

Efter det oven anførte tiltræder departementet veidirektørens forslag om erstatningsbeløbets udbetaling af veianlæggets midler, idet man her specielt skal gjøre opmærksom paa, at der — efter hvad der er oplyst om den paaregnede besparelse ved anlægget Leland—Leren — ikke hertil vil udkræves nogen ny bevilgningspost opført paa veibudgettet.

I henhold til det saaledes foreliggende finder departementet at kunne anbefale indhentet stortingets samtykke til, at der af den

ved veianlægget Leland—Leren paaregnede besparelse, ca. kr. 3 700,00, tillades udbetalt Thorvald Mathisen kr. 1 580,00 og Johan Nikolaisen kr. 100,00, tilsammen kr. 1 680,00, som erstatning for skade forvoldt ved den natten til 17de oktober 1905 under oparbejdelsen af nævnte anlægs forlængelse stedfundne ildsvaade.

Veidirektørens fremstilling for **Tromsø amt** er saalydende:

	Terminen 1907—1908.	
	Veidirektørens foreløbige forslag til amtstinget 1906.	Det af amtstinget 1906 vedtagne budget.
	Kr.	Kr.
1. Rolnes—Skog (fuldf.)	11 000,00	11 000,00
2. Nordstrøm—Finfjordbotten (forts.)	22 000,00	22 000,00
3. Storstennes—Ramfjorden (do.)	22 000,00	22 000,00
4. Rosfjordnes—Strømmen (paabeg.)	¹⁾ 11 000,00	16 000,00
5. Sandtorv—Fauskevaag (do.)	7 000,00	7 000,00
6. Balsfjord—Lyngen (forts.)	22 000,00	22 000,00
Tilsammen	95 000,00	100 000,00

R u t e X I V.

I b b e s t a d.

R o l n e s—S k o g.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, 1902—1903).

Hidtil bevilget kr. 93 000,00.

Overslagssummen, tidligere opgivet til kr. 101 000,00, blev ved veisagernes forelæggelse for amtstinget 1906 forhøiet til kr. 104 000,00.

Merudgiften, kr. 3 000,00, oplystes at hidrøre fra upaaregnede arbeider vedkommende underbygningen og nødvendig forhøielse af

veidækskontoen samt fra en i planen nu medtagen nedkjørsel til handels- og dampskibs anløbsstedet Bolla, om hvilken herredsstyret har andraget og som ansees særdeles paakrævet, anslaaet til kr. 1 200,00 for en længde af 160 m.

Amtsingeniøren bemærkede i denne forbindelse, at der for anlæggets regning tidligere er bygget sidearme til de øvrige større handels- og anløbssteder paa Rolløen, Havnvik og Breivold, for hvilke Bolla ingenlunde staar tilbage i betydning.

I henhold til det saaledes oplyste om dampskibs anløbsstedet Bollas betydning fandt

¹⁾ Veidirektøren foreslog alternativt anlægget Dybvik—Sandstrand (beløb kr. 15 000,00).

veidirektøren ikke at burde modsætte sig, at der medtages i planen ogsaa en arm til dette trafikcentrum.

Amtmanden bemærkede i sit forelæg, at antagelig vil amtstinget intet herimod have at erindre, og foreslog afgivet en udtrykkelig udtalelse om, at den tidligere bidragsvedtagelse ogsaa skal være gjældende for denne nedkjørsel.

Amtstinget 1906 bifaldt dette forslag.

I henhold hertil skulde der restere at søge bevilget kr. 11 000,00, der foreslaaes opført.

Rute IV.

Sørreisen—Maalselven og Sørreisen—Lenvik.

Nordstrøm—Finfjordbotten.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, 1904—1905).

Til dette anlæg er hidtil bevilget

kr. 35 000,00.

Overslagssummen opføres som

før med	«	131 100,00.
Resterer at søge bevilget . . .	«	96 100,00,
hvoraf foreslaaes opført . . .	«	22 000,00.

Rute VIII a

Vollan i Balsfjorden—Tønsaasen i Tromsø-sundet med sidelinier.

Hungeren (Storstennes)—Fågernes i Ramfjorden.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, 1904—1905).

Til dette anlæg er hidtil bevilget

kr. 34 000,00.

Overslagssummen opføres —

under forudsætning af, at Storstennes bliver ende- punktet — som før med	«	147 500,00.
I tilfælde rest at søge bevilget	«	113 500,00,
hvoraf foreslaaes opført . . .	«	22 000,00.

Rute V b.

