.824.478,-.

Avtalen med Statens Vegvesen er at de skal overta brua vederlagsfritt etter bompengeperiodens opphør.

Selskapets bankinnskudd pr. 31.12.1989 er på kr. 3.869.862,-. Herav er kr. 3.500.000,- plassert i utlån på 3 måneders avtaler til høyeste rente og med garanti av Den norske Creditbank.

Selskapets likviditet har i 1989 vært god.

Regnskapet er revidert av statsautorisert revisor Andreas Nyland, Vadsø, som i sin revisjonsberetning for 1989 avgir følgende innstilling:

"Resultatregnskapet og balansen gir etter min mening et korrekt uttrykk for resultatet av årets drift og selskapets stilling pr. 31.12.1989.

Resultatregnskapet og balansen kan fastsettes som selskapets regnskap for 1989".

Under henvisning til revisors innstilling og revisjonsberetning for øvrig, vil styret be Generalforsamlingen om å bli meddelt ansvarsfrihet.

### ORGANISASJON

A/S Kvalsundbrua hadde i 1989 i likhet med foregående driftsår 5 ½ årsverk i fast ansatte.

Da brua ble åpnet 14.12.1977 ble 5 av mannskapet i fergesambandet over Kvalsundet ansatt som billettører i brukiosken.

Disse 5 hadde ved ansettelsen allerede lang fartstid i dette sambandet:

|                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| Harald A. Kristiansen, | tjeneste fra 1943 |
| Johan Johansen,        | tjeneste fra 1952 |
| Kristoffer Dybvik,     | tjeneste fra 1958 |
| Konrad Skjeldnes,      | tjeneste fra 1968 |
| Alf Nilsen,            | tjeneste fra 1973 |

Av disse er Harald A. Kristiansen og Kristoffer Dybvik fremdeles i selskapets tjeneste i dette sambandet, mens de øvrige er gått bort.

I deres sted er ansatt 3 kvinnelige billettører: Anna Lisa Pesonen, May Gunn Holmgren, Borghild Johansen.

Selskapets forretningsfører er Kåre Nordhus som har innehatt dette vervet siden bruttvalgets etablering i 1962 og senere selskapets etablering i 1967.

Selskapet har hatt en stabil bemanning med et godt forhold mellom arbeidstaker og arbeidsgiver.

Styret takker de ansatte for et godt og positivt samarbeid gjennom alle år.

### AKSJONÆRFORHOLD

Selskapets styre eier tilsammen 272 aksjer hvorav Henning Bårdsen har 30 aksjer, Hans A. Karlsen 25 aksjer, Kåre Nordhus 122 aksjer og Arne Jenssen 95 aksjer.

### TILBAKEBETALING AV AKSJEKAPITALEN MED AKKUMULERT UTBYTTE

Selskapets totale lånegjeld ble avviklet pr. 17.12.1989 og styret står dermed fritt til å foreslå for Generalforsamlingen hvilket utbytte som skal betales ut for 1990.

Tatt i betraktning at utbytte til aksjonærene er begrenset til 4 % p.a. så lenge selskapet har lånegjeld, at utbytte ikke kunne utbetales aksjonærene så lenge selskapet har lånegjeld, at prisindeksen har steget fra 44,1 poeng pr. 15.01.1967 til 226,3 poeng pr. januar 1990, finner styret det riktig at aksjonærene får en rimelig kompensasjon for dette. Styrets forslag til Generalforsamlingen vil derfor være at utbytte 01.07.1967 – 31.12.1989 fastsettes i hht. vedtektene til 4 % pr. år og for 1990 til 30 %.

Når selskapet nå står foran avslutning av sin virksomhet og aksjekapitalen sammen med akkumulert utbytte skal tilbakebetales aksjonærene i 3. kvartal og selskapet deretter oppløses, har vi forelagt spørsmål om de skattemessige sider ved dette for ligningsmyndighetene.

I denne forbindelse kan vi orientere aksjonærene om at dette bør kunne betraktes som et vanlig aksjesalg som faller inn under reglene om salg av aksjer utenfor næring og som er skattefri etter 3 års-regelen.

For øvrig tillater vi oss å minne aksjonærene om styrets appell i årsberetningen av 6. mars 1989 for 1988 om aksjonærenes adresser, eierforhold og eventuell konto i bank, postgiro eller annet, som tilgodehavende beløp kan overføres til.

Styret henstiller til aksjonærene om snarest å melde fra om endringer i forhold som nevnt foran.

### MINNEPLATE



Hans A. Opstad var en ivrig forkjemper og primus motor for realisering av fastlandsforbindelsen mellom Kvaløya og fastlandet over Kvalsundet, og han nedla et betydelig arbeid i å få dette prosjektet til.

Hans A. Opstad var formann i Vest-Finnmark Interkommunale Tiltaksråd som i 1962 startet arbeidet med å få bru over Kvalsundet, og han var formann i bruutvalget som ble nedsatt 1. desember 1962. Han ble også valgt til formann i styret for aksjeselskapet ved etableringen den 18. februar 1967. Hans A.

Opstad innehadde formannsvervet inntil sin død i desember 1980.

Tidligere styreformann Hans A. Opstads minne er hedret ved avdukningen av hans relieff som fant sted den 26.9.1984. Relieffet er plassert på vestre tårn på landsiden og ved avdukningen var foruten hans nærmeste familie, styret og lokalbefolkningen til stede. Relieffet er utført av kunstneren Arne Durban, Oslo.

### STATENS VEGVESEN

Allerede i 1962 – d.v.s. 5 år før A/S Kvalsundbrua ble etablert – sa bruavdelingens ledelse seg villig til å hjelpe oss med prosjekterings- og brukonstruksjons arbeidet for en bru over Kvalsundet.

Bruavdelingens daværende direktør, ingeniør Arnulf Arild, hadde sine røtter i det området der brua skulle bygges. Hans store lokalkjennskap til forholdene letet kommunikasjonen mellom Vegdirektoratets bruavdeling og bruutvalget, senere selskapets styre.

Direktør Arild hadde tidlig tenkt seg at det måtte komme bru over Kvalsundet. Allerede i 1956, da han var ung ingeniør ved Statens Vegvesen i Alta, var han i Kvalsund og målte ut hvor brua kunne komme.

Det er forståelig at bruavdelingen ikke kunne legge for meget arbeid ned i dette prosjektet før man hadde en ramme for finansieringen av brua. Men da dette kom i orden sto Statens Vegvesen for prosjektering og byggherreadministrasjon, hvorav Vegdirektoratets bruavdeling sto for brukonstruksjonen og Vegsjefen i Finnmark for tilstøtende vei.

Styret vil på selskapets vegne gi uttrykk for stor takk til Statens Vegvesen, bruavdelingen og Vegsjefen i Finnmark for at prosjektet kom igang så snart.

