

Som statsbidrag til 3 bygdeveianlegg opfører man et samlet beløp av kr. 24 000,00 og som bidrag til fylkets veifond kr. 40 000,00.

For Troms fylke har veidirektøren avgitt sådan budgettfremstilling:

I. Den ordinære veiarbeidsdrift.

For inneværende termin er der bevilget kr. 593 600,00 brutto og kr. 533 433,88 netto. Heri inngår henholdsvis kr. 227 100,00 og kr. 216 433,88 til det ekstraordinære veianlegg Storfossen—Fossbakken—Kollen.

Ved veisakenes forelegg for fylkestinget 1923 gikk veidirektøren ut fra, at der for kommende termin måtte ventes en nettobevilgning av omtrent samme størrelse som for inneværende termin.

Overingeniøren bemerket, at en sådan bevilgning pr. år vil være helt utilstrekkelig til innen en rimelig tid å få fremmet endog de mest berettigede og nødvendigste anlegg.

Overingeniøren uttalte bl. a.:

«Som bekjent var det forholdsvis sent at man her i fylket kom igang med veibygningen. Der gjenstår derfor så meget å bygge både av de store hovedruter og av de mere lokale forbindelser, at det vil virke nedstemmende og stagnerende på utviklingen, hvis man ikke hurtigere enn de knappe bevilgninger nu gir adgang dertil, kan få tilfredsstillende de mest berettigede krav om veier fra fylkets mange veinløse distrikter.»

Enn videre fremholdt overingeniøren, under henvisning til veidirektørens uttalelser i foreleggene for Stortinget i 1922 og 1923, ønskeligheten av å få forheiet den ekstraordinære bevilgning til den store gjennomgangsveirute i fylket, da det er av overordenlig stor betydning å få fremmet samme så hurtig som mulig. Der gjenstår så meget å bygge av innlandsveien, at der vil medgå urimelig lang tid, hvis ikke de årlige bevilgninger kan bli betraktelig forheiet.

Både fylkesmannen og fylkestinget var enig med overingeniøren.

Fylkestinget foreslår bevilget i alt kr. 1 091 150,00 brutto og kr. 947 993,88 netto.

Veidirektørens forslag lyder på henholdsvis kr. 611 900,00 og kr. 542 506,87. Heri inngår kr. 233 900,00 brutto og kr. 218 606,87 netto til ekstraordinære veianlegg.

a. Hovedveier:

I a. Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet).

(Kartskisse i veibudgettprp. 1904—1905).

Angående dette veiprojekt har overingeniøren bl. a. oplyst følgende:

«Ved kongelig resolusjon av 22de oktober 1826 blev veien over Kvæfjordeidet klassifisert som offentlig bygdevei. Der var dengang selvfølgelig ikke vei i ordets almindelige betydning, men hensikten med klassifikasjonen var formentlig ved de veiarbeidspliktige at få oparbeidet en brukbar kjørevei. I amt-mannens innberetning for perioden 1841—1845 er veien mellem Trondenes og Kvæfjord antatt å ville bli farbar med hjulredskap høsten 1847. Ved stortingsbeslutning i 1857 blev et beløp av kr. 323,20, som i 1836 blev utlagt av Senjens og Tromsø fogedkasse til anlegg av nevnte bygdevei, ført til endelig utgift for statskassen, kfr. Veivesenets historie, bind I, side 487. Noget andet bidrag er ikke ydet av staten til denne veiforbindelse.»

Små utbedringsarbeider er i årenes løp foretatt, men i det store og hele ligger veien ennå efter de retninger hvor ferdseien over eidet oprindelig hadde dannet en fremkomst. Den har mange høidetap og flere bakker, til dels lange, med stigninger inntil 1:6. Underbygningen er dårlig, uten nevneverdig drenering og veidekket kun dannet av forekommende materiale, idet adgangen til grus ikke er god. Alt i alt er veien i en så elendig forfatning at den er helt utjenlig for trafikken efter nutidens fordringer, og virker som et stengsel for videre utvikling. Med hest kan kun kjøres små lass, og kjøring med automobil har man måttet helt forbyde. Til tross herfor blev veien, som den riktige forbindelse den er mellem Kvæfjord og Trondenes samt Harstad, ved fylkestingets beslutning av 26de juni 1914, stadfestet ved kongelig resolusjon av 3dje mars 1916, klassifisert som hovedvei.

