

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Nuværende overslagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget m. v.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Røvassdalen	1916	300 000,00	1/2	150 000,00	75 700,00	74 300,00	8 000,00
Lenvik—Forra	1924	200 000,00	«	100 000,00	41 000,00	59 000,00	10 000,00
Hagen—Hemnes grense— Utskarpen, parsell Ekren —Hemnes grense—Ut- skarpen	1924	125 700,00	«	62 850,00	12 000,00	50 850,00	6 000,00

Som bidrag til Nordland fylkes veifond opføres som før kr. 40 000,00.

Andre bygdeveianlegg.

Fylkestinget foreslår også i år påbegynnelsesbevilgning til følgende bygdeveier:

Sandnessjøen—Alstahaug grense (kfr. veibudgettprop. 1924, side 89),

Enge—Sand i Skjerstad og

Forså—Evenes grense i Lødingen.

Under henvisning til hvad der er oplyst i veikomiteéns innstilling til fylkestin-

get 1924 angående de 2 siste veianlegg må veidirektøren forbeholde sig nærmere uttalelse.

Ved nærværende anledning kan intet opføres.

2. Utbedring av eldre veier.

For budgettåret 1925—1926 er bevilget kr. 76 300,00 brutto og kr. 58 425,00 netto. Ved nærværende anledning foreslåes opført henholdsvis kr. 75 200,00 og kr. 57 650,00.

Anleggets navn.	Nuværende overslagssum.	Bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Mosjøen—Hatfjelldal	¹⁾ 378 400,00	184 000,00	194 400,00	25 000,00
Gjennem Dunderlandsdalen	201 000,00	121 000,00	80 000,00	20 000,00
Rundt Hadseløen	63 200,00	49 000,00	14 200,00	14 200,00
Bleikskleiven	44 100,00	14 000,00	30 100,00	16 000,00

¹⁾ Se veibudgettprop. 1925, side 72.

Fylkestinget har også i år foreslått bevilgning til anleggene Storalmenningen—Bleiknes og Hemnes—Korgen; men der kan heller ikke denne gang skaffes plass for noget beløp til disse anlegg.

Troms fylke.

1. Nye arbeider.

For inneværende budgettår er bevilget kr. 584 025,00 brutto og kr. 520 192,50 netto. Herav er opført til ekstraordinære veianlegg henholdsvis kr. 216 700,00 og kr. 205 300,00.

Ved forelegget for fylkestinget i 1925 gikk veidirektøren ut fra at der for kommende budgettår gis en bevilgning av omtrent samme størrelse.

Overingeniøren bemerket i den anledning at med en sådan begrensning vil der bare kunne opføres ca. 40 pct. av den sum som i veiplanen er forutsatt som årlig bevilgning til ordinære vei- og broarbeider. Det vil med andre ord si at 20-årsplanen med de nuværende årlige bevilgninger blir 50-års plan. Overingeniøren tilføiet, at så lenge vil der ikke kunne ventes, hvis ikke viktige interesser derved skal bli skadelidende.

Fylkestinget 1925 androg prinsipielt om en bevilgning av den størrelse som forutsatt

på den av fylkestinget i 1923 vedtatte vei-plan (ordinært 1 mill. kroner, ekstraordinært kr. 400 000 brutto). Subsidiært anbefaltes bevilgning overensstemmende med overingeniørens forslag (ordinært kr. 368 375,00, ekstraordinært kr. 224 800,00 brutto).