### DEN NORSKE CREDITBANK, OSLO

Etter mange års bearbeiding av samferdselsministre fra ulike Regjeringer for å få deres velsignelse til oppstart av dette bru-prosjektet, kom vi i årsskiftet 1970/1971 så langt at vi ble anmodet om å skaffe til veie egenkapital i størrelsesorden 26 mill. kr. av en totalkostnad beregnet til 46 mill. kr.

I egenkapital i form av aksjekapital hadde vi selv 2 mill. kr. og vi manglet derfor det resterende beløp.

I allefall den gang var beløp i denne størrelsesorden meget, meget stort.

For å innfri kravet til oss måtte vi skaffe oss en bankforbindelse som hadde vyer og som ville hjelpe oss å løse finansieringen. A/S Finnmarks Privatbank i Hammerfest var på det tidspunktet kommet inn i fusjonsforhandlinger med Den norske Creditbank, Oslo, og det falt naturlig for oss å søke kontakt dit. Vår daværende styreformann Hans A. Opstad, fikk avtalt konferanse med bankledelsen i Oslo ultimo januar 1971. Banken inntok straks en meget positiv holdning til vår anmodning og innvilget oss også senere et bygge-

lån på 21,5 mill. kr.

Det er utvilsomt at denne imøtekommenheten fra bankens side ga selskapets styre selve grunnlaget som trengtes for å avslutte forhandlingene med staten om oppstart av bru-prosjektet.

Etter at lånet nå er innfridd har styret i en henvendelse til banken gitt uttrykk for selskapets takk for den imøtekommenhet og samarbeidsvilje vi ble møtt med i denne saken.

### NEDLEGGING AV BOMPENGEINNKRIVING FOR A/S KVALSUNDBRUA

På bakgrunn av at selskapets lån er betalt og at aksjekapitalen forutsettes tilbakebetalt i 3. kvartal 1990, vil styret foreslå for Generalforsamlingen at bompengoppkrevingen avsluttes 1. juli 1990.

Kvalsundbrua vil samme dag formelt bli overlevert til Statens Vegvesen ved Vegsjefen i Finnmark.

I samme forbindelse har Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, i brev av 03.05.1990 til Vegsjefen i Finnmark opplyst at innkrevningen av bompenger skal opphøre når selskapet har tilstrekkelig med midler til å nedbetale gjeld med påløpte renter, til å betale nødvendige utgifter i forbindelse med avviklingen og til innløsning av aksjekapitalen med tilhørende utbetaling av utbytte. Dette utbytte skal ikke være høyere enn det som

er fastsatt i selskapets vedtekter.

Innkrevningen av bompenger er hjemlet i paragraf 27 i Vegloven. Penger krevd inn i henhold til denne paragraf kan kun nyttes til vegformål. Dette vil også være tilfelle for eventuelle midler som blir igjen etter betaling av ovenfor nevnte utgifter. Restmidlene skal brukes i det område hvor de er krevd inn. Disponering av midlene skal avgjøres av Stortinget.

### VALG

På valg i 1990 er styreformann Henning Bårdsen, styremedlemmene Kåre Nordhus og Arne Jenssen. Dessuten skal det velges nytt styremedlem etter avdøde Ragnar Zachariassen. Alle varamedlemmer er på valg.

Styret vil foreslå at det velges et avviklingsstyre som får i oppdrag å forestå nødvendige handlinger i forbindelse med opphør av bompengoppkreving og nedlegging av selskapet.

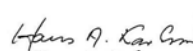
Endelig vedtak om nedleggelse av selskapet må fattes av ekstraordinær Generalforsamling samtidig med behandlingen av avviklingsregnskapet og disponering av eventuelle midler.

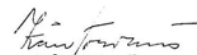
### INNLOSING UBRUKTE KLIPPEKORT

Styret vil foreslå for Generalforsamlingen i A/S Kvalsundbrua at ubrukte klipp på klippekortene blir innløst av selskapet til pålydende gjenverdi.

Hammerfest, den 26. mars 1990

  
Henning Bårdsen  
styreformann

  
Hans A. Karlsen

  
Kåre Nordhus

  
Kåre Rønbeck

  
Arne Jenssen



# STYRETS FORSLAG TIL GENERALFORSAMLINGEN

## RESULTATREGNSKAP 1989

|                                    | 1989      | 1988      |
|------------------------------------|-----------|-----------|
| <i>INNTEKTER:</i>                  |           |           |
| Trafikkinntekter .....             | 4.379.505 | 4.269.850 |
| Renteinntekter .....               | 386.905   | 292.656   |
|                                    | 4.766.410 | 4.562.506 |
| <i>KOSTNADER:</i>                  |           |           |
| Lønninger, honorarer .....         | 1.134.158 | 1.013.653 |
| Arbeidsgiveravgift .....           | 30.216    | 40.078    |
| Andre personalkostnader .....      | 4.295     | 4.520     |
| Telefon og porto .....             | 17.956    | 15.600    |
| Reisekostnader .....               | 3.075     | 5.130     |
| Generalforsamling .....            | 2.000     | 3.297     |
| EDB-kostnader .....                | 16.375    | 37.977    |
| Kostnader v/fritak bruavgift ..... | 919       | 32.501    |
| Diverse driftskostnader .....      | 83.427    | 112.710   |
| Rentekostnader .....               | 138.445   | 275.987   |
| Sum kostnader .....                | 1.430.866 | 1.541.453 |
| Årets overskudd .....              | 3.335.544 | 3.021.053 |

1. Styrets beretning for 1989 fremlegges for Generalforsamlingen til vedtak.

2. Regnskap 1989 med overskudd kr. 3.335.544,- fremlegges for Generalforsamlingen med revisors anbefaling om å fastsette resultatregnskapet som selskapets regnskap for 1989. Driftsoverskuddet tillegges egenkapitalen.

### 3. VALG

Styret foreslår at det velges avviklingsstyre som får i oppdrag å forestå nødvendige handlinger i forbindelse med opphør av brupengeoppkreving og nedlegging av selskapet.

Endelig vedtak om nedleggelse av selskapet fattes av ekstraordinær Generalforsamling samtidig med behandling av avviklingsregnskapet og disponering av eventuelle midler.

### 4. NEDLEGGING AV BOMPENGEINNKREVIING FOR A/S KVALSUNDBRUA

Styret foreslår for Generalforsamlingen at bompengeoppkrevingen avsluttes 01.07.1990 og at Kvalsundbrua formelt blir overlevert til Statens Vegvesen ved Vegsjefen i Finnmark samme dag.

### 5. HONORARER

På grunnlag av revisors brev av 31.01.90 innstiller styret for Generalforsamlingen at revisors honorar for 1989 fastsettes til kr. 24.000,- inkl. reiseomkostninger.