Den aller største del av Kvæfjord herred har over Harstad gjennom hurtigruter og kyst-ruter sin eneste forbindelse med utenverdenen, likesom byen er det naturlige sted for avsetning av landmannsprodukter og for omsetning i det hele tatt. Til å formidle trafikken har man nu — foruten den gamle vei over eidet — ny vei langs kysten om Kastfjord til Harstad samt lokale dampskibs-ruter, men dette er ikke tilfredsstillende for den beste og folkerikeste del av herredet, strøket langs indre Kvæfjord med Kvæøy og Strømsbotten. Benyttelse av lokalveiene er besværlig og tidspillende, og veien om Kastfjord blir

Troms fylke

Kap. 5. Tit. 1—11. Om bevilgning til veivesenet.

for lang. Fra Strømmen, inderst i Kvæfjord, om Kastfjord til Harstad er det 42,7 km., mens det etter den nye vei over eidet vil bli 21,1 km. eller 21,6 km. kortere. Fra bygdens centrum Borkenes vil kjørrelengden til Harstad på samme måte bli 16,3 km. kortere, således at det også for befolkningen et godt stykke utenfor Borkenes vil bli fordelaktigere å benytte den nye vei over eidet. Når veien fra Strømmen i sin tid blir ført videre vestover til samstet med veien i Gullesfjorden vil selvsagt veiforbindelsen over Kvæfjordeidet få øket betydning. Det er innlysende, at en så stor forkortelse av veien til distriktets centrum spiller en overordentlig stor rolle for den interesserte befolkning og for videre utvikling i strøket. Det har også vært forutsetningen i alle eldre planer for veibygningen i Kvæfjord, at ombygningen av den gamle vei over eidet — gjennomgangsforbindelsen mellom de 2 herreder — måtte komme så snart som mulig etter at veien fra Strømsbotten om Nupen og Kastfjord var ferdig.

Også for den nuværende befolkning oppe på eidet, både i Kvæfjord og i Trondenes, vil selvfølgelig anlegg av en ny tidmessig vei være av særdeles stor betydning. Da dessuten store dele av dette lave eid er vel skikket for videre opdyrking, vil den nye vei utvilsomt bidra til at større strekninger blir oppryddet og lagt under kultur.

Overslagssummen for heromhandlede anlegg kan ennå ikke oppgis. Fylkestinget 1923 vedtok som distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v., og foreslo opført kr. 140 000,00 på budgettet 1924—1925.

Veidirektøren er ikke sikker på om det for tiden skulde være nødvendig å ombygge veien over Kvæfjordeidet i sin helhet, og må forbeholde sig å ta standpunkt til dette spørsmål, når plan og overslag er innkommet. Imidlertid går det ut fra, at ombygning og utbedring i hvert fall bør skje for parseller av veien, således at automobilkjøring må kunne finne sted.

Med sådant forbehold foreslås opført kr. 68 000,00 mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

XIV. Grav-Saltvatn.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1915.)

Overslagssum kr. 365 000,00
 Bevilget, avsatt ekstraordinært, samt disponert av nødsmidler 235 000,00
 Resterer 130 000,00
 Der foreslås opført 25 000,00

XIV. Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Andervågstrømmen.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1918.)

Nuværende overslagssum kr. 370 000,00

Bevilget, avsatt ekstraordinært, samt disponert av nødsmidler kr. 171 000,00
 Resterer 199 000,00
 Herav foreslås opført 25 000,00

II a. Tennevoll—Soløy—Sjøveien med arm til Havnli.
(Kartskisse i veibudgettprp. 1913.)

Nuværende overslagssum kr. 731 000,00
 Bevilget, avsatt ekstraordinært, samt disponert av nødsmidler 507 000,00
 Resterer 224 000,00
 Herav foreslås opført 50 000,00

V a. Strømmen bro—Vasshaug med arm til Bjørnlynes.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1914.)