Veidirektørens nærværende forslag lyder på i alt kr. 512 675,00 brutto og kr. 450 075,00 netto. Herav er henholdsvis kr. 151 300,00 og kr. 139 900,00 opført til ekstraordinære anlegg.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett- prop.	Prosjektert lengde. m.	Nuværende overslags- sum.	Hittil bevilget m. v.	Resterer å søke bevilget.	Der foreslåes opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet)	1904—05	14 748	705 500,00	95 000,00	610 500,00	35 000,00
Grov—Saltvatn—Skodbergvatn	1915	12 195	435 000,00	284 000,00	151 000,00	30 000,00
Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen	1918	16 723	498 000,00	220 000,00	278 000,00	25 000,00
Tennevoll—Soløy—Sjøveien med arm til Havnli	1913	20 649	731 000,00	605 000,00	126 000,00	50 000,00
Strømmen bro—Vasshaug med arm til Bjorelvnes	1914	21 500	558 000,00	502 000,00	56 000,00	48 000,00
Kastneshavn—Finlandsnes med arm til Espenes	1926	22 517	632 000,00	115 000,00	517 000,00	18 000,00
Sagelvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelvdalen og ombygning av Ophus bro	1912	40 746	930 000,00	778 000,00	152 000,00	100 000,00
Dorrisjok—Bilto (Nordreisdalen)	1923	23 060	398 000,00	107 000,00	291 000,00	55 000,00
Storfossen—Fossbakken—Kollen	1912	21 619	1 101 000,00	1 086 000,00	15 000,00	15 000,00
Kollen—Brandhaug	1912	?	409 000,00	30 000,00	379 000,00	75 000,00

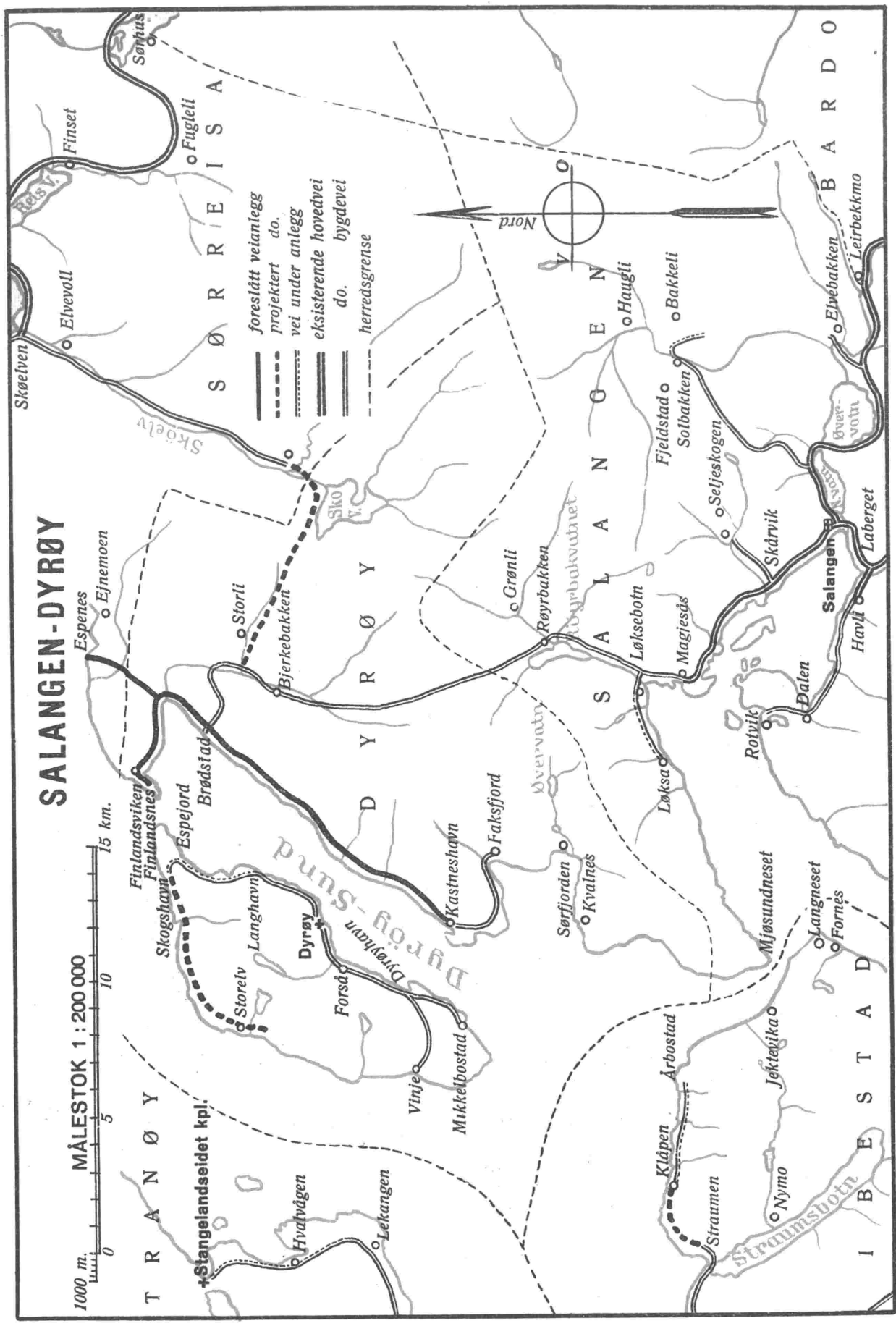
Sama—Gåre. Under henvisning til veibudgettproposisjonene for 1924 side 91—92 og 1925 side 73 bemerkes, at foreløbig er planen for parsellen Samamoen—Kilhus godkjent. Imidlertid er Veidirektøren fremdeles av den opfatning, at partier av den gamle vei bør beholdes inntil videre, og forbeholder sig derfor nærmere uttalelse, når plan foreligger for veien i sin helhet.