Styrets honorar har ikke vært endret siden 1984. For å gi en rimelig kompensasjon for prisstigningen, anbefaler styret at styrets honorar for 1989 fastsettes slik:

|                        |             |
|------------------------|-------------|
| Styreformann           | kr. 8.000,- |
| Styrets medlemmer hver | kr. 4.000,- |
| Varamedlemmer pr. møte | kr. 500,-   |

### 6. INNLØSNING AV UBRUKTE KLIPPEKORT

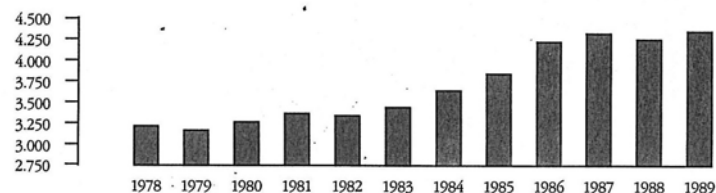
Styret foreslår for Generalforsamlingen at ubrukte klipp på klippekortene blir innløst av selskapet til pålydende gjenverdi. Styret kunngjør hvordan innløsningen skal skje.

### 7. UTBYTTE TIL AKSJONÆRENE OG TILBAKEBETALING AV AKSJEKAPITALEN

Styret foreslår for Generalforsamlingen at utbytte for perioden 01.07.1967 til 31.12.1989 fastsettes til 4 % pr. år i henhold til vedtektene. For 1990 fastsettes utbyttet til 30 %. Tegnet aksjekapital sammen med utbytte utbetales aksjonærene i 3. kvartal 1990.

# SALGSOVERSIKT (i 1.000 kr.)

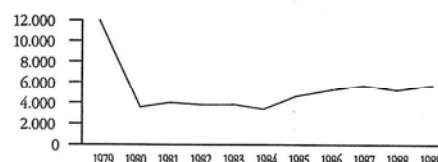
|                              | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | Diff. 88/89 | Diff. i % |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|-----------|
| Januar                       | 184  | 121  | 122  | 120  | 107  | 140  | 149  | 146  | 174  | 187  | 192  | 176  | -16         | - 8,33    |
| Februar                      | 122  | 111  | 124  | 129  | 134  | 125  | 167  | 152  | 193  | 180  | 210  | 162  | -48         | -22,86    |
| Mars                         | 224  | 165  | 184  | 158  | 185  | 191  | 210  | 246  | 267  | 254  | 259  | 237  | -22         | - 8,49    |
| April                        | 166  | 216  | 187  | 194  | 196  | 238  | 258  | 260  | 236  | 301  | 255  | 262  | 7           | 2,75      |
| Mai                          | 253  | 234  | 232  | 262  | 257  | 267  | 282  | 271  | 321  | 317  | 299  | 311  | 12          | 4,01      |
| Juni                         | 399  | 436  | 480  | 457  | 463  | 482  | 487  | 523  | 585  | 621  | 591  | 636  | 45          | 7,61      |
| Juli                         | 740  | 763  | 740  | 757  | 769  | 711  | 715  | 744  | 857  | 852  | 901  | 999  | 98          | 10,88     |
| August                       | 446  | 4455 | 477  | 492  | 455  | 486  | 485  | 547  | 583  | 569  | 618  | 617  | - 1         | - 0,16    |
| September                    | 271  | 234  | 266  | 300  | 262  | 309  | 324  | 328  | 318  | 346  | 351  | 347  | - 4         | - 1,14    |
| Oktober                      | 174  | 174  | 202  | 208  | 232  | 230  | 247  | 267  | 279  | 323  | 244  | 266  | 22          | 9,02      |
| November                     | 121  | 154  | 155  | 169  | 170  | 143  | 183  | 201  | 236  | 221  | 177  | 211  | 34          | 19,21     |
| Desember                     | 144  | 141  | 124  | 154  | 142  | 153  | 181  | 186  | 188  | 178  | 173  | 155  | -18         | -10,40    |
| SUM                          | 3244 | 3194 | 3293 | 3400 | 3372 | 3475 | 3688 | 3871 | 4237 | 4349 | 4270 | 4379 | 109         | 2,55      |
| Salg av kort<br>i % av total | 19.6 | 19.8 | 19.5 | 20.2 | 20.9 | 22.2 | 23.0 | 23.1 | 21.7 | 21.1 | 18.8 | 19.0 |             |           |



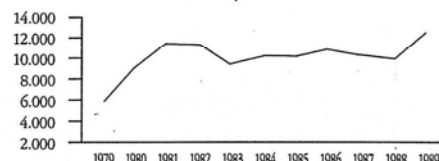
PERSON/VAREBIL (tall i 1.000)



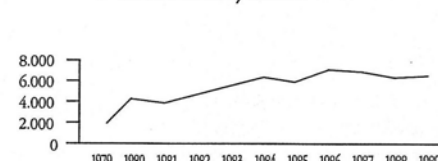
CAMPINGVOGN



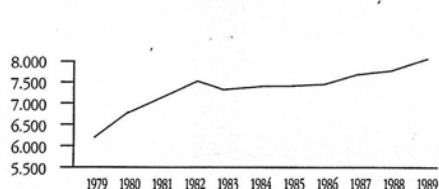
LASTEBIL U/HENGER



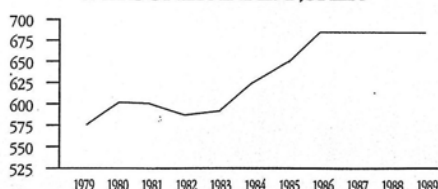
LASTEBIL M/HENGER



BUSSER



PERSONER INKL. FØRER



# TRAFIKK-STATISTIKK

|                      | 1979    | 1980    | 1981    | 1982    | 1983    | 1984    | 1985    | 1986    | 1987    | 1988    | 1989    |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Person/varebil       | 194.870 | 196.632 | 204.002 | 202.212 | 215.628 | 229.512 | 245.926 | 267.052 | 277.020 | 256.880 | 265.152 |
| Campingvogn          | 11.102  | 3.746   | 4.596   | 4.304   | 4.366   | 3.450   | 5.030   | 5.764   | 6.632   | 5.898   | 6.646   |
| Lastebil u/henger    | 5.350   | 9.526   | 11.894  | 11.794  | 9.310   | 10.808  | 10.724  | 12.092  | 10.246  | 9.178   | 10.820  |
| Lastebil m/henger    | 1.062   | 3.586   | 3.063   | 4.284   | 5.270   | 5.980   | 5.796   | 7.972   | 7.818   | 6.938   | 7.134   |
| Busser               | 6.304   | 6.778   | 7.179   | 7.572   | 7.064   | 7.160   | 7.158   | 7.284   | 7.650   | 7.711   | 7.982   |
| Personer inkl. fører | 567.302 | 604.756 | 601.890 | 587.480 | 593.546 | 628.092 | 651.886 | 696.352 | 699.426 | 696.787 | 699.358 |

# STATISTIKK

Tabellene nedenfor viser utviklingen i salg og trafikk fordelt på brukerenheter for perioden 1978 - 1989.

For 1989 økte salget med kr. 109.000,- eller 2,55 % i forhold til 1988.

I trafikk tall var det 11.129 flere biler og 2.571 flere personer som brukte brua i 1989 i forhold til 1988.