Overslagssummen for den vedtatte plan tyder på kr. 426 000,00.

Nu foreslås imidlertid som bygning av Strømmen bro i Rosfjord medtatt i planen.

Den nuværende trebro, som blev opført i 1891 for distriktets regning er i så dårlig forfatning at den i nær fremtid må helt ombygges.

Den nye bro er forutsatt utført med overbygning av jern og betong. I beregnet utbedring av underbygningen m. m. antas broen å ville koste k. 23 000,00. Plan er ennå ikke forelagt veidirektøren, hvorfor forbehold må tas.

Da den gamle bro i sin tid gikk inn i hovedveien Rosfjordnes—Strømmen bro uten påkostning og utan refusjon til distriktet, finner veidirektøren med fylkestinget å kunne anbefale, at veivesenet bekoster ombygningen av broen mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v. som for veianlegget Strømmen bro—Vasshaug bestemt.

Den samlede overslagssum blir altså kr. 449 000,00

Hittil bevilget, avsatt ekstraordinært, samt disponert av nødsmidler 389 000,00
 Resterer & søke bevilget 60 000,00
 Herav foreslås opført 50 000,00

VII. Sagelvvatn—Øverbygden med stikelinje til Takelvdalen og ombygning av Ophus bro.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1914.)

Nuværende overslagssum kr. 825 000,00
 Bevilget, avsatt ekstraordinært,

samt disponert av nødsmidler kr. 588 000,00
Resterer å søke bevilget 237 000,00

Den i heromhandlede anlegg inngående
sidelinje Takvann—Bjerkli i Takelvdalen, fører
gjennom ubeboede og for en stor del også
ubeboelige strøk, så veiens berettigelse om-
trent utelukkende ligger i at den er et ledd
i gjennomgangsrueten i fylket.

Overingeniøren har derfor gjentagende
foreslått, at bevilgningene til denne sidelinje
posteres under de ekstraordinære bevilgninger
som gis til fremme av nevnte overordentlig
viktige hovedveirute gjennom fylket (kfr. bl.
a. veibudgettp. for 1922, side 103 og flg.).

Veidirektøren finner å kunne slutte sig
til dette forslag, fordi det må ansees å
være av særlig stor interesse å få fremmet
heromhandlede veiforbindelse hurtigst mulig.

Med hensyn til betydningen av den så-
kalte sidelinje, som egentlig burde betegnes
som hovedlinje, tillater veidirektøren sig å
henvise til veibudgettp. for 1912, side 102
og flg. og for 1914, side 93.

Til veianlegget Sagelvvann—Øverbygden
m. v. opføres kr. 100 000,00, hvorav kr. 45 000,00
til veien gjennom Takelvdalen, der i henhold til
det anførte er regnet som ekstraordinært.

Dorrsjøk—Bilto (Nord—Reisa- dalen.)

(Kartskisse i veibudgettp. 1923.)

Overlagssummen oppgis nu å
være kr. 398 000,00
Bevilget 22 000,00
Resterer å søke bevilget 376 000,00
Herav foreslås opført 50 000,00

Storfossen—Fossbakken—Kollen

(Kartskisse i veibudgettp. 1919.)

Nuværende overlagssum kr. 971 000,00
Bevilget, avsatt ekstraordinært, for
samt disponert av nødsmidler 839 100,00
Resterer 131 900,00
samt foreslås opført

Da det endnu ikke foreligger revidert
plan med overslag for den siste parcell av
anlegget, Kolbanskar—Kollen, må det tas for-
behold med hensyn til ovennevnte overlags-
sum.

Kollen—Brandhaug

(Kart i veibudgettp. 1912, side 93.)

Når forannevnte veianlegg, Storfossen—
Kollen, blir ferdig, vil sammenhengende vei-

forbindelse være opnådd mellom Harjangen
(Ankenes og Narvik) og det allermeste av
veinettet i Troms innland — riktignok med
benyttelse av den gamle, dårlige bygdevei i
Salangdalen mellom Kollen og Brandhaug.

