

Kap. 7. Tit. 1—9. Ang. bevilgning til veivæsenet.

utsatte bidrag 2: $\frac{1}{2}$ av anlægsomkostningerne foruten samtlige utgifter til grund m. v. tilikemed veiens fremtidige velikehold.

Løvrig maa departementet av budgetmæssige hensyn innskærpe sig til at foreslaa opført for kommende termin:

Til bro over Ranenelven ved Seifors kr. 25 000,00
« Unkerelv bro—Mikkeljord 5 000,00

Veidirektøren har for Tromsø amt avgit saadan budgetfremstilling:

Terminen 1ste juli 1912—30te juni 1913.

Veianlæg.	Det av amtstinget 1911 vedtagne budget.		Veidirektørens nærværende forslag.	
	Brutto.	Netto.	Brutto.	Netto.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1. Tennevik—Sandstrand—Dypvik (forts.)	13 000,00	7 800,00	13 000,00	7 800,00
2. Sandtorv—Fauskevaag m. v. (forts.)	13 000,00	10 400,00	13 000,00	10 400,00
3. Bro over Salangselven ved Elvebakken (paabeg.)	21 000,00	16 800,00	21 000,00	16 800,00
4. Sørstrøm—Skølven (paabeg.)	20 000,00	16 000,00	20 000,00	16 000,00
5. Sletnes—Storstennes (fuldf.)	16 300,00	13 040,00	16 300,00	13 040,00
6. Skjold—Raavaand (paabeg.)	10 000,00	8 000,00	10 000,00	8 000,00
7. Tromsøysund—Ramfjord (forts.)	18 000,00	14 400,00	18 000,00	14 400,00
8. Lyngseidet—Rottenvik—Aarøbugt (forts.)	15 000,00	12 000,00	18 000,00	14 400,00
9. Nordlands amtsgrænse—Elvenes (paabeg.)	20 000,00	1) 18 000,00	—	—
Tilsammen	146 300,00	116 440,00	129 300,00	100 840,00

De opførte poster er delvis lavere end ønskelig kunde være av hensyn til arbejdsdriften, men veidirektøren har efter omstændighederne ikke kunnet strække sig længere end forslaget angir.

Om utredelse av distriktsbidragene.

I veibudgetpropositionen 1909 fremhævet veidirektøren ønskeligheden av at amtskommunen overtar noget av distriktsbidragene til veianlæg, i likhet med hvad der finder sted i samtlige sydligere amter med undtagelse av Nordland. Denne uttalelse fik støtte av det kgl. departement (kfr. prp. 1909, side 13—15).

Et flertal i Stortingets velkomite hadde ogsaa — baade i 1908 og i 1909 — uttalt sin tilslutning til denne opfatning.

Saken blev omhandlet i forelægget for Tromsø amtsting 1909.

Av veidirektørens skrivelse hitsættes følgende:

• Veidirektøren har ogsaa tidligere uttalt sig for Tromsø amtskommunes deltagelse i utredelsen av distriktsbidragene til veianlæg.

I skrivelse av 7de juli 1876 til amtmanden, av hvilken utdrag er trykt i st. prp. nr. 10, 1877, side 140—142, uttalte veidirektøren saaledes, at det var nødvendig, at det hele amt deltar i utgifterne til veiarbejdsdriften, og henstillet, om der ikke til en begyndelse kunde være spørsmaal om at foreslaa utlignet $\frac{1}{10}$ over det hele amt og $\frac{1}{10}$ foruten grund paa de engere distrikter.

I skrivelse av 26de juni 1879 henstillet veidirektøren til amtmanden at forelægge saken for amtstinget (kfr. st. prp. nr. 10, 1880, side 128 flg.).

Av st. pr. nr. 10, 1883, side 159 flg., vil sees, at distriktsbidraget for flere anlægs vedkommende derefter blev fastsat til $\frac{1}{3}$, hvilket bidrag imidlertid helt overtoges av de engere kommuner. Veidirektøren bemærket i den anledning, at denne forekelse av bidraget «ikke er tilveiebragt, saaledes som av mig forutsat, ved en samvirken av amtskommunen og vedkommende engere kommuner, men av disse sidste alene.»

Veidirektøren fandt amtskommunes deltagelse i distriktsbidragets utredelse for rigtig og hensigtsmæssig.

1) Beregnet efter $\frac{1}{10}$ distriktsbidrag.

Kap. 7. Tit. 1—9. Ang. bevilgning til veivæsenet.

Som et viktig skritt i retning av en saadan ordning nævnte veidirektøren den av amtstinget i 1880. fattede beslutning om utligning til en amtsveikasse.

Av den skrivelse fra amtmanden, som ligger til grund for amtstingets beslutning herom (amts-tingsforh. 1880, side 240) sees, at amtmanden hadde hat for øie, at amtskommunen ialfald i enkelte tilfælde maatte træde hjælpende til ved utredelsen av distriktsbidrag til veianlæg, likesom han ogsaa imøtegik den vistnok temmelig almindelige opfatning, at veintgifternes fordeling paa det hele amt skulde i Tromsø amt være uberettiget paa grund av de lokale forhold.

Et andragende fra Lyngens herred om bidrag til veianlægget Lyngseidet—Pollen blev avslaaet av amtstinget 1880. I komiteindstillingen uttaltes, at «saalænge amtsveikassens midler ikke er betydeligere end nu, finder man det utilraadelig, at der av den tilstaaes bidrag til veiarbeider, som væsentlig utføres for statsbidrag».

I dette avslag syntes at ligge en antydning av, at idetmindste komiteen tænkte sig, at amtskommunen senere hen burde yde bidrag ogsaa til veier, som utføres for Statens Veivæsens regning.

Spørsmålet er nævnt av veidirektøren i st. prp. nr. 10, 1886, side 247, do. do. 1887, side 55, og do. do. 1888, side 113.

Veidirektøren har senest gjenoptat spørsmålet om Tromsø amtskommunes deltagelse i distriktsbidraget til veianlæg ved behandlingen av veisaken Sletnes—Storstennes.

Saaledes som i veibudgetprp. 1909, side 13, jfr. side 91, anført, negtet amtstinget at la amtskommunen utrede nogen del av distriktsbidraget til dette anlæg.

Det almindelige distriktsbidrag i Tromsø amt er $\frac{1}{5}$ m. v. Der kunde muligens være grund til at søke dette forheiet til $\frac{1}{4}$ for at bevirke hurtigere fremme av veibygningen.

Veidirektøren legger dog ikke særdeles megen vekt paa forskjellen mellem $\frac{1}{5}$ og $\frac{1}{4}$. Det ansees derimot i hvert fald uehdig, at ikke amtskommunen deltar i utredelsen av bidraget, idet man derved bl. a. hemmes i utførelsen av større gjennomgangslinjer som f. eks. det store, vigtige veisystem Salangsdalen—amtsgrænsen med nærmer

Den hele bevilgning, som Tromsø amtskommune for tiden utreder til veivæsenet, gaar til et fond for bidrag til kommunal veibygning. For 1908 androg denne bevilgning til kr. 6 500,00.

Til sammenligning kan anføres, at i Stavanger amt med en landbefolkning av 80 583 mennesker blev der for terminen 1907—1908 bevilget som bidrag til hovedveianlæg ca. kr. 13 300,00 og til bygdeveianlæg kr. 21 900,00, til sammen kr. 35 200,00.

Tromsø amts landbefolkning utgjør 67 366 mennesker.