Dette er ingen stor utvikling men ser man på de enkelte månedstall er det "værmånedene" i 1. kvartal og desember som bestemmer denne utviklingen. Ser man på mai, juni, juli, oktober, november, som representerer ca. 55 % av årssomsetningen, så er trafikkøkningen på 9,4 %.

Og ser man på juli måned alene så er økningen totalt på 10,8 %. Herav utgjør økning i antall biler 22 % og personer 8,6 %.

Juli måned 1989 er den største omsetningsmåned i selskapets driftstid med et salg på kr. 999.000,-.

Hammerfest by hadde 200 års-jubileum i juli 1989. Dette har nok påvirket noe av trafikkøkningen, men det er også en klar utvikling når det gjelder turistreiser.

Antallet busser økte i 1989 med 214 eller 14,5 %, og med en stadig sterkere fokusering på

Finnmark som feriereisemål må man forvente at tallene bare vil øke i årene som kommer.

I 1974 ble det under arbeidet med finansiering av brua utarbeidet en trafikk- og likviditetsprognose for bompengeperioden 1978/1992. Prognosen baserte seg på Vegdirektoratets erfaringer fra trafikkutvikling ved tilsvarende prosjekt, med en antatt utviklingsprosent i forhold til befolknings- og biltetthet i Vest-Fylket. En sammenligning av tallene fra prognosen og faktisk trafikk i 1989 viser at antall biler økte med 6.000 og antall personer med 234.000.

I prognosen av 1974 var det regnet med den samme bruk av rabattkort som man hadde

erfaring for fra andre tilsvarende anlegg. For de forskjellige brukertypene var dette fra 30 % for person- varebil og voksne til 80 % for lastebil og 100 % for buss i rutekjøring.

Det faktiske salg av kort for Kvalsundbrua viser et veid gjennomsnitt på ca. 21 % for hele driftsperioden 1978/1989. Dette har også bidratt til at resultatet ble bedre enn antatt i prognosen.

Som en følge av at trafikkutviklingen og driften har gått bedre enn opprinnelig forutsatt, er bompengprisene de samme idag som ved åpningen i 1977.

Brua blir også bompengefri 2 ½ år tidligere enn beregnet i prognosene av 1974 og 1977.



# KVALØYA – EN DEL AV FASTLANDET

*Øy er øy, land er land,  
men der viljen er til stede blir det bro,  
det bedrer kontakten mellom de to.*

Ut fra dagens krav til mobilitet og gode kommunikasjoner er det viktig å ha helårsvei. En fergefri ferdsel betyr derfor mye for øyboeren som får frihet til å dra "til lands" når han selv vil. Men også for fastlandsboeren blir det enklere å gjøre sine øybesøk.

Kanskje var dette noe av drivkraften for de som gjorde bruprojektet over Kvalsundet til en livsoppgave. Rett nok tok det tid fra tanken ble født til den ble en realitet. Noen var med fra start til slutt, andre kom til, noen falt fra. De skal alle være hedret og takket for sin

innsats. For i dag bør vi minnes de som gjorde det mulig. Overståtte vanskeligheter er behagelig for oss som har en fergefri og får en avgiftsfri forbindelse til og fra Kvaløya.

Ordførerne i de tre kommunene Hammerfest, Kvalsund og Porsanger vil alle tilkjennegi Kvalsundbruas betydning. Hammerfest har tradisjonelt vært omlastningssted for gods til fastlandet. Brua har gitt rimeligere forsendelser og mer fleksible transportløsninger. Fastlandsforbindelsen har gitt byens næringsliv en bedre mulighet til å følge opp behovet for dør-til-dør-transport.

For Kvalsund og Porsanger har Hammerfest vært "byen" med handel og vandel, sykehus og andre viktige service-tilbud. Å vite at en, uansett tidspunkt, kan komme til og fra gir trygghet og økt trivsel.

Det er derfor all grunn til å slå fast at Kvalsundbrua har hatt en vital betydning for folk og næringsliv. År for år har en kunnet notere vekst i trafikkallet.

Kvalsundbrua er gjeldsfri – det gleder oss!

Må den fortsatt bli til gagn, lykke og framgang for folket på Kvaløya og på fastlandet!

Mars 1990

Hammerfest kommune

Kvalsund kommune

Porsanger kommune

Kåre Rønbeck  
ordfører

Egil Johnsen  
ordfører

Berit Oppegaard  
ordfører

# KVALSUNDBRUA – BETYDNING FOR SAMFERDSELEN I VEST-FINNMARK

En nye milepel i samferdselsutbyggingen i Finnmark ble nådd med åpningen av Kvalsundbrua den 14. desember 1977. En av de mest sentrale distriktene i fylket var knyttet til fastlandet og i kommunikasjonsmessig sammenheng gikk Vestfinnmark inn i en ny og tidsmessig epoke. Den gang var det kanskje vanskelig å forutsi eksakt hvordan utviklingen på den ene eller andre siden av Kvalsundet ville bli. Men følelsen av frihet og uavhengighet med hensyn til kommunikasjoner var fremtredende for lokalbefolkningen. Utover dette trivsels- og trygghetsaspektet har Kvalsundbrua hatt betydning for pendlingsmuligheter, næringsutvikling og økt utnyttelse av naturområder i distriktet.

Trafikkstatistikken for de siste ti årene har vist en jevn økning med kraftige topper i sommermånedene. I 1976 ble det fraktet ca. 150.000 biler og 300.000 passasjerer over Kvalsundet med fergen. Året før brua er avgiftsfri var trafikkallene økt til 297.734 biler og 699.358 personer. En fordobling av trafikken på 13 år forteller at brua kom på et riktig tidspunkt, før trafikkøkningen i fylket virkelig aksellererte.

I denne forbindelsen er det naturlig å trekke fram betydning

gen brua har hatt for økningen i turisttrafikken og for en tilfredsstillende avvikling av denne. Økt turisttrafikk har igjen gitt det lokale næringslivet muligheter for satsing på turisme.

Kvalsundbrua skulle ha vært avgiftsfri først i 1992, men trafikkinntektene har vokst raskere enn beregnet. Dette skyldes ene og alene trafikkveksten da bompengепrisen har ligget på samme nivå som da brua ble åpnet i 1977.

Bildet vegvesenet for over 20 år siden tegnet av den fremtidige kommunikasjonsutviklingen mellom de to store sentrene i Vestfinnmark, Hammerfest og Alta, har dermed holdt stikk.

Mot slutten av 60-tallet var det klart at fergesambandet over Kvalsundet om svært få år ville bli en alvorlig flaskehals i kommunikasjonsnettet i denne delen av fylket. Med den forventede trafikkøkningen som Kvalsundbrua ville føre med seg, ble det også nødvendig å prioritere en opprusting av hele riksveinettet mellom Alta og Hammerfest.