Rosfjordnes—Gisundet med arm langs Rosfjordvand.

Rosfjordnes—Strømmen bro.

Angaaende dette anlæg tillader veidirektøren sig at henvise til st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, kapitel 8, 1901—1902, side 103—104 og st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, kapitel 7, 1905—1906, side 91 samt til forhandlinger i stortinget 1905—1906, side 718—719.

Anlægget blev af amtstinget 1905 optaget paa budgetforslaget 1906—1907, men veidirektøren kunde af budgetmæssige hensyn ikke skaffe det plads.

Rosfjordnes—Strømmen bro udgjør et led af en projekteret vei fra Rosfjordnes langs Rosfjordvandets vestsiden over Bjoreldalen til Gisundet med arm enten langs vandets vestsiden eller langs dets østsiden til sammenstød med den fra Finsnes—Karlstadveien udgaaende arm til Rosfjordvand.

Fuldstændig plan med overslag for projektet i sin helhed er endnu ikke indkommet til veidirektøren, men saadan foreligger for Rosfjordnes—Strømmen bro, der for en længde af 4 965 m. er anslaaet til kr. 30 100,00. For at skaffe forbindelse med dampskibsanløbsstedet Finsnes maatte man imidlertid oparbejde anlægget kontinuerligt helt ned til færdigbygget vei ved Rosfjordvandets sydsiden.

Nævnte plan tiltrædes i det væsentlige af veidirektøren, idet der dog tages forbehold om nærmere at overveie, hvorvidt den foreslaaede kørebredde 3,75 m. muligens kan indskrænkes til 3,25 m.

Veidirektøren, der anser anlægget i Rosfjord for at være meget berettiget, henstillede til amtstinget 1906 at afgjøre valget mellem dette og det af amtsingeniøren foreslaaede anlæg Dybvik—Sandstrand.

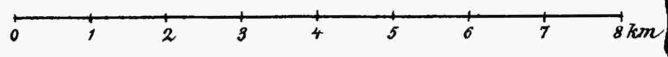
Amtstinget udtalte sig for Rosfjord-anlægget.





Til dette anlæg vedtog amtstinget i 1905 $\frac{1}{5}$ m. v. Schematisk vedtagelse er ikke indkommet til veidirektøren.

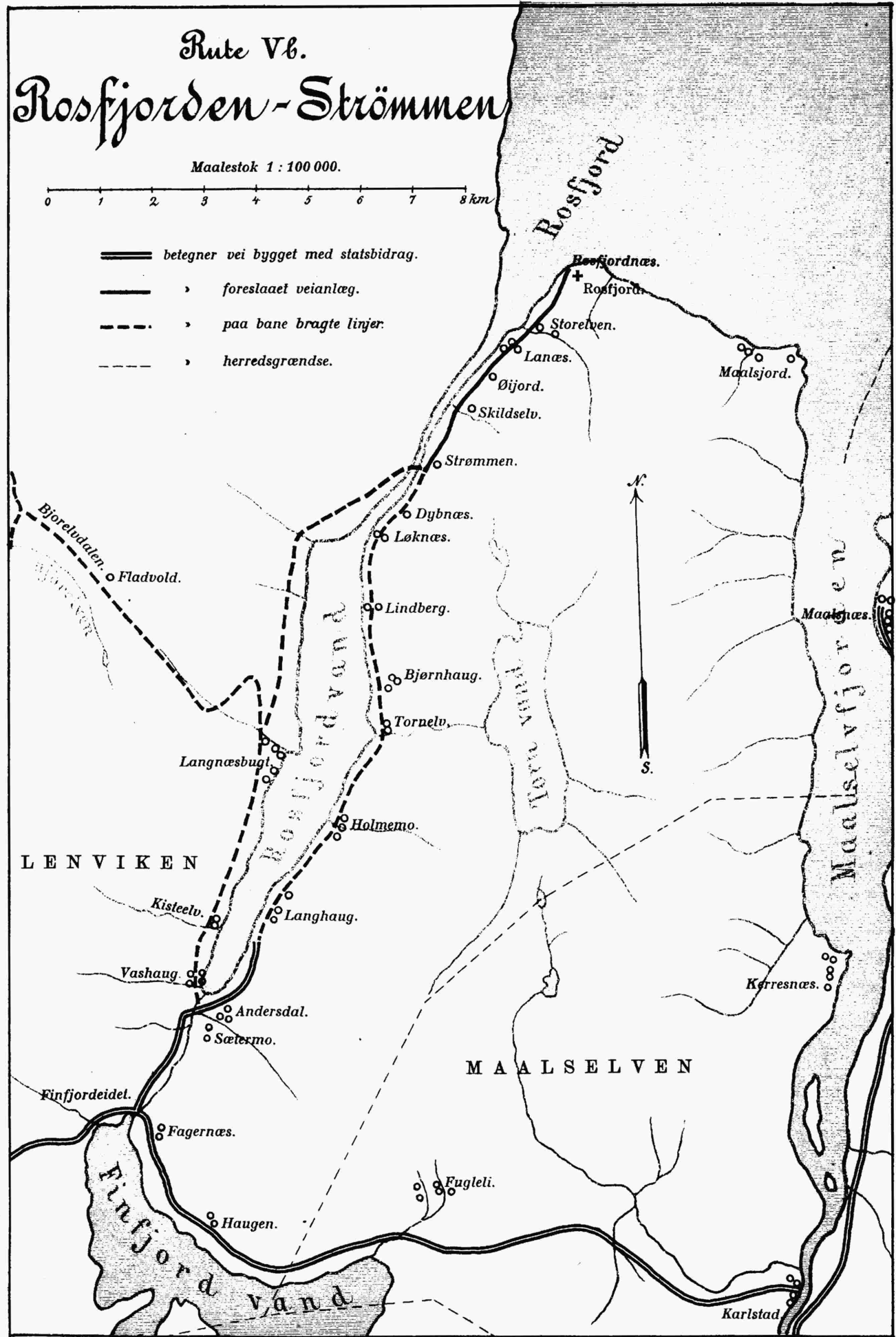
Der foreslaaes opført kr. 11 000,00.