Tennevoll—Soløy—Sjøveien m. v. Under henvisning til veibudgettprop. for 1920, side 96—97 opplyses, at der hittil er medgått ca. kr. 55 000,00 til armen til Havnli.

Halvdelen av omkostningene skal i henhold til tidligere forutsetning utredes av militærvesenet. Av dette bidrag er der hittil bevilget kr. 15 000,00.

Strømmen bro—Vasshaug med arm til Bjorelvnes.

Ved Stortingets beslutning av 13. juni 1924 blev der oversendt Regjeringen et andragende fra opsittere i Lenvik om bevilgning til veianlegg fra Bjorelvnes og nordover til Aglopvik.



SALANGEN-DYRØY

1000 m. MÅLESTOK 1 : 200 000

0 5 10 15 km.

- S Ø R R E I S A
- foreslått veinlegg
 - - - - - projisert do.
 - · · · · vei under anlegg
 - ▨ eksisterende hovedvei
 - ▨ do. bygdevei
 - - - - - herredsgrense



Stangelandseidet kpl.

Finlandsviken
Finlandnes
Espejord
Brødstad

Skogshavn
Langhavn
Dyrøy
Forså
Vinje
Mikkelbostad

Hvalvågen
Lekangen

Storelv
Kastneshavn
Fraksford

Bierkebakken
Storli

Espenes
Ejnemoen

Øvervatn
Sørjorden
Kvalnes

Øvervatn
Røyrbakken
Løksa
Løksebotn
Magiesås

Grønli
Fjeldstad
Solbakken
Seljeskogen

Rotvik
Skårvik
Dalen
Havli
Laberget

Mjøsendneset
Langneset
Fornes

Klåpen
Arbostad
Nymo
Jektefjika

Strømmen
Strømsholn

Bakkeli
Haugli

Elvevoll
Finset
Søhus

Elvebakken
Leirbekkmo

SKO

TRONDHØY

DYRØY

SALANGEN

IBESTAD

BARDO

Denne sak blev omhandlet i forelegget for fylkestinget i 1925.

Overingeniøren anførte, at projektet må deles i to parseller:

1. Bjorelvnes—Kårvik som er forutsatt bygget som hovedvei og er optatt som sådan i fylkets 20-års veiplan.
2. Kårvik—Aglopvik som — uttalte overingeniøren — etter veilovens bestemmelser neppe kan bli å klassifisere som hovedvei, men må henregnes til bygveiklassen.