Dette arbeidet var for øvrig startet opp allerede mot slutten av 60-tallet, og helårsveien fra Stallogargo til Hammerfest sto ferdig som en første etappe så tidlig som i 1972. Arbeidene

med helårsvei over Sennalandet kom igang i 1967. Veien ble hevet og gjort bredere for å fylle de nye standardkravene for riksveier. Med vedtaket om byggingen av Kvalsundbrua ble bevilgningene til Sennalandet øket og tempoet forsert. I 1972 sto helårsveien ferdig med dagens standard fram til Aisse-roaivve bru. Økningen av trafikken etter bruåpningen gjorde det påkrevet å bygge ny bru i Repparfjord som sto ferdig i 1985. Det resterende opprustningsarbeidet ned Repparfjorddalen til Skaidi fullførte Statens Vegvesen i 1989 og i år vil ny bru på Skaidi stå ferdig.

Også for transporten til og fra øst-fylket har brua hatt en viss betydning ved at det tilstøtende veinettet måtte utbygges og vedlikeholdes etter moderne standarder.

Helårs veiforbindelse over Sennalandet og Hatter og bru over Kvalsundet har i vesentlig grad bedret fremkommeligheten og servicen for transporten og trafikkantene i vest-fylket. Det er med glede jeg kan konstatere at Statens Vegvesen Finnmark har levd opp til sitt motto:

For bedre transport!

Geir Johnsen  
vegsjef

# HISTORIEN OM KVALSUND FORBINDELSEN

1934:

Den 11. juni d.å. ble Sipsaktieselskapet Kvalsundfergen opprettet med formål å drive ferge drift over Kvalsundet. Aksjekapitalen var på kr. 45.200,-.

"Kvaløy" var den første fergen som selskapet anskaffet til dette formålet. Den hadde en lastekapasitet på 3 biler eller 1 buss.



1954:

For å imøtekomme den sterke økningen i kjøretøyer anskaffer A/S Kvalsundfergen en ny ferge med kapasitet til å ta 8 biler. Trafikken bare øker og øker og fergekapasiteten i Kvalsundet begynner å bli plagsom.



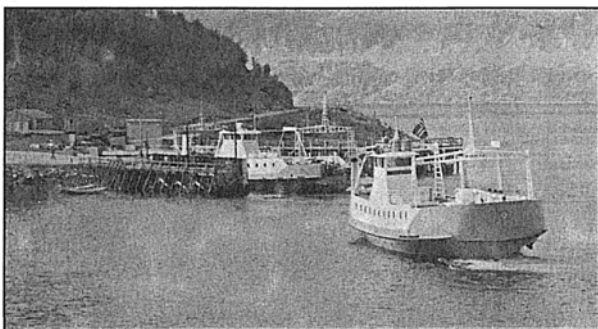
1962:

I dagene 22. og 23. september 1962 avholdt Vest-Finnmark Interkommunale Tiltaksråd møte i Øksfjord hvor man bl.a. tok opp som sak "bruprojekt over Kvalsundet". Man vedtok å anmode Vegdirektoratets bruavdeling om å fremkomme med idéforslag og sannsynlig kostnadsberegning for bru over Kvalsundet.

Man tok sikte på at prosjektet ble en realitet innen 1968.

Formannen i Vest-Finnmark Interkommunale Tiltaksråd var daværende ordfører Hans A. Opstad, Porsanger.

Bruprojektet over Kvalsundet ble høsten 1962 forelagt Finnmark



Fylkesting som ga sin positive tilslutning til planen.

Etter initiativ fra Vest-Finnmark Interkommunale Tiltaksråd ble det sammenkalt til møte i Hammerfest den 1. desember 1962 for å diskutere bygging av bru over Kvalsundet og eventuelt nedsette en komite til å arbeide videre med saken.

Som komite ble valgt: Hans A. Opstad, Porsanger, formann, Ørjan Østvik, Hammerfest, nestformann, Erling Nilsen, Kvalsund, Rolf Zachariassen, Sørøysund og Kåre Nordhus, Hammerfest.

1963:

Vest-Finnmark Interkommunale Tiltaksråd har årsmøte i Hammerfest 1. og 2. juni og vedtar å invitere kommunene i Vest-Finnmark til å tegne andeler i et bruprojekt over Kvalsundet for å dekke kr. 2 mill. av en beregnet egenkapital på kr. 3 mill. Restbeløpet på kr. 1 mill. forutsettes at næringslivet og innbyggerne i Vest-Finnmark dekker.

Resultatet av dette ble at Kvalsund, Porsanger (dengang Kistrand kommune) og Hammerfest kommuner svarte positivt på henvendelsen og tegnet seg for kr. 693.400,-.

1964:

I september 1964 foretok Statens Vegvesen i Finnmark nøyaktig oppmåling av brustedet. Målingene ble sendt vegdirektøren med anmodning om videre bearbeidning.

Kostnadsberegningen for brua var på dette tidspunkt kr. 30 mill. Bruutvalget har siden det ble etablert i 1962 jobbet med stortingsrepresentanter, samferdselsministre, Vegdirektoratet, fylkespolitikere, for å påvirke disse til å sette Kvalsundbrua på kartet.

Finansdepartementet ble søkt om tillatelse til bruk av skattefrie avsetningsmidler lokalt til aksjetegning, men dette førte ikke fram.

1965:

På et møte i Vegdirektoratet den 26. mai med direktøren for bruavdelingen om kostnads- og finansieringsspørsmålet, ble det fastslått at Vegdirektoratets brukontor vil forestå prosjektering og detaljplanlegging av anlegget når finansieringsspørsmålet er nærmere avklart. Brukostnad minst kr. 30 mill.

For å stå sterkere i forhandlingene med samferdselsmyndigheter i staten og på fylkesplan, forbereder man dannelsen av et aksjeselskap som skal stå bak kravet om bruforbindelse. Rolf Zachariassen går av som ordfører i Sørøysund kommune og erstattes som medlem av bruutvalget av kommunens nye ordfører Ragnar Zachariassen.

1966:

Den 7. mai vedtok bruutvalget at det skal tegnes aksjekapital for minimum kr. 800.000,- maksimum kr. 2 mill. og at Porsanger, Kvalsund, Alta, Sørøysund, og Hammerfest kommuner sammen med bruutvalget skal stå som innbydere til aksjetegning. Positivt svar kom fra Porsanger, Kvalsund og Hammerfest kommuner som sammen med bruutvalget sto som innbydere til aksjetegningen. Aksjonsutvalget for aksjetegning nedsettes, bestående av: Rolv Korsnes, formann, Eystein Kalland, Arne Jenssen, Kåre Nordhus. Hele distriktet ble satt på hodet i en aksjetegningsrus som ingen hadde opplevd maken til. Store tegningsaksjoner ble avviklet i Lakselv, Alta, Kvalsund og

Hammerfest, cabareter og show ble avviklet til fordel for det gode formål.



I dagene 8. 9. og 10. desember 1966 var aksjonsutvalget i Oslo og avholdt bl.a. pressekonferanse med ordfører Brynjulf Bull til stede. Daværende turistsejef Alfild Hovdan var beskytter av aksjonen i Oslo.

Alt dette og mer til bidro til at aksjekapitalen ble fulltegnet.