Angående sistnevnte vei har overingeniøren
oplyst følgende:

«Denne vei er bygget i 1880-årene vesent-
lig ved naturalarbeide og et litet fylkesbidrag.
Senere er utført en del utbedringsarbeider,
også med et mindre fylkesbidrag. Veien er
uten ordentlige grøfter, er smal, til dels bakket,
med skarpe svinger, og kun forsynt med et
meget ufullstendig veidække. Særlig på et
parti, Bratlia, hvor den ligger langs elven i
en bratt vamsyk derbakke som aldri er helt
i ro, er veien likefrem farlig for trafikken.
Så lenge det kun gjaldt å formidle den for-
holdsvis lite lokale trafikk op og ned dalen,
har man etter omstendighetene kunnet greie
sig med den nuværende vei, men det vil bli
helt umulig etter at veien får gjennomgangs-
trafikk.»

Når Storfossen—Kollen er ferdig vil der
ganske sikkert bli igangsatt automobilrute
mellem Øijord (Narvik) og Salangen—Bardu,
likesom det må forutsettes at den gjennom-
gående trafikk i det hele tatt vil bli langt
større enn den dårlige vei kan tåle. Den vil
innen kort tid — ialfall partielt — bli helt
ødelagt og ufarbar. Det er derfor nødvendig
snaest mulig å få den omlagt. Etter den av
fylkestinget i 1919 vedtatte veiplan har det
da også vært forutsetningen at bygdeveien
Kollen—Brandhaug skulde omlegges som hoved-
vei umiddelbart etterat Storfossen—Kollen
var ferdig.»

Der foreligger enu ikke plan og over-
slag for en omlegning av veien mellom Kollen
og Brandhaug.

I 1919 var veiprojektet skjønsmessig
anslått til et kostende av kr. 530 000,00 for
en lengde av 15 km.

Da man gikk ut fra at veien hadde stor
militær interesse, foreslo veidirektøren, at der
skulde søkes opnådd bidrag av militærvesenet
til veiens omlegning. I Forsvarsdepartementets
skrivelse av 7de juni 1923 til det kongelige
departement er det imidlertid oplyst, at veien
Kollen—Brandhaug er fullt fremkommelig for
alle våbenarter, hvorfor dette veistykkets om-
bygning ikke er så strengt påkrevet av militære
hensyn.»

Forsvarsdepartementet anseer ombyg-
ning av nevnte vei ønskelig også av militære
hensyn, men finner at disse for tiden ikke
kan tillegges sådan vekt, at man av den
grunn kan anbefale at militærvesenet yder
nøget tilskudd til ombygning av dette vei-
stykke.

Fylkestinget 1923 vedtok som distrikts-

Troms fylke

Kap. 5. Tit. 11. Om bevilgning til veivesenet.

bidrag $\frac{1}{10}$ m.v. og foreslo opført på vei-
budgettet kr. 100.000,00 til anleggets påbegyn-
nelse.

Veidirektøren finner å måtte ta forbehold
med hensyn til i hvilken utstrekning der bør
foretas ombygning av heromhandlede vei (kfr.
den foran citerte uttalelse av 6te divisjon).

Av hensyn til de mange distrikter som
ennu helt mangler vei, kan det for tiden neppe
anbefales å bygge denne vei om i sin helhet.
Derimot bør visstnok noen enkelte strekninger
ombygges nu.

Rendelig standpunkt til dette spørsmål vil
bli tatt, når plan og overslag er iankommet
hertil.

Det bemerkes, at fylkestinget har uttalt
sig for bevilgning til den i det følgende om-
handlede Foshaug bro — eventuelt ved reduks-
jon av det foreslåtte beløp til Kollen — Brand-
haug.

Både av hensyn hertil, og på grunn av
veidirektørens tvil for såvidt angår planen op-
føres ved nærværende anledning til parsaller
av denne vei kr. 30.000,00 mot distriktsbidrag

$\frac{1}{10}$ m. v. og foreslo opført på vei-
budgettet kr. 100.000,00 til anleggets påbegyn-
nelse.