Veien fra Bjorelvnes til Kårvik kan etter sin plass i rekkefølgen neppe ventes bygget i sin helhet på mange år.

Overingeniøren anbefalte derfor, at de sydligste 1000 m. medtas i planen for og bygges i forbindelse med veianlegget Strømmen bro—Vasshaug med arm til Bjorelvnes. Veien vil derved bli ferdig til Lenvik prestegård. Derfra has der brukbar fremkomstvei til Sletnes. Ved den foreslåtte korte forlengelse av den under arbeide værende hovedvei vil man således skaffe den forholdsvis store befolkning i strøket nordover til Sletnes kjørbare fremkomst til innlandets veinett.

Overingeniørens forslag om nu å medta strekningen Bjorelvnes—Lenvik prestegård faller sammen med Lenvik herredsstyres beslutning i møte den 5te mars 1925.

Veidirektøren fant for sitt vedkomme de å kunne slutte sig til overingeniørens forslag og henstillet at fylkestingets vedtagelse av distriktsbidrag til hovedveianlegget Strømmen bro—Vasshaug m. v. blev gjort gjeldende også for forlengelsen til Lenvik prestegård. Fylkestinget fattes beslutning overensstemmende hermed.

Omkostningene for den foreslåtte forlengelse fra Bjorelvnes til prestegården er foreløbig opgitt til kr. 36 000,00. Dette beløp er medregnet i den foran meddelte overslagssum for det hele veianlegg.

Fylkestinget anbefalte enn videre at veiparsellen Sletnes—Kårvik oparbeides som statsvei med forskuddsmidler utredet av distriktet mot senere refusjon av det offentlige.

Veidirektøren har i skrivelse av 13de mai 1925 til overingeniøren uttalt som sin opfatning, at veien fra Lenvik prestegård nordover til Kårvik og Aglopvik bør bygges som bygdevei. Veidirektøren vil i tilfelle kunne anbefale at der ydes $\frac{1}{2}$ statsbidrag.

Hvis Lenvik herredsstyre vedtar bidrag til veien Sletnes—Kårvik som bygdevei under forutsetning av $\frac{1}{2}$ statsbidrag, vil denne vei antagelig kunne ventes optatt på budgettet tidligere enn om den skulde søkes fremmet som hovedvei.

Veidirektøren har i øvrig intet å bemerke til at veien oparbeides for midler som forskuddsvis utlegges av distriktet mot senere refusjon av eventuelt statsbidrag.

Kastnes havn—Finlandsnes med arm til Espenes.

I veibudgettproposisjonen for 1914 side 95 anbefalte veidirektøren, at ovennevnte veianlegg utføres som statsveianlegg mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v., hvilket bidrag blev godkjent av Stortinget nevnte år.

En parsell, Brødstad bro med tilstøtende vei, er oparbeidet ved forskuddsmidler fra herredet. Anlegget forøvrig er påbegynt for nødsmidler. Av hensyn til en økonomisk arbeidsdrift ansees det særdeles ønskelig å få en mindre ordinær bevilgning til dette anlegg for kommende termin, så oparbeidelsen kan foregå kontinuerlig.

Sagelvvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelvdalen m. v. Bevilgningene til den i dette anlegg inngående sidelinje til Bjerkli i Takelvdalen opføres som ekstraordinært tillegg på veibudgett (kfr. veibudgettprop. for 1924 side 95). Denne sidelinje er beregnet å koste kr. 175 000,00. Herav er hittil bevilget kr. 90 000,00. Ved nærværende anledning opføres kr. 55 000,00 som ekstraordinært beløp.

Til Storfossen—Fossbakken—Kollen vil der i henhold til tidligere forutsetninger bli opført på hærbudgett et kr. 1 500,00 som bidrag fra militærvesenet.

Kollen—Brandhaug. I veibudgettprop. for 1924 (se side 93—94) uttalte veidirektøren at det av hensyn til de mange distrikter som helt mangler vei, er tvilsomt om veien Kollen—Brandhaug for tiden bør ombygges i sin helhet.