Tromsø amt fik for terminen 1907—1908 en bruttostatsbevilgning til veier av kr. 95 000,00, mens Stavanger amt fik ca. kr. 66 250,00.

Tromsø amt fik altsaa næsten 50 pct. mere end Stavanger amt, mens førstnevnte kun utredet ca. $\frac{1}{5}$ av, hvad sidstnevnte amt ydet til sin veibygning.

Hvis Tromsø amtskommune deltok i utredelsen av distriktsbidragene til de paa statens veibudget opførte veianlæg overensstemmende med veidirektørens antydning i 1876, og man gaar ut fra de av amtstinget 1907 ønskede bruttobevilgninger, ca. kr. 150 000,00, samt endvidere forutsætter et distriktsbidrag av $\frac{1}{5}$ som det almindelige, vilde der paa amtet komme kr. 15 000, som tillagt bevilgningen til amtets veifond vilde utgjøre ca. kr. 22 000,00, hvilket neppe vilde være et avskrækkende beløp for at faa veivæsenet ut av det efter veidirektørens mening mindre heldige spor hvori det nu befinner sig.

Veidirektøren tillater sig derfor at slutte sig til det kgl. departement, naar det i veibudgetprp. 1909, side 15, anfører, at det antages at være grund til at søke gjennomført den ordning, som er almindelig, nemlig at kvotadelsbidragene utredes i fællesskap av amt og herred.»

Sakens behandling av amtstinget blev utsat til aaret 1910.

I skrivelse av 21de august 1909 til amtmanden gav veidirektøren en oppgave over de utlignede kommunale skatter m. v. i aaret 1905 samt omhandlet spesielt Nordlands og Tromsø amters økonomiske stilling og utgifter til veivæsenet i sammenligning med de øvrige amter. (Denne skrivelse er indtat i veibudgetprp. 1911, side 76—77).

Stortingets veikomite paapekte i indst. S. VII, 1910, side 38, det uehdige i den nuværende ordning med distriktsbidragene til veianleggene i Tromsø amt, kfr. i denne forbindelse departementschefens og veikomiteens formands uttalelser under veibudgettets behandling i Stortinget 1910 (forh. side 1157).

I forelægget for Tromsø amtsting 1910 fremholdt baade veidirektøren og det kgl. departement ønskeligheten av bidragenes utredelse i fællesskap av amt og herred.

For nævnte amtsting forelaa uttalelse i sakens anledning fra amtsingeniøren (skrivelse av 20de juni 1910 til amtmanden):

Herav hitsættes følgende:

«En konsekvent gjennomførelse av den omtalte nye ordning skulde lede til, at der blev bestemt en fast kvotadel for hvert amt, maaske med undtagelse av mellemriksveier og enkelte store hovedruter, høifjeldsveier o. lign. Isaaftald vilde man undgaa de jevnligte dissenser om distriktsbidragets størrelse for hvert enkelt anlæg. Det fik da bli amtstingets sak at variere bidragets fordeling paa amt og herred efter

anlæggets betydning, distriktets økonomiske stilling m. v.

Hvad nu angaar ordningens indførelse i vort amt vil der selvsagt straks reises spørsmål om, hvorvidt den ikke vil fordele de angjældende byrder paa de enkelte herreder paa en mindre retfærdig maate. Man vil her navnlig tænke paa to forhold:

At enkelte herreder har en noget fremskredet statsveibygning, hvortil de har ydet distrikts-

bidrag efter den hittilværende ordning (uten amtets hjælp).

At andre herreder efter sin beliggenhet og beskaffenhet litet eller slet intet kan paaregne av statsveibygning.

Til belysning av disse forhold hitsættes efterstaaende tabel. De opførte tal er ikke absolut nøiagtige, men det spiller ingen rolle i dette tilfælde.

Herred.	Statsveibygning, kroner.	
	Utført (iberegnet bevilgning 1910—11).	Resterer pr. 1/1 1911.
	Kr.	Kr.
Kvædfjord	234 000,00	190 000,00
Trondenes	470 000,00	330 000,00
Bjarkøy	—	—
Ibbestad	275 000,00	457 000,00
Lavangen	—	254 000,00
Bardu	93 000,00	408 000,00
Salangen	118 000,00	265 000,00
Dyrøy	—	140 000,00
Sørreisa	200 000,00	70 000,00
Tranøy	—	33 000,00
Torsken	—	81 000,00
Berg	—	35 000,00
Hillesøy	—	88 000,00
Lenvik	138 000,00	141 000,00
Maalselven	350 000,00	480 000,00
Malangen	89 000,00	283 000,00
Balsfjord	306 000,00	545 000,00
Tromsøysund	138 000,00	430 000,00
Sørfjord	—	60 000,00
Karlsøy	—	—
Helgøy	—	—
Lyngen	204 000,00	694 000,00
Skjærvøy	—	201 000,00
Nordreisa	179 000,00	100 000,00
Kvænangen	26 000,00	261 000,00
Tilsammen	2 820 000,00	5 546 000,00

Som det av tabellen fremgaar er der i amtet kun 1 herred (Sørreisa), som har forholdsvis litet igjen av veibygning; 4 herreder (Kvædfjord, Trondenes, Lenvik og Nordreisa) er omtrent halvfærdig eller litt mere; 5 herreder (Ibbestad, Maalselven, Salangen, Balsfjord og Lyngen) er noget mindre end halvfærdig; 4 herreder (Bardu, Malangen, Tromsøysund og Kvænangen) kan siges at ha saavidt begyndt paa sin statsveibygning;

8 herreder (Lavangen, Dyrøy, Tranøy, Torsken, Berg, Hillesøy, Sørfjord og Skjærvøy) har endnu intet faat. I de resterende 3 herreder (Bjarkøy, Karlsøy og Helgøy) er der ikke forutsat statsveibygning.

Idetheletat skulde omtrent en tredjedel av amtets statsveibygning være færdig. Naar hensees hertil samt til, at der kun er et faatal av herreder, som litet eller intet

vil erholde av statsveibygning, skulde det ikke være betænkelig at indføre et nyt system for distriktsbidragenes utredelse.

Hvor stor andel av distriktsbidragene amtskommunen i tilfælde bør overta, kan jo være en skjønssak. Veidirektøren sees at antyde en halvdel. Jeg tror imidlertid, at der vil opnaaes, hvad der tilsigtes med ordningen, om andelen sættes noget lavere, f. eks. til en tredjedel — den samme kvotadel, som amtsveikassen normalt yder til herredsveibygningen. Gaaes ut herfra samt fra et samlet distriktsbidrag av ca. kr. 27 000,00, skulde der paa amtet falde en aarlig utgift av ca. kr. 9 000,00. Herav maatte efter loven halvdel utlignes paa matrikulskylden og den anden halvdel fordeles paa herrederne. For 1911 er foreslaaet utlignet ialt kr. 95 492,00, hvorav kr. 47 992,00 paa matrikulskylden og kr. 47 500,00 paa herrederne efter lov av 15de mai 1882 (kfr. sak nr. 55, 1910). Den nævnte merutgift, kr. 9 000,00, vilde altsaa øke utligningsbeløpene med ca. 9,5 pct. Matrikuls-katten vilde stige fra kr. 7,00 til kr. 7,66 pr. skyldmark.

Som ovenfor nævnt anser jeg den paa bane bragte nye ordning med hensyn til distriktsbidragenes utredelse heldig. Ved siden herav tror jeg, det vil bidra til at skaffe vort berettigede krav paa stigende bevilgning til veianlæg gehør og idethele styrke vor stilling paa dette felt, at amtet etterkommer et gjentagende og sterkt fremholdt ønske fra statsmyndighetene.