Både av hensyn hertil, og på grunn av
veidirektørens tvil for såvidt angår planen op-
føres ved nærværende anledning til parsaller
av denne vei kr. 30.000,00 mot distriktsbidrag

$\frac{1}{10}$ m. v. og foreslo opført på vei-
budgettet kr. 100.000,00 til anleggets påbegyn-
nelse.

Under denne post tillater veidirektøren
sig å foreslå opført kr. 40.000,00

Bygdevei i Signaldal.
(Kartskisse i veibudgettpr. 1919)

Hittil ydet som statsbidrag kr. 90.000,00

Av anleggets antagelige kostende, kr.
155.000,00 skal $\frac{1}{4}$ kr. 116.250,00 utredes av
staten. Av det resterende beløp, kr. 26.250,00,
foreslås opført kr. 15.000,00

III a. Ombygning av Foshaug bro
i Bardu.

Angående denne bygdeveibro har over-
ingeniøren oplyst følgende:

Bygdeveien i tiden 1874—1877, blev der vesentlig
av hensyn til glappflytningen bygget en tre-
bølkebro på pelek av tre over Bardu elven
ved Foshaug. Utgiftene ved broens opførelse
blev helt utredet av staten mens vedlike-
holdet etter foranstaltningen ble pålagt
distriktet. Villkårene for den vedtatte ordning
med bygning av bro og i forbindelse hermed

opleggning av lappernes flyttested på dette
sted, var forøvrig, at opstøtterne på de interes-
serte gårder tilstod flyttlapperne fri og ubindret
flytningsvei der hvor det minst generer går-
dernes sjøe, på tur og retur under deres regel-
messige flytninger; kfr. veivesenets historie,
bind I, side 491.

Ved en våren 1922 foretatt nærmere
undersøkelse, viste broen sig å være så med-
tatt at en ombygning er blitt nødvendig.
Broens bærende dele var gjennomgående så
svakket, at der straks måtte foretas en del
utbedringsarbeider for ialfall foreløbig å kunne
tillate en innskrenket, lettere trafikk. I hen-
hold til veilovens § 67 er der utfordiget midler-
tidige regler for benyttelsen, hvorefter blant
annet den største tillatte belastning er 600
kg. pr. aksel.

I skrivelse av 7de november 1922 til
fylkesmannen har lappetoged Foshaug anmodet
om, at ombygningen av broen må bli optatt
til behandling så snart som mulig.

Det er nu utarbeidet forslag til plan med
overslag, hvorefter de samlede omkostninger
ved hel ombygning andrar til kr. 93.000,00.

Med bemerkning at det her gjelder et
ekstraordinært tilfelle, hvor staten i henhold
til renbeitekonvensjonen formentlig har for-
pliktelser, foreslo overingeniøren at bevilgning
til broens ombygning opføres ekstraordinært.

Enn videre uttalte overingeniøren:

«Ved den i 1874 trufne ordning blev ikke
fordret noget distriktsbidrag, idet hærredet —
foruten vedlikeholdet — måtte overta andre
forpliktelser, kfr. ovenfor. De samme forhold
er fremdeles tilstede, men da der nu knytter
sig større distriktsinteresser til broen enn der-
gang, finner jeg det rimelig at Bardu kom-
mune deltar i omkostningene ved den nye
bro — dog efter omstendighetene kun for en
mindre del. Jeg tillater mig å foreslå stats-
bidraget satt til $\frac{9}{10}$ »

Da broen efter det oplyste fremdeles har
sin betydning som ledd i lappernes flytnings-
vei, fant veidirektøren ved sakens foreleggelse
for fylkestinget i 1923 å kunne anbefale, at
omkostningene ved broens ombygning optas
på statens veibudgett. Likeledes fant vei-
direktøren på grunn av de særlige omstendig-
heter, å kunne slutte sig til overingeniørens
forslag om, at der ikke kreves høiere distrikts-
bidrag enn $\frac{1}{10}$.

Skjematisk vedtagelse for sådant bidrag
er avgitt av fylkesmannen 5te november 1923.

Fylkestinget har opført overslagssummen
kr. 93.000,00 i sitt budgettforslag for 1924—
1925 (kfr. hyad der er oplyst foran under
Kollen — Brandhaug).