1967:

Den 18. februar ble konstituerende generalforsamling i A/S Kvalsundbrua avholdt i bystyresalen i Hammerfest Rådhus. A/S Kvalsundbrua var et faktum.

Kåre Nordhus, Hammerfest, ansattes som forretningsfører i bistilling for A/S Kvalsundbrua.

Den konstituerende generalforsamling valgte Hans A. Opstad, Lakselv, til formann i styret og Ørjan Østvik, Hammerfest, Erling Nilsen, Kvalsund, Ragnar Zachariassen, Sørøysund og Kåre Nordhus, Hammerfest, som styremedlemmer i det nye selskapet. Dette styret er identisk med medlemmene av bruutvalget, etablert 1.12.62.

Hver av medlemmene av aksjonskomiteen for aksjetegning, fikk av



Hammerfest kommune en minnegave i form av byplaketten eller byboka, som takk for enestående innsats med aksjetegningen. Selskapet søker formelt Vegdirektoratet om å påta seg prosjekteringsarbeidene.

### 1968:

Ordinær generalforsamling vedtar å låne Hammerfest kommune kr. 1 mill. som skal nyttes til delfinansiering av helårsvei over Sennaland.

Prosjektet er viktig for Kvalsundbruas økonomi når den kommer, men lånet må være tilbakebetalt innen 1.1.1972. Saken ble ikke aktuell da vegsjefen fikk ordnet nødvendige midler til denne riksveien fra staten.

### 1969:

Den 16. november vedtok ekstraordinær generalforsamling å bevilge penger til Lions Clubaksjon blandt medlemmer i Amerika til finansiering av bruprojektet.

I møter november d.å. med vegdirektøren ble det bekreftet at Vegdirektoratet påtar seg prosjekteringen av Kvalsundbrua og at anbudsdokumentene kan være klare til i mars 1971. Byggetiden beregnes til maksimum 4 år. Fra nå av blir finansieringsløsningen det store spørsmålet. Saken blir kastet frem og tilbake mellom DUF, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Fylkestinget, som alle snakker om prioritering og hensynet til andre anlegg. Prosjektet er foreslått i vegplanperioden 1977/1982 med kr. 35. mill. og diskusjonen dreier seg nå om hvorvidt en forskuttering av disse midlene kan løse prosjektet tidligere. Målet er byggestart i 1973 med fullføring i 1977.

Ut fra styrets vurdering var alle muligheter til å få gjennomslag for prosjektet prøvd uten at nødvendige positive standpunkt var oppnådd.

### 1971:

Den norske Creditbank innrømmer selskapet et lån på kr. 23,5 mill. til 7,5 % fast rente pluss provisjon, og tilbakebetaling over 15 år. Dessuten byggelån på kr. 21 mill.

### 1972:

I januar vedtok Finnmark Fylkesting enstemmig å slutte seg til Samferdselsdepartementets forslag til finansieringsplan. Men – ble det sagt – "under den absolutte forutsetning at dette ikke vil gå ut over andre av Fylkestinget foran prioriterte veianlegg i fylket". Siste utvei til å få statlig medfinansiering av bruprojektet, var å be om konferanse med daværende statsminister Trygve Bratteli, og det ble avtalt til 14.2.1972 kl. 09.00. Etter 9 års pågang for å få igang Kvalsundbruprojektet ble denne dag stående som en jubeldag for selskapet. Statsminister Trygve Bratteli så positivt på prosjektet og lovet å

fremme saken i Regjeringen til avgjørelse, og endelig positivt svar ble gitt i månedsskiftet februar/mars.

### 1973:

I januar startet sprengningen til forankringer og fundamenter i Vegvesenets egen regi. Den 2. mars ble overenskomst mellom Det Kongelige Samferdselsdepartement og A/S Kvalsundbrua om bygging av bru over Kvalsundet med tilstøtende vei undertegnet av Samferdselsdepartementet og styret i selskapet. Statens Vegvesen skal ha ansvar for bruas vedlikehold og selskapet for bompengerekrutering. Anbudsdokumenter sendt ut til ulike entreprenører, og 5.7. foretas anbudsbefaring i Kvalsundet. Byggearbeidene på selve bruprojektet startet i september d.å.

### 1974:

Den 29. mars vedtar generalforsamlingen å oppføre og finansiere veibelysning på brua. For å få Vegdirektoratets godkjenning for anlegg av belysning på brua måtte det fremlegges garanti fra Hammerfest Elektrisitetsverk om at forbruk av strøm til belysning ikke

skulle faktureres på Kvalsundbrua. Den 10. desember ble lånekontrakt vedrørende 7,5 % partialobligasjonslån av 1974 kr. 23.500.000, undertegnet av Den norske Creditbank og A/S Kvalsundbrua.

### 1975:

Henning Bårdsen, Kvalsund, valgt som nytt styremedlem etter kontorsjef Erling Nilsen, Kvalsund, som døde i juli 1974. Erling Nilsen var med i bruutvalget fra 1.12.62 og i selskapets styre fra 18.2.67.

### 1976:

Ørjan Østvik, Hammerfest, sa fra seg gjenvalg som styremedlem og istedet ble Arne Jenssen, Hammerfest, valgt. Kontorsjef Ørjan Østvik var med i bruutvalget fra 1.12.62 og medlem av styret i A/S Kvalsundbrua fra etableringen 18. februar 1967. Fra anleggsstart 1. februar 1973 til åpningen 14.12.1977 oppsto det

også ved dette anlegget en del uhell på veien. Uhellene forfulgte brua, skrev pressen i forbindelse med åpningen. Det siktes her til at søndre viadukt styrtet sammen i oktober 1975. Betongkranen blåste på havet i en storstorm, en 20 tonn stålseksjon styrtet i havet i september 1976. Kontrollingeniøren betegnet Kvalsundbrua som et av landets vanskeligste bruanlegg. Ingen mennesker omkom på anlegget i anleggstiden. En av anleggsarbeiderne overlevde et fall i sjøen fra 40 mtr. høyde. De største vanskelighetene hadde man med grunnarbeidet for tårnene som var plassert midt i den sterke strømmen i sundet. Dykkertiden var bare 70 min. ad gangen mens det var strømsvake. Vanskelighetene under byggearbeidene forårsaket forlengelse av byggetiden.