Jeg tillater mig derfor at foreslaa, at amtskommunen utreder en tredjedel av distriktsbidragene til statsveianleggene, samt at den nye ordning gjøres gjældende fra og med terminen 1911—1912.

Amtmanden fandt i det væsentlige at kunne slutte sig til det av amtsingeniøren anførte og formet sit utkast til amtstingets beslutning i veisakerne i overensstemmelse hermed.

Amtstingets veikomite 1910 uttalte følgende:

«Det vil uten nogen nærmere paapekning indsees, at dette er en sak, som vil ha ganske stor økonomisk betydning for de enkelte herreder inden amtet. Særlig vil en ændring, saaledes som av departementet, Stortingets veikomite og veidirektøren ønsket, og av amtmanden og amtsingeniøren foreslaaet, virke tungt for de herreder, hvis naturlige forhold gjør, at der litet eller ikke kan bli tale om statsveibygning — som ogsaa for de herreder, der allerede har fuldført en større del av sin statsveibygning og til denne selv helt ut utredet sit distriktsbidrag.

Imidlertid er komiteen enig om, at det her nævnte hensyn jo ikke bør danne nogen avgjørende hindring mot den i forslag bragte ordning, hvis denne vil maatte erkjendes heldig for en raskere fremme av veibygningen inden amtet og hvis den foreslaaede ordning kan ansees forsvarlig, naar hensees til amtskommunens evne til at bære en foretøkt utligning paa matrikulen og herrederne.

Komiteen finder imidlertid, at det nu foreliggende materiale ikke gir saa fuldstændige oplysninger i saa henseende, at den auser det forsvarligt for amtstinget allerede iaar at gaa til at vedta en for herredernes økonomi saa viktig beslutning. Komiteen vil derfor foreslaa, at spørsmålet behandles eller med fornøden utredning forelægges herredsstyrene til uttalelse og derefter behandles av amtsutvalget.

Det er komiteen bekjent, at Nordlands amtsting iaar bestemt har uttalt sig mot, at amtskommunen overtar en del av distriktsbidragene, og de samme hensyn som forsaavidt har gjort sig gjældende i Nordland vil sikkerlig kunne gjøres gjældende ogsaa her i Tromsø amt. Inden Nordlands amt er utkastet tanken om, at amtet i enkelte særlige tilfælder — hvor f. eks. et med hensyn til økonomisk bæreevne daarlig stillet, mindre herred trenger større og kostbare statsveianlæg — yder herredet ialfald nogen støtte ved direkte bidrag til betaling av dets distriktsbidrag. Dette er en tanke, som kanskje bør komme med ved de overveielser, som dette spørsmål vil foranledige.»

I overensstemmelse med komiteens forslag fattet amtstinget 1910 følgende enstemmige beslutning:

«Spørsmålet om amtskommunens deltagelse i utredelse av distriktsbidragene til statsveibygninger blir at forelægge samtlige herredsstyrene til uttalelse og derefter at behandle av amtsutvalget.»

I skrivelse av 29de mai 1911 til amtmanden henviste det kgl. departement til, hvad der om heromhandlede spørsmål blev uttalt i veibudgetprop. 1911, side 91—92 og 96 samt av Stortingets veikomite i indst. S. VII s. a. side 16 med tilføiende, at saavel departementet og nævnte stortingskomite fremdeles har den opfatning, at det for veibygningens utvikling er en uheldig ordning, at distriktsbidragene erlægges i sin helhet av vedkommende herredskommuner.

For amtstinget 1911 forelaa uttalelse fra herredsstyrene angaaende spørsmålet om amtskommunens deltagelse i utredelse av distriktsbidragene til statsveier. 9 herreder uttalte sig for og 16 herreder imot indførelse av den av amtsingeniøren med amtmandens tilslutning foreslaaede ordning, at amtskommunen overtar $\frac{1}{3}$ av distriktsbidragene.

Under de foreliggende omstændigheter (herunder tat i betragtning sakens stilling for Nordlands amts vedkommende) fandt amtsingeniøren det hensigtsløst at gjenta forslaget fra 1910; (skrivelse av 22de mai 1911 til amtet).

Amtsingeniøren uttalte bl. a. følgende:

«Av departementets foran citerede uttalelse synes ikke at fremgaa, at der fra statens side vil bli stillet noget almindelig krav angaaende en ny ordning for Nordlands amts vedkommende. Samme holdning tør vel kunne paaregnes likeoverfor Tromsø amt, da de forhold, som blir bestemmende, neppe

er væsentlig forskjellig for de to amter. Imidlertid forekommer det mig rimelig, om Tromsø amts-ting søker at stille sig noget mere imøtekommende likeoverfor det offentliges henstillen i dette spørsmål end Nordlands amts-ting. Saasandt som en amtskommunes fornemste opgave paa andre felter, hvor det gjælder at bære økonomiske byrder, er at virke utjevne eller regulerende, saavist maa der være grund for amtskommunen til at yde et enkelt herred ekstraordinær støtte, naar der handles om et saa viktig formaal som veibygningen.

Jeg tillater mig derfor at henstille, at amts-tinget indbydes til i anledning av den foreliggende sak at fatte en beslutning i likhet med følgende antydning:

Amtstinget finder at den hittil gjældende ordning for utredelse av distriktsbidragene til statsveianlæggene i Tromsø amt bør opretholdes, dog saaledes at der undtagelsesvis kan bli spørsmål om at yde amtsbidrag til enkelte herreder, naar forholdene gjør det særlig paakrævet.

Saken behandledes i amtsutvalgets møte den 26de mai 1911 (se forh. s. a. sak nr. 59 side 34). Amtsutvalgets flertal fandt det heldigst, om man hadde kunnet faa gjennomført den ordning som var bragt i forslag for amts-tinget 1910. Det forekom flertallet urimelig, at amtskommunen deltar i utgifterne til de saakaldte herredsveier, mens bidragene til statsveiene i sin helhet falder paa vedkommende herreder. Den omvendte ordning vilde selvfølgelig være den naturligeste.

Det uttales videre:

«Overhovedet finder man, at veivæsenets utvikling er et av de formaal til hvis fremme amtskommunen bør træde mest mulig støttende til, for at utjevne og regulere byrderne, saa disse ikke falder for tungt paa de herreder hvor den økonomiske evne er svak. Av samme grund som amtet bidrar til sindssyke, abnorme, jordmødre, skolevæsen o. s. v., av samme grund burde det yde tilskud til statsveiene. Og de herreder som mener, at de ikke vil faa behov for nogen hjelp til veier, burde ikke av hensyn hertil vægre sig for at støtte dem, som trenger saadanne. Kravene falder saa forskjellig, baade paa de forskjellige steder og til de forskjellige tider. Netop det distrikt som ikke behøver veier, kan ha behov for en forholdsvis større bistand paa andre kanter, og jo flere av disse formaal amtet støtter, desto mer likelig og retfærdig tør man forutsætte at hjelpen vil falde over det hele amt, naar man ser saken i det hele og store og har et længere tidsrum for øie.

Flertallet finder imidlertid ikke grund til nærmere at utvikle eller begrunde dette sit principielle standpunkt, idet man under de forhaanden-værende og i amtsingeniørens ovennævnte skrivelse nærmere paapekte omstændighet finder at burde slutte sig til de to øvrige medlemmer og anbefale amtsingeniørens forslag.»

Amtmanden anbefalte ogsaa beslutning overensstemmende med amtsingeniørens forslag.