Rute Vb. Rosfjorden - Strømmen

Maalestok 1 : 100 000.



-  betegner vei bygget med statsbidrag.
-  foreslaaet veianlæg.
-  paa bane bragte linjer.
-  herredsgrense.



Det tilføies, at amtstingets veikomite i sin indstilling til sidstafholdte amtsting har udtalt følgende:

«Da det er klart, at forannævnte anlæg Rosfjord—Strømmen bro ikke helt vil kunne udfylde sin hensigt, forinden det er forlænget langs Rosfjordvand til den til Finsnes førende vei, gaar komiteen ud fra, at saadan fortsættelse optages paa budgettet umiddelbart efter fuldførelsen af det nu igangværende anlæg Nordstrøm—Finfjordbotten».

R u t e I.

Hindøen (Trondenes og Kvæfjord).

S a n d t o r v—F a u s k e v a a g.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, 1903—1904).

Dette anlæg udgjør et led af det allerede i 1870-aarene projekterede veianlæg i Trondenes fra Sandtorv til Bergsbro paa Hindøen (kfr. veivæsenets historie, side 487—488).

Af dette anlæg er oparbejdet strækningen Fauskevaag—Sama med sidelinie fra Søvik til Søvikmarken; endvidere er der oparbejdet vei fra Sama over Bergsbro og Auna til Strømsbotn i Kvæfjord; (kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, kapitel 8, 1903—1904, side 95).

Fra Strømsbotn er der projekteret en vei over Storjord og Søvikmarken til sammenstødpunktet Gausvik i veiprojektet Fauskevaag—Sandtorv.

Fra sidstnævnte sted sydover til amts grænsen er der spørgsmaal om at anlægge en herredsvei til forbindelse med Hols Sogn i Nordlands amt.

Af det gamle projekt Sandtorv—Bergsbro gjenstaar, som det fremgaar af foranstaaende, nu kun strækningen Sandtorv—Fauskevaag, der for en væsentlig del har været udskudt alene af hensyn til, at der har været tvil om, hvorvidt Veien fra Gausvik skulde føres langs søen til Fauskevaag (Guldberglinien) eller ind i Landet forbi Storvand til Søvikmarken.

Amtsingeniøren udtalte i skrivelse af 29de juni 1905 til Trondenes formandskab, at der knytter sig betydelige lokalinteresser til

begge linier, saaat hver for sig kan siges at være berettiget. Derimod kommer linierne i konkurrenceforhold til hverandre, naar man betragter dem som led i en hovedforbindelse Sandtorv—Harstad og derhos har for øie, at der for nærværende kun kan være spørgsmaal om at gennemføre et af projekterne.