Denne tvil har veidirektøren fått bestyrket efter foretatt befarung av veien i sommer.

Overingeniørens plan av 16. mai 1924 gikk ut på omlegning i en lengde av 14 910 m. Omkostningene var beregnet til kr. 571 000,00.

Senere er der utarbeidet modifisert plan forutsettende at den gamle vei med utbedringer anvendes i størst mulig utstrekning. Anleggsomkostningene for denne plan er oplyst å være beregnet til kr. 409 000,00.

Planen er ikke innkommet til veidirektøren, som imidlertid antar at også nevnte beløp er høit og må kunne reduseres betydelig.

Veidirektøren er i det hele tatt av den mening, at med de begrensede midler som man for tiden rår over til veibygning, bør der først bygges nye veier i de veiløse strøk og

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

bare foretas omlegning eller utbedring av eksisterende eldre veier i den utstrekning det er nødvendig av hensyn til trafikken.

Veidirektøren nærer enn videre tvil om det er riktig å opføre bevilgningene til Kollen—Brandhaug som ekstraordinære beløp på veibudgett.

Under forutsetning av at omkostningene til denne vei kan bli betydelig mindre enn påregnet av overingeniøren, vil veidirektøren dog etter omstendighetene anbefale ekstraordinær bevilgning av kr. 75 000,00 for ter-

minen 1926—1927. Senere beløp til denne vei bør opføres ordinært, forsåvidt ikke ekstraordinære midler til oparbeidelse av gjennomgangsveien kan tilveiebringes på annen måte.

G j e n n e m g a n g s v e i e n. Angående spørsmålet om forøket ekstraordinær bevilgning til hurtigst mulig fremme av gjennomgangsveiene i det nordlige Norge tillater veidirektøren sig å henvide til hvad der er anført foran under avsnittet «Budgettets størrelse».

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett-prop.	Nuværende overslags-sum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Bygdevei i Signaldal . . .	1919	180 500,00	³ / ₄	135 375,00	120 000,00	15 375,00	15 375,00
Ombygning av Fosshaug bro i Bardu	—	100 000,00	⁹ / ₁₀	90 000,00	83 700,00	6 300,00	6 300,00

Det til Fosshaug bro opførte beløp er regnet som ekstraordinært tillegg.

Som bidrag til Troms fylkes veifond foreslåes opført kr. 40 000,00.

2. Utbedring av eldre veier.

For inneværende budgettår er bevilget kr. 66 500,00 brutto og kr. 53 200,00 netto.

For kommende år opføres henholdsvis kr. 65 000,00 og kr. 52 000,00.

Anleggets navn.	Nuværende overslags-sum.	Bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense	120 000,00	15 000,00	105 000,00	14 000,00
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen	246 200,00	130 000,00	116 200,00	—
Setermoen—Målselv grense	158 000,00	48 000,00	110 000,00	51 000,00

Sjøveien—Bardu grense (Bruvold).

Omkostningene ved denne veiutbedring var tidligere supposisjonsmessig anslått til kr. 15 000,00. Der var da forutsatt bare en provisorisk utbedring, vesentlig med møteplasser, idet veien antokes i nær fremtid å måtte totalt ombygges. Ombygningen er også medtatt på den av fylkestinget i 1923 vedtatte veibygningsplan.

Efter de senere foretatte undersøkelser

og befaringer er overingeniøren imidlertid kommet til den opfatning at der nu bør anvendes tilstrekkelige midler til å sette den gamle vei i tilfredsstillende stand for en lengere tid fremover, og at en hel omlegning av veien iallfall bør utskytes til en fjernere fremtid.

Veidirektøren slutter sig til overingeniørens forslag som også er vedtatt av fylkestinget.

Ved planen må tas forbehold.

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen.

Henvisning veibudgettprop. 1923 side 102—103 og 1925 side 74.