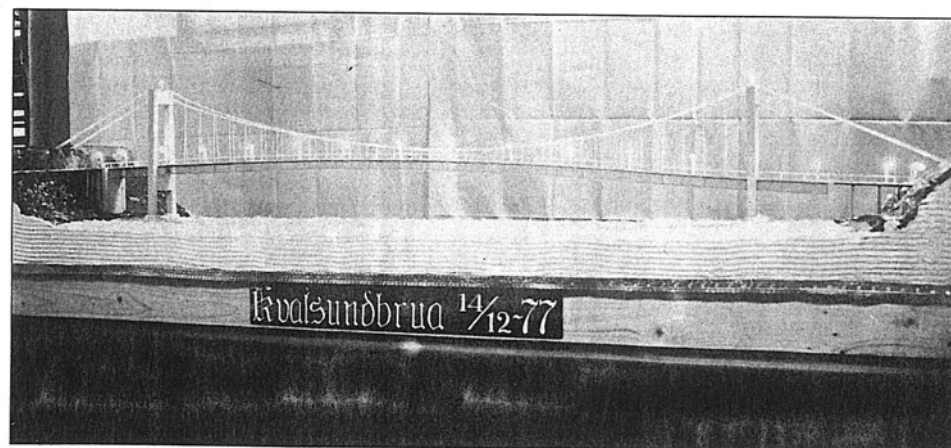
### 1977:

den 17.11. vedtok Kvalsund kommunestyre å føre frem veilys til

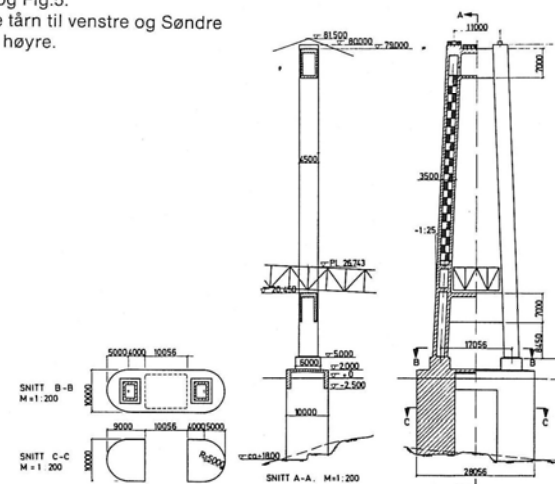
brua på begge sider av Kvalsundet. Onsdag 14. desember ble det skrevet historie i Finnmark. Klokken 11.00 foretok tidligere statsminister, daværende stortingsrepresentant Trygve Bratteli, den offisielle åpning av brua i nærvær av en stor menneskemasse. Hele distriktet var i festrus, det ble både julaften og nyttårsaften på samme dag med hommusikk, fyrverkeri ved brua og fra Salen i Hammerfest om kvelden. Det var spesielle arrangementer for barn og det hele ble avsluttet med en festmiddag om kvelden for innbudte gjester. Konditormester Ulf Sandberg hadde sammen med sine "medentreprenører" laget en festkake som en tro kopi av brua i målestokk 1:400. Avslutningen av fergeepoken ble behørig markert med avgang fra øysiden kl. 10.30 med trafikkanten til åpningsseremonien. Fra 15. desember 1977 er A/S Kvalsundbrua i drift som bompengeprojekt.



Fra anbudsbefaringen i Kvalsundet 5.7.1973.







## Lastklasse

Kvalsundbrua er beregnet for 13 tonn akseltrykk. For hovedkonstruksjonen – som avstivningsbærer og kabler – er benyttet lastforskrift I/1958, mens viadukter og lokale elementer på hengebrua – som dekke og tverrbærere – er dimensjonert etter «Forslag til preliminaire internordiske lastforskrifter» av desember 1971.

## Byggetid

Arbeidene med brua startet med sprengning av forankringer og fundamenter i Vegvesenets egen regi i januar 1973. Betongentreprisen som omfattet tårn, viadukter og forankringer, pågikk fra september 1973 til februar 1976. Stålmontasjen som omfattet trekking av hovedkablene og montering av stålfagverket har pågått i perioden februar 1976 til april 1977. I tidsrommet april 1977 til desember 1977 har forskaling og støping av hengebrudekket pågått. Dette arbeidet ble avsluttet med montering av rekkverk og fugestål.

Fig. 6. Søndre viadukt er utført som monolittisk støpt bjelke-dekkekonstruksjon på betongsøyler.

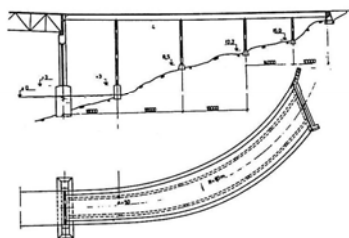
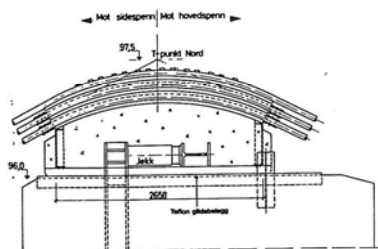


Fig. 8. Kabellager på tårntopp. Lagerklossen som ble monter eksentrisk på tårntopp hviler på et glidebelegg av teflon. Etterhvert som montasjen skred frem ble klossen skjøvet etappevis mot tårnsenter ved hjelp av hydrauliske jekker for å kompensere for elastisk utvidelse og strømming av kabel. Totalt er søndre lagerkloss forskjøvet ca. 680 mm i løpet av montasje- og dekkstøpperperioden.



## Masser

Til bruarbeidet har det i alt medgått følgende masser:

### Betongkonstruksjonen

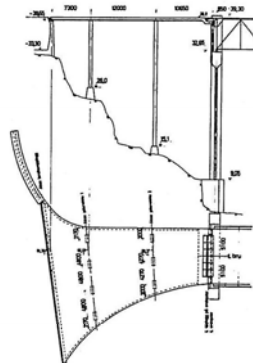
Betong:  
Tårn med  
fundamenter: 10.130 m<sup>3</sup> hvorav 6.430 m<sup>3</sup>  
undervannsstøp

Forankringer: 3.020 m<sup>3</sup>  
Viadukter m/søyler og  
fundamenter inkl.  
endepilarer og landkar: 2.870 m hvorav 410 m<sup>3</sup>  
undervannsstøp.

Dekke på avstivnings-  
bærer 1.360 m<sup>3</sup>  
Sum betong: 17.380 m<sup>3</sup> hvorav 6 840 m<sup>3</sup>  
undervannsstøp

Armeringsstål:  
I tårn, viadukter, for-  
ankring og hengebru-  
dekket har medgått:  
Slakkarmert stål i Ks 40,  
Ks 40 S, St. 37: 900 t  
Spennstål: 85 t  
Sum armeringsstål: 985 t

Fig. 7. Nordre viadukt. Betongplate på søyler.



### Stålkonstruksjonen:

36 hovedkabler med diameter 72 mm,  
samlet lengde 29 065 m: 865 t  
Avstivningsbærer (fagverk): 1145 t  
Forankringsstag og plater: 40 t  
Tårnlagre og sadler: 50 t  
Fugestål: 20 t  
Rekkverk: 95 t  
Hengestenger (samlet lengde  
1971 m) m/fester: 110 t  
Diverse ståldeler: 10 t  
Sum stålvækt: 2335 t

Fig. 10. Tverrsnitt av hengebrua. Avstivningsbæreren er samvirkekonstruksjon som består av et 5,5 m høyt stålfagverk skjærfast forbundet med betongdekket. Hengestangavstand 9 m, tverrbæreavstand 4,5 m.