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av hensyn til at det her gjelder et bygde-
veianlegg, mener veidirektøren at bevilgningen
som vanlig bør opføres netto.

Av det forutsatte statsbidrag, kr. 88 700,00 foreslår veidirektøren opført kr. 27 000,00.

II. Utbedring av eldre veier.

For inneværende termin er bevilget brutto kr. 74 000,00 og netto kr. 59 200,00.

For neste termin foreslås opført henholdsvis kr. 72 000,00 og kr. 57 600,00.

Nordstrøm—Målselv grense.

Bevilget kr. 25 000,00

til hvilket beløp utbedringsarbeidene supposasjonsmessig var anslått. Etter den nu utarbejdede detaljplan, som er godkjent av veidirektøren, vil tiltrenges 37 000,00

Der refterer således 12 000,00 som foreslås opført.

Sørreisa grense—Andsely bro.

Til utbedring av denne vei blev i 1922 bevilget kr. 10 000,00

hvortil arbeidet skjønsmessig var anslått. Etter de senere utførte detaljerte undersøkelser og beregninger, vil medgå ca. 19 000,00

Der trenges således yderligere 9 000,00 som foreslås opført.

Mestervik—Balsfjord grense.

Bevilget kr. 18 000,00

Skjønsmessig overslag 80 000,00

Resterer 62 000,00

hvorav foreslås opført 35 000,00

Rauskeveg—Sørvik—Harstad bygrense.

Denne vei er en av dem som må utbedres. Arbeidet er skjønsmessig anslått til kr. 70 000,00.

Til dette påbegyndelse foreslås opført kr. 16 000,00 som statsbidrag.

Idet departementet slutter sig til, hvad der er foreslått av veidirektøren for Troms fylke, opføres her kr. 16 000,00 som statsbidrag til byggevei i Sjønefjell like nord for, efter det foreliggende vil anbefale, at der gis 1/10 statsbidrag til ombygning av

Foshaug bro i Bardu og opfører hertil for kommende termin kr. 27 000,00.

Som bidrag til fylkets veifond opføres kr. 40 000,00.

For Finnmark fylke har veidirektøren avgitt sådant budgetforslag:

I. Den ordinære veiarbeidsdrift.

For inneværende termin er der bevilget kr. 461 000,00 brutto og kr. 429 600,00 netto. Heri er innbefattet henholdsvis kr. 150 000,00 og kr. 135 000,00 til det ekstraordinære veinlegg Kistrand—Kolvik.

Fylkestinget 1923 gjentok sine tidligere anmodninger om forholdelse av bevilgningene til veivesenet.

Fylkestinget uttalte bl. a.:

«Veibygningen i Finnmark begyndte for ca. 50 aar siden, men først i den senere tid har de aarlige bevilgninger naaet en saadan høide at de staar i et mere rimelig forhold til de øvrige fylkers end tidligere.

Disse hadde allerede et utviklet veinett, da veibygningen i Finnmark begyndte. Det skulde da synes retfærdig, at Finnmarks veinett ved større bevilgninger bringes på høide med det øvrige lands.

Med de nuværende bevilgninger vil det ta langt over 100 aar før de i veiplanen medtagne veier kan bli bygget.»

Veidirektøren foreslår opført kr. 501 000,00 brutto og kr. 470 783,88 netto. Heri inngår henholdsvis kr. 185 000,00 og kr. 169 750,00 til de ekstraordinære veinlegg Kistrand—Kolvik og Smalfjord—Vestertana.

a. Hovedveier.

VI. Kirkenes—Sandnes—Never-

VI. Kirkenes—Sandnes—Never- (Kartblad 1:50 000, 1916).

Nuværende årslagssum kr. 1 541 000,00

Bevilget og disponert av stats-

bidrag 225 000,00

Resterer 246 000,00

Herav foreslås opført 110 000,00

VI. Kirkenes—Sandnes—Never-

VI. Kirkenes—Sandnes—Never- (Kartblad 1:50 000, 1916).

Nuværende årslagssum kr. 254 000,00