Amtstingets veikomite sluttet sig likeledes til dette, idet den fandt, at dette er den efter forholdene bedst opnaelige løsning av spørsmålet.

Amtstingets beslutning var overensstemmende hermed.

Veidirektøren slutter sig til amtets veistyres, amtsutvalgets flertals og amtsingeniørens principale standpunkt.

Rute Ia.

Amtsgrænsen mot Nordlands amt—Dypvik i Ibbestad.

Tennevik—Sandstrand—Dypvik.

(Kartskisse i veibudgetprop. 1909).

Til veianlæg fra Sandstrand til Dypvik er bevilget kr. 55 700,00, for hvilket beløp anlægget ventes fuldført.

Sidstavholdte amts-ting har foreslaaet optat paa første budget veiens fortsættelse fra Sandstrand til Tennevik.

Om dette anlægs hensigt og berettigelse uttaler amtsingeniøren følgende:

«Veiprojektet Sandstrand—Tennevik er en direkte fortsættelse mot syd av det igangværende veianlæg Sandstrand—Dypvik og utgjør et led i en større fremtidig veiforbindelse mellem Dypvik i Ibbestad gjennom den søndre del av Trondenes herred til Ofoten i Nordlands amt. Av denne lange rute gjenstaar ubygget — foruten dette projekt — kun strækningen Tennevik—Stensland, ca. 12 km.

Strøkene mellem Dypvik og Tennevik har med hensyn til utviklingen av kommunikationerne tillands fælles interesser. Det gjælder for hele denne grænd at opnaa landvæertsforbindelse med distriktets centrale sted, Tovik. Tovik har postaaapneri og anløp saavel av kystskibe som av flere lokalruter. I nærheten er kirkested og begravelsesplads. Saadan som forholdene like til det sidste aar har været, har al tung trafik i dette strøk maattet foregaa pr. baat; men farten langs denne utsatte strand er i nordvestlige og sydvestlige vinde ofte farefald og umulig, foruten at den jo baade er tidsspildende og besværlig ved de mange omladninger. Ved det igangværende veianlæg fra Dypvik til Sandstrand vil bebyggelsen paa denne strækning faa veiforbindelse med Tovik, men endnu gjenstaar den værste kyststrækning — stykket fra Sandstrand til Tennevik. Befolkningen i Tennevik og Fornesvik, som tillsammans utgjør ca. 100 mennesker, kan i vinter-tiden, naar vestlige storme raser, ofte være avskaaet fra utenverdenen i længere tid; ti endogsaa paa vinterføre er det mange gange forbundet med

fare at færdes langs stranden til Sandstrand paa grund av den her paa mange steder optrædende sterke issvull.

Opsitterne i Tennevik og Fornesvik er driftige og foretagsomme; de driver et ikke ubetydelig gaardsbruk, men savner nu let adgang til avsetning for sine produkter.

Ogsaa av hensyn til en økonomisk arbeidsdrift vilde det være heldig at bygge dette lille stykke straks i forbindelse med anlægget Sandstrand—Dypvik.»

Veidirektøren er enig i at veien Tennevik—Sandstrand bør optages paa første budget. Amtstinget 1911 vedtok som bidrag $\frac{2}{3}$ m. v.

Anlægget er for en længde av 4 096 m. anslaaet til kr. 26 500,00 i arbeidsomkostninger. Planen tiltrædes i det væsentlige av veidirektøren, idet der bare er spørsmål om en modifikation av linien ved Tennevik paa grund av veianlæggets fortsættelse videre sydover.

Der foreslaaes opført kr. 13 000,00.

Paa foranledning av Ibbestad herredsstyre vil en paa bane bragt forlængelse nordover fra Dypvik til Svelshavn bli tatt under fornyet overveieelse. Veidirektøren forbeholder sig nærmere uttalelse om dette projekt ved en senere anledning.

Rute I.

Hindøen.

(Trondenes og Kvæfjord).

Sandtorv—Fauskevaag og vei til Søvikmarken.

(Kartskisse i veibudgetprop. 1903—1904).

Hittil bevilget	kr.	38 000,00
Overslagssum	«	142 000,00
Resterer	«	104 000,00
hvorav foreslaaes opført	«	13 000,00

Rute II.

Salangen—Bardudalen og langs denne til Maalselven.

Bro over Salangselven ved Elvebakken

Dette anslag blev optat i det av amtstinget 1910 foreslaaede budget for terminea 1911—1912, men kunde ikke skaffes plads i veidirektørens forslag og den kgl. veibudgetproposition (se prop. 1911 side 96).

Anlægget er optat i amtstingets forslag for kommende termin.

Om anlæggets hensigt og berettigelse uttaler amtsingeniøren følgende:

«Hovedruten Salangen—Bardu ligger paa Ørevandets og Salangselvens sydside mellem Strokke bro og Kistefoss bro, en strækning av ca. 9 kilometer. Paa den maate er befolkningen paa nordsiden utestengt fra forbindelse med veien, især da fremkomsten nedover til Strokke bro er avskaaret ved det bratte fjeldparti «Flaaget». Det var i endel aar sterkt paa tale at fremme et statsveianlæg fra Strokke bro gjennom «Flaaget» opover til sammenstøt med den nuværende vei ved Reismyrea i Bardu, noget ovenfor Kistefoss bro. Men dette projekt er traadt i bakgrunden, efterat man mere har fæstet sig ved det heromtalte broanlæg, der ikke alene vil bringe befolkningen paa nordsiden i forbindelse med veien, men ogsaa være meget tjenlig for den lokale samfærdsel mellem nordsiden og sydsiden av Salangselven i angjældende strøk.

Den i broen direkte interesserte folkemængde alene paa gaardene Elvenes, Elvebakken og Prestebakken andrar til 215. Mere indirekte er ogsaa Bækkebotten og gaarden Flaaget, med tilsammen 207 indvaanere, interessert i anlægget. For disse sidste strøk anlægges der nu en herredsvei over Flaagfjeldet til statsveien ved Nedrevand — et anlæg, som jeg har motarbeidet av tekniske hensyn og desuten med den begrundelse, at den i fremtiden mest naturlige vei for Bækkebotten til sjøen vilde være nedover Bækkebottendalen til Elvenes — (Elvebakken).

Gaardene Elvenes, Elvebakken og Prestebakken henhører til de største og bedste i Salangen, med gode muligheter for videre opdyrkning».

I forrige veibudgetforelæg uttalte veidirektøren, at broens nytte er indlysende, men da dens karakter fandtes at være utpreget lokal, antoges bidraget at burde være større end det av amtstinget vedtagne, $\frac{1}{3}$.

I forelægget for amtstinget 1911 henstillet veidirektøren til dette at vedta som distriktsbidrag $\frac{1}{3}$ m. v. Amtsingeniøren hadde foreslaat $\frac{1}{5}$.

Amtmanden var enig med amtsingeniøren og uttalte, at i betragtning av at Tromsø amt ialfald i de senere aar har ydet et forholdsvis høit kvotadelsbidrag tør man formentlig kunne haabe at faa anlægget fremmet mot det vedtagne bidrag, $\frac{1}{5}$. Amtstingets veikomite sluttet sig helt til amtmanden og amtsingeniøren. Komiteen fandt det ubillig, at der i et tilfælde som dette skulde forlanges et saa høit distriktsbidrag som av veidirektøren antydet, naar hensees til den gjennemgaaende høie distriktskvotadel som av amtet ydes til bygninger.

Veidirektøren finder efter nærmere overveieelse at kunne anbefale, at det av distriktet vedtagne bidrag efter omstændigheterna godkjendes.