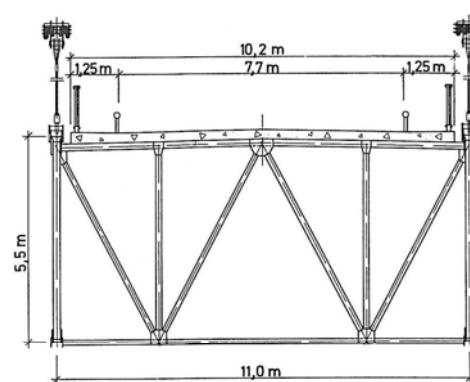


Fig. 9. Nordre forankring. På begge sider av sundet er det benyttet tunellforankringer sprengt ut i fjell. Tunellene er utstøpt med betong og forspent.

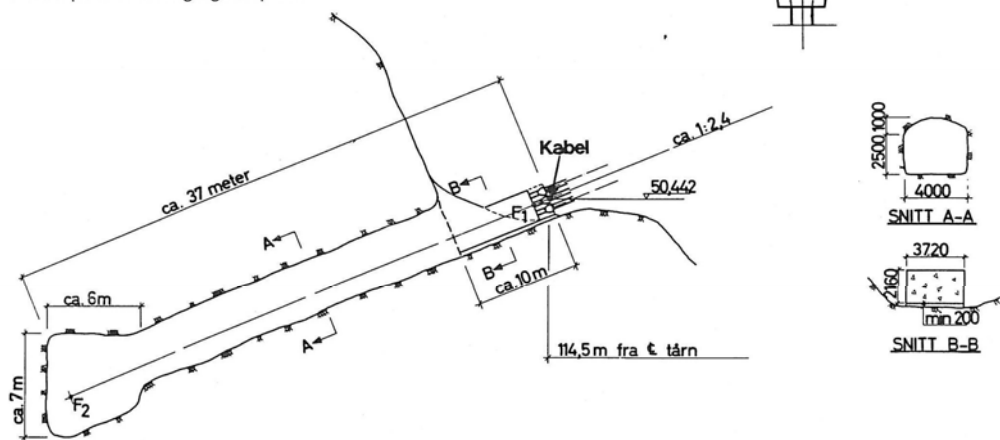
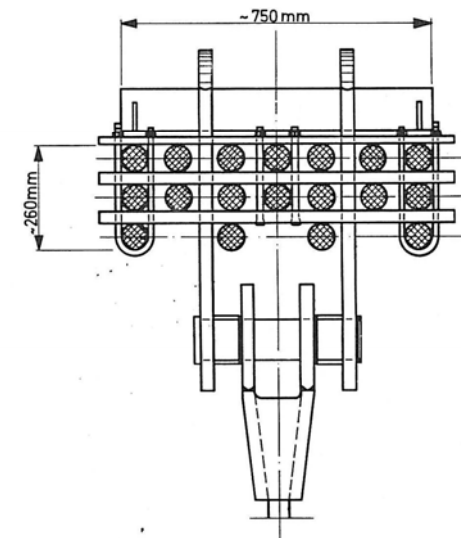


Fig. 11. Kabelbunt på den ene halvside. Buntene er av såkalt åpen utførelse og består av 18 enkeltkabler med diameter 72 mm.



## Kostnad

Kostnadsoverslaget av november 1974 gikk ut på 68,5 mill. kr for brua og tilstøtende veg, heri merverdiavgift innkalkulert.

Når restarbeider og opprydding er ferdig i 1978, vil sluttregningen for prosjektet lyde på vel 70 mill. kr.

## Finansiering av prosjektet

Kostnadene finansieres delvis av statsmidler og delvis av private lånemidler som avdras ved bompenger. Bompengerperioden er satt til 15 år.

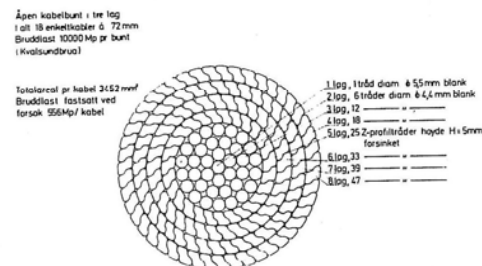
I henhold til St.prp. nr. 69 (1974–75) opererer en med følgende kostnadsdekning overfor A/S Kvalsundbrua og Finnmark fylke (68,5 mill. kr.):

|                                                                                                |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Bruselskapet, egenkapital, tilbakebetales ved bompenger:                                       | 2,0 mill. kr  |
| Bruselskapet, låneopptak, tilbakebetales ved bompenger:                                        | 10,3 mill. kr |
| Bruselskapet, låneopptak, (for-skutteringslån), tilbakebetales ved statsbevilgning etter 1977: | 29,0 mill. kr |
| Distriktsutbyggingsreserven:                                                                   | 7,0 mill. kr  |
| Ordinære statsbevilgninger 1974–78:                                                            | 20,2 mill. kr |
| Sum:                                                                                           | 68,5 mill. kr |

Beløpene ovenfor inkluderer ikke renter i byggetiden. Disse vil dekkes ved lån som tilbakebetales ved bompenger.

Fig. 12

Tverrsnitt av enkeltkabel. For en  $\varnothing 72$  mm kabel er det ved kontrollprøve oppnådd en bruddlast på 556 tonn.



Den endelige finansiering blir da:

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| Bompenger:         | 12,3 mill. kr |
| Statsbevilgningen: | 56,2 mill. kr |
| Sum:               | 68,5 mill. kr |

Bompengene skal ved siden av å avdra en kontantverdi på 12,3 mill. kr, dekke renter på lån samt driftsutgifter ved innkrevingen av bompengene. Den største andel av bompenginntektene går med til dekning av renter og driftsutgifter.

## Utførelse og leveranser

Sprengning av forankringer og alle landfundamenter samt opparbeidelse av tilstøtende veg, er utført av Vegvesenet i Finnmark.

Betongarbeidet (underbygning) – tårn, forankringer og viadukter, er utført av entreprenørfirma Per Gulbrandsen A/S, Bodø, med Brødr. Pedersen, Oslo, som underentreprenør for glidestøp av tårn.

Hovedkablene er levert av Westfälische Union AG, Gelsenkirchen, Tyskland.

Verksted- og montasjearbeidene er utført av 3 samarbeidende verksteder, Alfr. Andersen Mek. Verk. & Støberi A/S, Larvik, Høsveis A/S, Hønefoss og Erik Ruud Mek. Verk. A/S, Oslo.

Alfr. Andersen er hovedentreprenør og står også ansvarlig for støping av hengebrudekket. Underentreprenør for dekketøpen har vært Christie & Opsahl A/S, Molde.

Støping av beskyttelseskappe rundt tårnfundamentet nord er utført av entreprenørfirma Ing. F. Selmer A/S.

Fig. 13

Overgangskonstruksjon i fuge ved endepilar. Fugestålet kan tåle bevegelser opptil 500 mm. Samlet delvekt av ett fugestål ca. 10 tonn.