Amtsingeniøren havde tidligere været til bøielig til at holde paa linien gennem Søvikmarken som den heldigste, dels fordi omkostningerne for denne antoges at ville blive mindre end for en linie forbi Guldberget og dels af hensyn til Søvikmarkens udviklingsmuligheder i forbindelse med forannævnte fremtidige veiforbindelse over Storjord til Kvæfjord.

Det har imidlertid ved senere foretagne undersøgelser vist sig, at linien om Guldberget vil blive kr. 11 100,00 billigere og ca. 3,7 km. kortere at bygge; endvidere at den har gunstigere stigningsforhold og en heldigere beliggenhed ligeoverfor mulige snehindringer.

Befolkningen i Søvikmarken, for hvem det hovedsagelig gjælder at komme til sjøen og til hovedveien i Søvik, kan uden store omkostninger skaffes en brugbar fremkomst til dette punkt, og den nævnte veiforbindelse til Kvæfjord synes at have lange udsigter.

Hertil kommer hensynet til forbindelsen over sundet med veinettet paa fastlandet. Overfarten bør efter amtsingeniørens formening foregaa fra Lilleeng til Stensland, hvilket sidste sted er det nordlige endepunkt for veien sydover til Lavangen og Ofoten samt tillige udgangspunkt for en fremtidig vei østover til Sandstrand m. fl. Steder. Ved Lilleeng—Stensland er sundet kun 1 100 m. bredt, og da strømforholdene her skal være gunstige, skulde en færgeforbindelse kunne istandbringes.

Af disse hensyn foreslaar derfor amtsingeniøren nu linien om Guldberget valgt.

Trondenes herredsstyre udtalte sig i møde den 27de oktober 1905 ogsaa for valg af denne linie, men henstillede derhos, at der ved hjælp af statsmidler skaffes opsidderne i Søvikmarken (Storvandet) en billig veiforbindelse til det nuværende endepunkt for statsveien i Søvikmarken.

Herredsstyret vedtog at yde som bidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

Det nu foreslaaede anlæg, Sandtorv—Gausvik—Fauskevaag, vil skaffe en befolkning paa ca. 740 mennesker (ca. 55 pr. km.) landværts fremkomst indbyrdes samt til den nordenfor Fauskevaag liggende del af bygden og Harstad, men veien faar, som foran nævnt, særlig betydning som det manglende led til opnaaelse af forbindelse mellem veinettene paa Hindøen og paa fastlandet.

Veidirektøren maa derfor med amtsingeniøren anbefale anlægget udført som statsveianlæg.

I forelægget for amtstinget 1906 anbefales anlægget optaget paa budgettet 1907—1908 af hensyn til, at det egner sig udmerket for arbejdsdrift om vinteren.

Amtmanden bemærkede med hensyn til linievalget, at han for sit vedkommende intet har at erindre mod herredsstyrets beslutning af 27de oktober 1905 og tilføjede: «formentlig vil man kunne gaa ud fra, at amtstinget er af samme mening, hvis ingen udtalelse i modsat retning fremkommer».

Saadan udtalelse fremkom ikke fra amtstinget. Dette vedtog det af veidirektøren foreslaaede distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v. Schematisk vedtagelse er ikke indkommet til veidirektøren.

Overslagssummen lyder paa kr. 128 400,00 for en længde af 13 427 m.; heri indbefattet en 270 m. lang sidearm til expeditionen i Gausvik, beregnet til kr. 1 300,00.

Veidirektøren har intet væsentlig at bemærke til den foreliggende plan med undtagelse af, at der maa tages forbehold om veiens tracé forbi Guldberget.

Til anlæggets paabegyndelse foreslaaes opført kr. 7 000,00.

Angaaende den forannævnte forlængelse af veiforbindelsen til Søvikmarken (Storvandet), der af amtsingeniøren anbefales tilknyttet planen for heromhandlede anlæg, men for hvilken der endnu ikke foreligger plan og overslag, forbeholdes nærmere udtalelse ved en senere anledning.

Rute VIII.

Balsfjord—Lyngen.

(Kfr. kartskitse i st. prp. nr. 10, 1898—1899).

Til dette anlæg er hidtil bevilget

kr. 202 474,00.

Som meddelt i forrige veibudgetproposition, side 91, er der nu opnaaet enighed om valg af linien til Kvesmenes.

Lyngens herredsstyre andrager imidlertid om, at der i forbindelse med dette anlæg anvendes kr. 10 000,00 til bro og kørbar fremkomstvei mellem Otterodden og Gjetsten.