Overslagssummen for en let hængebro med 54 m.s spændvidde, iberegnet tilstøtende veier, andrar til kr. 31 900,00.

Herav foreslaaes opført kr. 21 000,00.

Rute IV.

Sørreisa—Maalselven og Sørreisa—Lenvik,

Sørstrøm—Skøelven.

Dette anlæg er en umiddelbar fortsættelse vestover av veianlægget Flinsæt—Sørstrøm i Sørreisa (se Veivæsenets historie side 494).

Om veianlægget Sørstrøm—Skøelvns hensigt og berettigelse uttaler amtsingeniøren følgende:

«Nærværende projekt, der fører langs Reisenfjordens sydside, vil forbinde en væsentlig del av Sørreisa herreds befolkning med det øvrige herred og specielt med bygdens centrum, Sørstrøm. Den i veiprojektet direkte interesserte folkemængde utgjør ca. 600 mennesker; heri er ogsaa indbefattet Skøelvdalen og Gumpedalen, idet der nemlig er under anlæg en herredsvei fra Skøelven og opover. Denne folkemængde andrar til vel $\frac{1}{4}$ av hele herredets, hvorfor en veiforbindelse her vil være av stor betydning. Befolkningen er henvist til at søke til Sørstrøm, idet dette er det eneste anløpssted for saavel lokalskibene som kystskibene med postaanteri og meieri samt deres vigtigste handels- og omsætningssted. Den nuværende fremkomst landværts er meget vanskelig og enkelte tider av aaret umulig, hvorfor samferdselen mest foregaar med baat, men dette falder besværlig og er tildels forbundet med fare, naar storm falder ind Reisenfjorden.»

Av industrielle bedrifter er der paa Bakkejord en større sildoljefabrik. Endvidere har der i de par sidste aar foregaaet bergverksundersøkelser med prøvedrift ikke langt ovenfor Skøelven.

Foruten at det strøk som projektet berører sammenknyttes med det øvrige herred, kommer det ogsaa i veiforbindelse med hurtigruteanløpsstedet Flinsnes samt amtets veinet.»

Iberegnet holdeplads i Sørstrøm og ombygning av den i 1875—1878 opførte bro over Skøelven (se Veivæsenets historie side 493) er veianlægget Sørstrøm—Skøelven for en længde av 4 136 m. anslaat til kr. 38 000,00.

Planen tiltrædes i det væsentlige av veidirektøren.

Amtstinget 1911 vedtok som bidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

Veidirektøren tillater sig at anbefale saadant bidrag for det hele anlæg. For broens vedkommeinde er herunder bl. a. tat hensyn til, at det ikke gjælder blot at erstatte den gamle træoverbygning med jern, men ogsaa at forandre og fornye det allervæsentligste av underbygningen — altsaa nærmest en total ombygning (kfr. amtstingsforhandlingerne 1911 sak nr. 59, side 10—11).

For termnen 1912—1913 foreslaaes opført kr. 20 000,00.

Rute VIII.

Balsfjord—Lyngen.

Sletnes—Storstennes.

(Kartskisse i veibudgetprp. 1898—1899).

Hittil bevilget kr. 73 000,00

Overslagssummen blev i forrige veibudgetproposition side 95 opgit til kr. 88 300,00, men maa efter det foreliggende forhøies til kr. 89 300,00.

Merutgiften, kr. 1 000,00, skriver sig fra utglidninger i lerterræng, en nødvendig forhøielse av enhetspriserne og endelig kostbarere stikrender end paaregnet.

Restbeløpet, kr. 16 300,00, foreslaaes opført.

Rute VII a.

Sagelv vand i Balsfjord—Øverbygden i Maalselven med sidelinjer.

Som det fremgaar av Veivæsenets historie side 500 er der av Statens Veivæsen bygget en vei fra Skjæret i Balsfjorden til Sagelv vand mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v. Denne vei danner en sidelinje til rute VII, Haugen i Malangen—Balsfjord kirke. Fra Storstennes i samme sidelinje utgaar rute VIII, Balsfjord—Lyngen.

Spørsmålet om en veiforbindelse fra Balsfjord sydover til Øverbygden i Maalselven er meget gammelt. Et saadant anlæg er nævnt allerede i ingeniør Tygens veiplan av 1879 (amtstingsforhandlingerne s. a. side 199—201); endvidere i veibudgetpropositionen 1886, side 247.

Til Stortinget sidstnævnte aar indkom der andragende om veianlæg fra Sagelv vand til Skjæggesnes (se dok. nr. 76, 1886, side 20—22).

Amtstinget 1886 anbefalte anlægget oparbeidet for statskassens regning uten distriktsbidrag (kfr. veibudgetpropositionen 1887, side 55—57).

Veiprojektet Sagelv vand—Skjold med arm til Raavand er nævnt i veibudgetpropositionen 1888, side 113—115; likesaa i do. 1897, side 81.

Til Stortinget 1906—1907 indkom der andragende fra ordføreren i Maalselven om bidrag til oparbeidelse av følgende veistykke:

«Fra statsveiens endepunkt ved Skjold i Øverbygden — om Skillet — til Raavand med bro over Fjeldfroskelven.»

Denne sak er omhandlet i veibudgetpropositionen 1908, side 163.



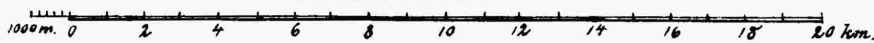
Rute IV.
Sørstrøm-Skøelven
 Maalestok 1:50 000.

1000 m. 0 1 2 3 km.