Ifølge meddelelse fra overingeniøren gjenstår der som uanvendt av tidligere gitte bevilgninger til dette anlegg så meget, at man kan få en rimelig arbeidsdrift sommeren 1926 selv om intet opføres ved nærværende anledning.

Setermoen—Målselv grense.

Overslagssummen for de hittil vedtatte utbedringsarbeider lyder på kr. 55 000,00.

I planen var ikke medtatt utbedring av et ca. 2,4 km. langt veistykke i Skoelvdalen, og denne vei forutsettes nu helt omlagt.

Ved veisakenes foreleggelse for fylkestinget 1925 anbefalte veidirektøren i tilslutning til overingeniøren — om enn under tvil

— at omlegning av nevnte veistykke medtas i planen mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

Fylkestinget sluttet sig til dette forslag. Omlegningen er for en lengde av 879 m. beregnet å koste kr. 103 000,00.

Finnmark fylke.

1. Nye arbeider.

For inneværende budgetår er bevilget kr. 449 000,00 brutto og kr. 466 500,00 netto. Heri inngår henholdsvis kr. 190 000,00 og 175 500,00 ekstraordinært til parseller av gjennomgangsveien.

Ved nærværende anledning foreslås opført kr. 486 200,00 brutto og kr. 456 950,00 netto. Heri inngår henholdsvis kr. 185 000,00 og kr. 171 250,00 til gjennomgangsveien.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Prosjektert lengde. m.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget m. v.	Resterer å søke bevilget.	Der foreslås opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Kirkenes—Sandnes—Never-skrukkbukt	1916	30 165	1 700 000,00	1 600 000,00	100 000,00	90 000,00
Lakselv—Karasjok	1918	79 572	1 285 000,00	590 000,00	695 000,00	70 000,00
Kvalsund—Repparfjordbund	1925	17 790	490 000,00	300 000,00	190 000,00	65 000,00
Kistrand—Kolvik	1900—01	22 838	500 000,00	400 000,00	100 000,00	90 000,00
Smalfjord—Vestertana	1924	24 800	577 000,00	155 000,00	422 000,00	80 000,00
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 800	?	—	?	15 000,00

Lakselv—Karasjok. Arbeidet har hittil foregått på strekningen Lakselv—Skoganvarre, som ennå ikke er ferdigbygget. Som nevnt i veibudgettprop. for 1925 side 76—77 var veidirektøren i tvil om man burde anvende omtrent kr. 700 000,00 til oparbeidelse av veiparsellen Skoganvarre—Karasjok. Overingeniøren var derfor anmodet om å avgi redegjørelse for veiens berettigelse.

Sådan redegjørelse blev avgitt 21de april 1925. Den er inntatt i fylkestingsforh. side 265 flg.

Overingeniøren forutsetter, at veien under alle omstendigheter må bygges frem til Rastiluobbal.

Denne parsell, Lakselv—Rastiluobbal, er for en lengde av 32 172 m. nu beregnet å koste kr. 730 000,00.

Ved å fortsette veien helt frem til Karasjok vil man — fremholder overingeniøren — opnå besparelser for staten på forskjellige

hold, således bl. a. i administrasjonsutgifter ved forandring i den administrative inndeling, på postbefordringen, vedlikehold av telegraflinjer, offentlige tjenestemenns reiser o. a.

Fornorskningsarbeidet (kolonisasjon) vil — uttaler han videre — kunne fremmes raskere når man får vei til Karasjok, og for turisttrafikken vil veien bli av stor betydning.

Foruten det at veien vil lette livsvilkårene for befolkningen i Karasjok, som nu er isolert en stor del av året, taler spesielt de nasjonale hensyn for at veien bygges i en ikke alt for fjern fremtid.

Overingeniøren mener derfor, at det er berettiget å fortsette anlegget når man nu er i gang, da en avbrytelse har sine ulemper og dessuten vil bli forholdsvis meget kostbar.

Veianlegget Rastiluobbal—Karasjok er for en lengde av 47 400 m. og med 3,25 m.