Veilængden mellem disse steder angives til ca. 3 400 m. Nogen plan for nævnte arbejde foreligger ikke, men amtsingeniøren antager med sikkerhed, at en brugbar fremkomst vil kunne oparbejdes for ovennævnte beløb, kr. 10 000,00.

Ved veisagerens forelæggelse for amtstinget 1906 anbefalede baade amtsingeniøren og veidirektøren nævnte andragende, og i overensstemmelse med amtmandens forslag besluttede amtstinget at yde et distriktsbidrag af $\frac{1}{10}$ m. v. Schematisk vedtagelse er ikke indkommet til veidirektøren.

Anlæggets overslagssum bliver i tilfælde af, at stortinget skulde bifalde den foreslaaede planforandring, at opføre med kr. 235 000,00.

Resterer at søge bevilget kr. 32 526,00, hvoraf foreslaaes opført kr. 22 000,00».

Departementet skal med hensyn til det af veidirektøren omhandlede veianlæg Rolnes—Skog bemærke, at man tiltræder forslaget om, at en arm til handels- og dampskibsanløbsstedet Bolla medtages i planen for anlægget.

Ligeledes finder departementet at kunne slutte sig til, hvad veidirektøren har bragt i forslag for veiprojekterne Rosfjordnes—Strømmen bro og Sandtorv—Fauskevaag, idet tilføies, at man har tilskrevet amtmanden om snarest muligt at indsende schematiske vedtagelser for de til anlæggen forudsatte distriktsbidrag. Som det vil sees, er det af veidirektøren bragt i forslag, at der i forbindelse med anlægget Balsfjord—Lyngen anvendes kr.

10 000,00 til bro og kørbar fremkomstvei mellem Oterodden og Gjetsten.

Angaaende planen for dette arbeide har veidirektøren afgivet nærmere udtalelse i skrivelse til departementet af 21de september 1906, som man tillader sig at hidsætte:

«Under henvisning til, hvad der i veidirektørens budgetfremstilling for terminen 1907—1908, side 171, er anført angaaende anlæg af bro og kørbar fremkomstvei mellem Oterodden og Gjetsten i forbindelse med veianlægget Balsfjord—Lyngen, tillader veidirektøren sig hoslagt at oversende en fra amtsingeniøren i Tromsø amt indkommet plan af 14de september 1906 for nævnte arbeider.

Som det heraf vil fremgaa, er længden mellem Oterodden og Gjetsten 3 540 m. og detaljeoverslaget udviser, at man for den tidligere opgivne sum, kr. 10 000,00, vil kunne erholde en tarvelig udstyret grusvei med maximumstigning 1 : 12 og kørebredde

2,5 m. med mødepladse af 3,75 m. kørebredde.

Den i nævnte sum indgaaende bro over Balsfjordelven, 1 spænd helvalsede jernbjelker à 12,00 m. lysvidde, 2,6 m. kørebredde, er planlagt saaledes, at den uden ombygning kan indgaa i en mulig fremtidig hovedrute langs Lyngens vestside.

Veidirektøren har intet væsentligt at bemerke til ovenstaaende plan.»

Efter det foreliggende finder departementet at kunne anbefale, at den til et kostende af kr. 10 000,00 anslaaede bro og vei mellem Oterodden og Gjetsten medtages i planen for anlægget Balsfjord—Lyngen, idet bemerkes, at schematisk bidragsvedtagelse for arbeidet er begjæret indsendt til departementet.

Veidirektørens fremstilling for **Finmarkens amt** er saalydende:

	Terminen 1907—1908.	
	Veidirektørens foreløbige forslag til amtstinget 1906.	Det af amtstinget 1906 vedtagne budget.
	Kr.	
1. Kolvik—Lakselv (fuldf.)	3 100,00	De af veidirektøren foreslaaede anlæg.
2. Sopnes—Øksfjordbunden (forts.)	20 000,00	
3. Finnes—Ingø—Laukholmen (fuldf.)	19 650,00	
4. Smørfjord—Kistrand (paabeg.)	14 000,00	
5. Skalelv—Kiberg (paabeg.)	3 000,00	
Tilsammen	59 750,00	

Amtstinget 1906 udtalte sin beklagelse over det knappe beløb, hvormed budgettet for Finmarkens veiarbeider foreslaaes og bevilges, og fastholdt, at bevilgningen bør øges til kr. 80 000,00, thi kun med en saadan bevilgning

kan man faa hovedveie og fiskeværveie færdige i rimelig tid.

Hertil skal veidirektøren tillade sig at bemerke, at efter det foreliggende tilsteder de budgetmæssige hensyn ikke, at der for