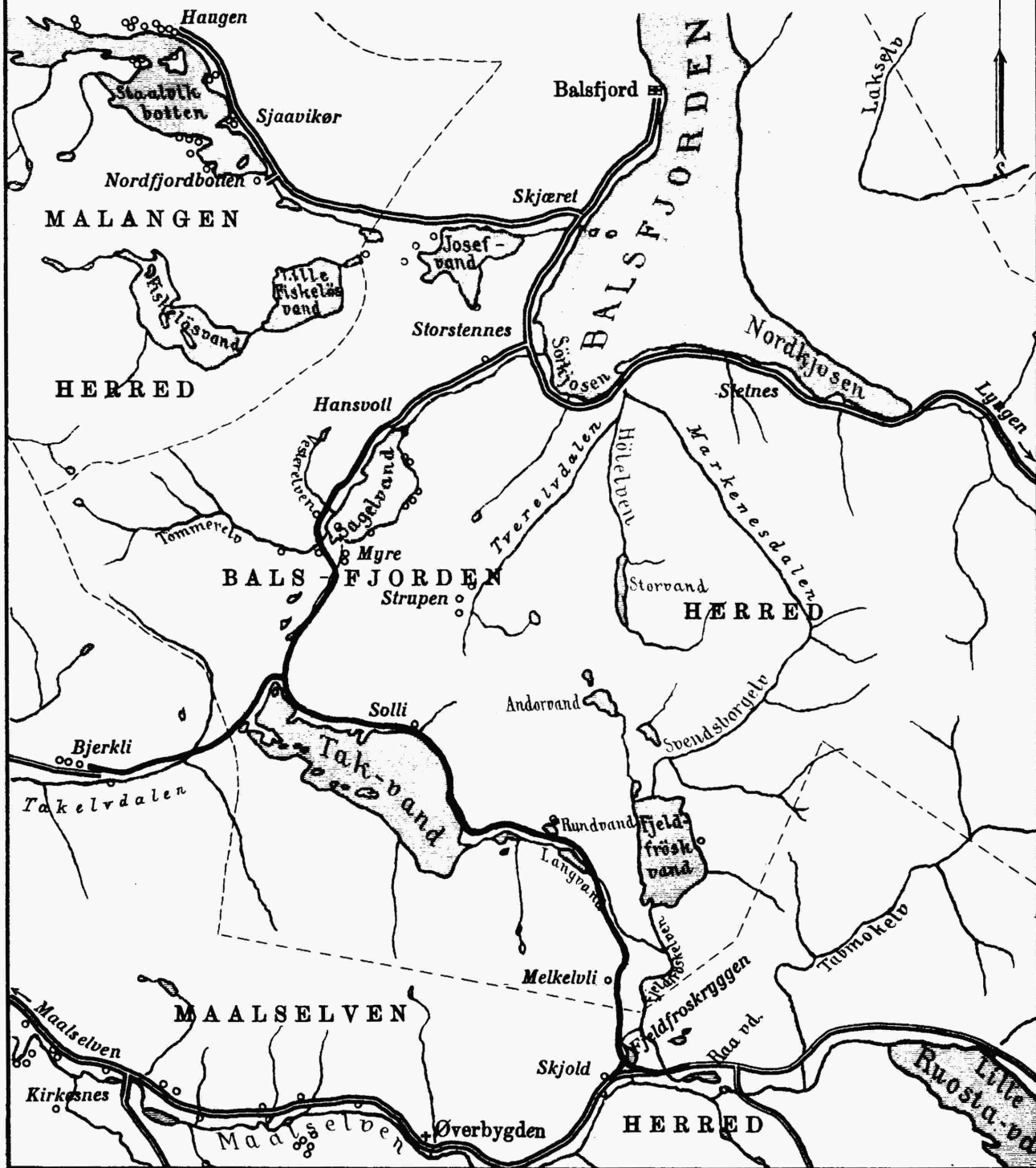
	belegner statsvei
	herredsvei, under bygning
	foreslaat veianlæg
	fremtidig veianlæg
	herredsgrense

Rute VI og VIIa Balsfjord - Øverbygden med Sidelinjer

Maalestok 1:200 000



- ==== betegner statsvei
- ==== > herredsvei
- ==== > foreslaat veianlæg
- - - - > herredsgrense



I skrivelse av 9de mai 1911 til veidirektøren uttalte amtsingeniøren bl. a. følgende om veianlægget Balsfjord—Øverbygden:

«Ifølge veibyggningsplanen skulde dette anlæg bli at fremme i umiddelbar forbindelse med Sletnes—Storstennes. Angaaende denne veiforbindelse har der gjentagende været vakt motion. Balsfjord herredstyre anbefalte saaledes i sin tid anlegget utført foran det nu færdige anlæg Balsfjord—Lyngen (se amtstingsforhandlingerne 1897, side 74).

Projektet blev allerede i 1882—1884 undersøkt, væsentlig i hovedplan. Det antoges imidlertid paakrævet at foreta ny detaljeundersøkelse, der blev utført for et par aar siden og hvis resultater nu foreligger. Længder og omkostninger stiller sig saaledes:

Sagelvvand—Takvand—Skjold	33 810 m. kr.	248 400,00
Sidelinje Takvand—Bjerkli i Takelvdalen	9 087 - «	58 500,00
Sidelinje Fjeldfroskryggen—Raavand med bro over Fjeldfroskelven	2 570 - «	33 400,00

Tilsammen 45 467 m. kr. 340 300,00

Sidelinjen til Takelvdalen var oprindelig ikke forutsat indlemmet i projektet. Men da denne, som det i tilfældet eneste manglende led i gjen-nemgangsruten Salangen—Bardu—Maalselven—Balsfjord—Lyngen, maa tillægges adskillig betydning og sterkt ønskes av militærvæsenet, bør den absolut medtages.

Med hensyn til anleggets berettigelse skal her kortelig nævnes, at det foruten at skaffe fremkomst for den Balsfjord herred tilhørende befolkning ved Sagelvvand, Takvand, Fjeldfroskvand og tilliggende strøk, samt muliggjøre videre bebyggelse i disse trakter — vil avkorte veien til sjøen med optil 22 kilometer for den øvre del av Maalselvdalen (Øverbygden sogn), som nu er henvist til den lange og delvis daarlige vei til Maalsnes. Videre er som nævnt en del av projektet Sagelvvand—Takvand—Bjerkli i Takelvdalen et viktig led i den store hovedrute gjennom amtet.

Angaaende distrikternes stilling til anlegget bemerkes, at der foreligger en ældre beslutning i kombinert møte av Balsfjord og Maalselven herredstyre, hvorefter distriktsbidraget — som forut-sattes bestemt til $\frac{1}{10}$ m. v. — skulde deles likelig mellem de to herreder, medens hvert av disse skulde besørge vedlikeholdet indenfor sine grænser. Da denne beslutning ikke omfatter sidelinjen til Takelvdalen, og da den idethele refererer sig til en noget ufuldstændig plan, ansees det paakrævet, at saken behandles paany. Det var meningen, at et kombinert møte i det næstmed skulde været holdt nu ivaar; men det lot sig ikke gjøre

grundet mange herredsstyremedlemmers fravær paa fiske. Imidlertid er det meningen at holde møtet saa betids, at distrikternes stilling til saken kan være bragt paa det rene, inden dette aars amtsting træder sammen.

Av det samlede projekt falder 32 409 meter med overslagsbeløp kr. 241 200,00 inden Balsfjord og 13 058 meter med beløp kr. 99 100,00 inden Maalselven herred.

I betragtning av saavel anleggets karakter av en hovedrute, der fører gjennom tildels tyndt befolkede strøk, som vedkommende kommuners økonomiske stilling og deres store veibyrd, bør der ikke her kræves høiere bidrag end $\frac{1}{10}$ m. v.

Den sydligste korte paael av hovedlinjen, Fjeldfroskryggen—Skjold, samt sidelinjen til Raavand er samtidig at betrakte som en fortsættelse av den av staten i sin tid byggede vei opover Maalselvdalen til Skjold (Skjæggesnes), se Veivæsenets historie, side 496—99. Paa dette parti findes en av distriktet selv anlagt tarvelig vei med bro over Fjeldfroskelven. Da længere stykker av denne vei oversvømmes i flomtiden, og da nævnte yderst primitive bro er faldefærdig, ansees det paakrævet at faa veien omlagt i dette strøk. Herom har ogsaa Maalselven herredstyre i møte den 20de oktober 1906 vakt motion og samtidig vedtat vanlig ($\frac{1}{5}$) bidrag, kfr. amtstingsforhandlingerne 1907, sak nr. 53, dok. nr. 9.

En saadan omlægning fra Skjold til Raavand (de nævnte parceller av Balsfjord—Øverbygden) er for en længde av 3 380 meter beregnet til kr. 35 700,00.

Til paabegyndelse av Balsfjord—Øverbygden opføres kr. 9 000,00 mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Skulde distriktsbidraget ikke bli bragt i orden, foreslaaes beløpet overført til veiomlægning Skjold—Raavand mot bidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

I forelægget for amtstinget 1911 anbefalte veidirektøren $\frac{1}{5}$ bidrag for strækningen Skjold—Raavand. For den øvrige del av anlegget antok veidirektøren at $\frac{1}{5}$ bidrag kunde være passende i betragtning av at der langs Sagelvvand bor noksaa mange folk.

Forskjellen mellem $\frac{1}{5}$ og $\frac{1}{10}$ henstilledes i tilfælde utredet av amtskommunen. Det kongelige departement var enig heri.

Amtmanden uttalte bl. a.:

«Ganske vist bør der endel mennesker ved Sagelvvand, men dette er jo helt ute i nordenden av det store veiprojekt, og for denne befolkning kan man med en forholdsvis liten utgift skaffe adkomst til den allerede eksisterende vei fra Sagelvvand ned til sjøen. Paa hele den øvrige del av denne lange veilinje, hvis hovedformaal er at skaffe befolkningen i Maalselvns øvre del en lettere forbindelse med sjøen, findes der kun nogle faa spredtliggende smaabruk.

Selv med $\frac{1}{10}$ bidrag vil utgiften for de to herreder bli en saa tung byrde, at der efter min mening kunde være grund for amtskommunen til

at træde støttende til, overensstemmende med den ordning som jeg ifølge ovenstaaende foreslaar for amtstinget at vedta for fremtiden. At staten skulde ta et mulig amtstilskud til indtægt for sig, vilde efter mit skjøn være litet rimelig.

Distrikternes stilling til dette veianlæg er endnu ikke paa det rene, men vil antagelig faa sin avgjørelse i kombineret herredsstyremøte, der er berammet til den 13de d. m.

Da nu desuten veidirektøren har uttalt, at parcellen Skjold—Raavand paa grund av det høiere distriktbidrag, som er vedtat av Maalselven, bør opføres som en særskilt post, vil jeg anbefale, at kun denne del av det samlede veiprojekt naa medtages i amtstingets budgetandragende. Arbeidet maa under enhver omstændighet paabegyndes her, da den nuværende bro over Fjeldfroskælven er faldefærdig og nødvendigvis snarest mulig maa fornyes.»

Amtstinget vedtok i overensstemmelse med amtmandens forslag $\frac{1}{6}$ m. v. til Skjold—Raavand.

Amtstingets veikomite oplyste, at vedkommende herredsstyrer var kommet til enighet om fordelingen av de herredet paahvilende byrder, forsaavidt angaar hovedlinjen: Sagelvvand—Takvand—Fjeldfroskryggen. Derimot foreligger ikke tilfredsstillende vedtagelse for sidelinjen Takvand—Bjerkli i Takelvdalen. Komiteen fandt at bevilgning til hovedlinjen ikke bør gives uten i forbindelse med samtidig bevilgning til sidelinjen.

Veidirektøren er enig heri, spesielt da sidelinjen gjennom Takelvdalen som nævnt av amtsingeniøren er et viktig led i den store hovedrute fra Ofotenfjord i Nordland til Lyngenfjord (kfr. den foran indtagne kartskisse vedkommende veiprojektet Herjangan—Gratangen).

Bidraget er saaledes for tiden kun i orden for strækningen Skjold—Raavand, for hvilken overslaget som nævnt lyder paa kr. 35 700,00.

Herav foreslaaes opført kr. 10 000,00 mot bidrag $\frac{1}{6}$ m. v.

Rute VIII a.

Vollan i Balsfjord—Tønsaasen i Tromsøysund med sidelinjer.

Hungeren (Storstennes)—Fagernes i Ramfjord.

(Kartskisse i veibudgetprop. 1904—1905).

Hittil bevilget kr. 146 000,00

Overslagssummen opføres som før — under forutsætning av at veiens nordre endepunkt blir Storstennes. — med kr. 155 000,00. Forhandlinger paagaar mellem herredsstyret og den nye eier av Storstennes om fri grundavstaaelse.

Det er sandsynlig at saken gaar i orden, saaledes at veien kan oparbeides helt til Storstennes.

Tromsøysund herredsstyre androg i møte den 15de januar 1910 om oparbeidelse av en sidearm fra Sandviken til Ramfjordnes og vedtok $\frac{1}{6}$ m. v. som bidrag til samme.

Amtsingeniøren uttaler følgende om sidearmens hensigt og berettigelse:

«Projektet har sit utgangspunkt ved Sandviken i det igangværende veianlæg Tromsøysundet—Ramfjorden og danner den fremtidige forbindelse mellem dette og vei indover Ramfjorden langs dennes østside med færge over Ramfjorden ved Ramfjordnes. Ved at bygge denne projekteerte sidelinje samtidig med det igangværende anlæg vil man øke dets nytte betraktelig, idet foruten opsitterne langs armen ogsaa befolkningen, henved 200 mennesker, paa den anden side av Ramfjorden vil kunne trafikere veien til byen. Som forholdene nu er, hænder det ofte, at disse ikke kan gjøre benyttelse av veien, da landingsforholdene i Sandviken er vanskelige og farefulde, naar stormen falder ut Balsfjorden. Ved indre Ramfjordnes er havneforholdene saa gode, at landing her kan finde sted i alslags veir. Væsentlig paa grund av de slemme landingsforhold har Tromsø amts dampskibsselskap sløfet dette tidligere anløpssted, Sandviken, og optat indre Ramfjordnes istedet. Av denne grund er ogsaa endel av befolkningen langs veianlægget henvist at søke til Ramfjordnes, naar de skal benytte dampskib. Den detalje undersøkte linje er kun ført til ytre Ramfjordnes; men da dampskibsstoppestedet er henlagt til indre Ramfjordnes, hvor de bedste havneforhold er, maa projektet selvsagt forlænges hertil. Denne forlængelse utgjør 350 meter.»

Indbefattet en mindre baatkai ved Ramfjordnes andrer overslagssummen for armen til kr. 10 800,00 for en længde av 2 262 m.

Overensstemmende med amtmanden anbefalte amtstinget armens indlemmelse i planen for veianlægget Storstennes—Ramfjord samt besluttet, at den for dette anlæg utfærdigede bidragsvedtagelse ogsaa skal gjøres gjældende for sidelinjen.

Veidirektøren tillater sig at anbefale heromhandlede utvidelse av planen.

Der skulde saaledes staa til rest at søke bevilget kr. 19 800,00. Da der kan bli spørsmaal om istandbringelse av et bekvemt landingsarrangement med holdeplads ved Storstennes, hvortil yderligere bevilgning vil utkraves, foreslaaes opført foreløbig kun kr. 18 000,00.

Rute IX.

Lyngseidet og Lyngseidet—Pollen med arm til Aarøbugt.

Lyngseidet—Rottenvik—Aarøbugt.
(Kartskisse i veibudgetprop. 1908).

Hittil bevilget kr. 33 600,00

Overslagssum	kr. 63 000,00
Resterer	« 29 300,00,
hvorav foreslaaes opført	« 18 000,00.

Rute X.IV.

Ibbestad.

Nordlands amtsgrænse—Elvenes i Gratangen.

Kfr. foran under Nordlands amt. Veidirektøren maa beklage, at budgetmæssige hensyn synes at være til hinder for, at det i amtstingets budgetforslag opførte beløb til heromhandlede betydningsfulde anlæg optages i den kgl. veibudgetproposition for kommende termin.

Rensaa—Myklevold.

Blandt de av indeværende Storting til Regjeringen oversendte veisaker hører andragende fra indvaanere av Balteskar om bevilgning til paabegyndelse av vei fra linjen Sandstrand—Dypvik over gaarden Krokmyrdal, Balteskar, Myklevold til Ofoten (kfr. dokument nr. 21 1911).

Veidirektøren har om denne veisak indhentet uttalelse fra amtsingeniøren, som i skrivelse av 15de april 1911 anfører følgende:

«Jeg har befaret vedkommende strøk. Fra Rensaa, hvor Vefen maatte avgrenses fra Linjen Sandstrand—Dypvik, og til Balteskar er terrangforholdene idethelt nogenlunde gunstige. Men fra Balteskar indover til Myklevold er terrænget for en stor del ganske usedvanlig kostbart, med næsten lodrette fjeldhammer ned i sjøen. Projektets samlede længde vil antagelig bli 11 à 12 km. og anlegskostningerne vistnok adskillig over kr. 100 000,00, uten bro over strømmen ved Myklevold, som der vel ikke godt kunde bli tale om.

Hvor ønskelig det end kunde synes at faa en veiforbindelse fra den noget avstængte Grovfjord til strøket Dypvik—Sandstrand—Skaanland, saa vil det dog være litet rimelig at ofre et saa stort beløb paa et slikt foretagende, saalænge der endnu gjenstaar saameget av mere paakrævet veibygning i distriktet. Projektet er ikke engang medtat i oversigten over de fremtidige veiarbeider, bl. a. fordi terrangforholdene bereder saa betydelige vanskeligheter for veianlæg.

Gaardene Balteskar og Krokmyrdal vil antagelig i sin tid bli tilknyttet statsveien Sandstrand—Dypvik ved en kommunal vei. Et skridt i denne retning er tat gjennom ansettning om bro over Rensaaelven ved Krokmyrdal.»

Veidirektøren henholder sig til hvad der av amtsingeniøren er anført med tilføiende, at denne veisak, som blev omhandlet i forelægget for amtstinget, 1911, ikke foranlediget nogen uttalelse fra dets side.

Departementet skal bemerke:

I veidirektørens budgetfremstilling er omhandlet spørsmålet om i Tromsø amt at søke gjennomført den ordning, at amtskommunen deltar i utredelsen av distriktsbidragene til statsveianlæggene i amtet.

Saavel departementet som Stortingets veikomite har gjentagende fremholdt ønskeligheten av, at en saadan ordning søkes gjennomført i Tromsø (og Nordlands) amter; jfr. hvad der for Nordlands amts vedkommende er anført herom i veibudgetpropositionen for terminen 1911—1912 (St. prp. nr. 1 for 1911, hovedp IX A., kap. 7, side 74—83 og 91—92) samt i Stortingets veikomites indst. S. VII for 1911, side 16.

Som det vil sees er der i veidirektørens budgetfremstilling nærmere redegjort for de erklæringer og beslutninger som i nærværende sak foreligger for Tromsø amts vedkommende.

Idet nærmere henvises hertil skal man spesielt gjøre opmerksom paa, at der av sidstavholdte amtsting (1911) blev fattet saadan beslutning:

«Amtstinget finder, at den hittil gjældende ordning for utredelse av distriktsbidragene til statsveianlæggene i Tromsø amt bør opretholdes, dog saaledes at der undtagelsesvis kan bli spørsmål om at yde amtsbidrag til enkelte herreder, naar forholdene gjør det paakrævet.»

Departementet maa her fremholde, at man fremdeles er av den opfatning, at det vilde være meget ønskelig om man i Tromsø (og Nordlands amter) kunde faa gjennomført den ordning, som er almindelig i de sydligere amter, at amtskommunen deltar i utredelsen av de til offentlige veianlæg betingede kvotadelsbidrag.

Efter hvad der foreligger i saken maa departementet imidlertid anta, at forholdene i Tromsø amt — likesom i Nordlands amt — gjør det vanskelig — ialfald med én gang — at gjennomføre en ordning, hvorefter amtskommunen regelmæssig deltar i distriktsbidragenes utredelse. Man finder imidlertid, at denne ordning av hensyn til veibygningens utvikling er av saa stor betydning, at der er grund til ialfald i nogen utstrækning at søke den gjennomført.

Departementet vil derfor ha opmerksomheten henvendt paa, at der i særlige tilfældene, hvor det findes rimelig, rettes henvendelse til amtskommunen om at delta i utredelsen av de til vedkommende veianlæg betingede kvotadelsbidrag.

Med hensyn til de i veidirektørens fremstilling omhandlede enkelte anlæg skal departementet derhos bemerke, at man vil anbefale, at veianlægget Sandstrand—Dybvik som foreslaaet fortsættes til Tennevik.

Videre vil man anbefale, at der opføres midler mot distriktsdidrag 1/2 m. v. til følgende av veidirektøren foreslaaede nye bro- og veiarbeider:

Bro over Salangselven ved Elvebakken,

Veianlæg fra Sørstrøm til Skøelven og

Omlægning av veien Skjold—Raavand.

Derhos tiltræder man veidirektørens forslag om, at der i planen for veianlægget Tromsøysund—Ramfjord medtages en sidearm Sandvik—Ramfjordnes, heri indbefattet en mindre baatkai ved Ramfjordnes.

Iøvrig maa departementet indskrænke sig til for kommende termin at foreslaa opført til bro over Salangselven ved Elvebakken kr. 20 000,00, til Sørstrøm—Skøelven kr. 19 000,00, til Skjold—Raavand kr. 9 000,00 og til Lyngsøidet—Rottenvik—Aarøbugt kr. 15 000,00.

For Finmarkens amt er veidirektørens fremstilling saalydende:

Anlæg.	Terminen 1ste juli 1912—30te juni 1913.			
	Det av amtstinget vedtagne budget.		Veidirektørens nærværende forslag.	
	Brutto.	Netto.	Brutto.	Netto.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1. Skalelv—Kiberg (fuldf.)	46 500,00	44 175,00	46 500,00	44 175,00
2. Smørfjord—Kistrand (forts.)	40 000,00	38 000,00	33 500,00	31 825,00
3. Kjelvik (fiskeværvei)	8 500,00	7 650,00	9 500,00	8 550,00
4. Mehavn (fiskeværvei)	25 000,00	22 500,00	—	—
Tilsammen	120 000,00	112 325,00	89 500,00	84 550,00

I forelægget for amtstinget 1911 hadde veidirektøren efter omstændighetene foreløbig gaat ut fra en samlet bevilgningssum stor omtrent kr. 75 000,00 netto statsutgift til Finmarkens amt (kr. 80 000,00 brutto).

Idet amtmanden gjorde opmerksom paa, at der for terminen 1911—1912 er bevilget kr. 86 000,00 brutto (netto kr. 80 758,33) uttalte han om veidirektørens forslag:

«Dette virker overordentlig nedslaaende. Efter den indtrængende forestilling om veibudgettets forøkelse, som amtstinget ifjor med tilslutning av avdelingsingeniøren og amtmanden rettet til statsmyndighetene, skulde man dog anset det utelukket, at bevilgningen blev nedsat. Med de gode fiskerier, som for tiden foregaar i Finmarken, har

en hurtig utvikling av kommunikationerne tillands faat dobbelt interesse, og en forsømmelse av saa hurtig som mulig at gjøre hvad gjøres kan, vil kunne bringe store tap. Hertil kommer, som av avdelingsingeniøren fremholdt, at anlæg av veier for hvert aar blir vanskeligere, eftersom grunden utnyttes og stiger i værdi».

Amtmanden foreslog for amtstinget principalt at holde paa økning til kr. 120 000,00.

Amtstingets veikomite uttalte bl. a. følgende: «Amtstinget finder, at der i de første aar ikke maa være tale om en mindre totalsum for amtets veibudget end kr. 120 000,00. Man maa meget snart endog op i betragtelig høiere beløp. Det viser sig aar for aar mere og mere umulig med det nuværende budget at faa foreket amtets