

## Kap. 718 og 2601. Veiarbeider.

nen for denne utbedring er nu medtatt parsellen Steinlia—Gunhildhammeren som for en lengde av 580 m. er beregnet til kr. 5 000 (kfr. veibudgettproposisjonen for 1928 side 83). På grunn av foretatte linjeforandringer, forenklinger av veidekket samt lavere enhetspriser kan overslagssummen for den tidligere vedtatte plan nedsettes fra kr. 89 000 til kr. 59 700.

**Rundt Hadseløen.** Den oprinnelig vedtatte plan for denne utbedring omfattet arbeider beregnet til i alt kr. 63 200, hvilket beløp i sin helhet er bevilget. På denne plan vil der spares kr. 4 200. Imidlertid foreslås der nu innlemmet i planen 3 nye utbedringer, nemlig ved Hadsel kirke, Ångstad og Hokland, tilsammen 1 020 m. beregnet til kr. 14 800. Der resterer således å søke bevilget kr. 10 600.

**Hemnes—Korgen.** Fylkestinget har også i år opført et beløp til denne vei i sitt budgettforslag, men veidirektøren kan ikke skaffe plass. Av bevilgningen til arbeidsløshetens bekjempelse er der stillet til disposisjon i alt kr. 15 000 til veiens utbedring.

## Troms fylke.

## 1. Nye arbeider.

For inneværende budgettår er bevilget kr. 488 500 brutto og kr. 425 142 netto. Herav er henholdsvis kr. 142 000 og kr. 127 842 regnet som ekstraordinært. Til veien Brandvoll—Setermoen blev der bevilget kr. 50 000 brutto, som inngår i førstnevnte hovedsum.

Med hensyn til størrelsen av budgettet henstillet veikomiteen i sin innstilling til fylkestinget 1928 på det innstendigste, at bevilgningene på statsveibudgett i den nærmeste fremtid må bli foreket i størst mulig utstrekning i betraktning av den store nødtilstand som er inntruffet på grunn av de feilslåtte fiskerier.

Fylkestingets budgettforslag lyder på i alt kr. 518 240 brutto og kr. 452 532 netto. Herav er henholdsvis kr. 210 000 og kr. 188 792 regnet som ekstraordinært.

Veidirektørens forslag lyder på kr. 450 240 brutto og kr. 395 132 netto, hvorav henholdsvis kr. 138 000 og kr. 124 242 er opført til ekstraordinære veianlegg.

## a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett-prop.	Pro-jektert lengde.	Nuværende	Hittil	Resterer.	Foreslåes
			overslags-sum.	bevilget.	Kr.	opført.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet).....	1904—05	13 298	1) 253 000	222 000	31 000	2) 30 000
Grov—Saltvatn—Skodbergvatn.....	1915	12 215	443 500	408 000	35 500	20 000
Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen.....	1918	17 175	497 000	304 000	193 000	20 000
Omlegning ved Kistefossen.	1889	1 000	77 000	70 000	7 000	7 000
Elveforbygning ved Bjørnsund i Bardu.....	—	—	—	—	—	2 240
Kastneshavn—Finlandsnes med arm til Espenes...	1926	21 940	425 000	223 000	202 000	40 000
Målsnes—Flatnes.....	1890	6 790	96 000	38 000	58 000	43 000
Dorrisjok—Bilto (Nordreisadalen).....	1923	23 060	398 000	249 000	149 000	40 000
Brandvoll—Setermoen.....	1912	10 211	775 258	127 600	647 658	50 000
Sagelvvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelvdalen m. v. samt utbedring av Bjerkli—Olsborg.....	1912	53 735	1 094 500	994 000	100 500	15 000
Kollen—Brandhaug.....	1912	14 855	165 000	145 000	20 000	20 000
Oteren—Pollen.....	1927	31 206	1 012 000	194 000	818 000	58 000
Sørkjøs—Langslet—Nordmannvik.....	1927	3) 19 200	3) 622 000	511 000	111 000	25 000
Lyngmark—Sandbukta.....	1927	26 465	825 500	100 800	724 700	20 000

1) Etter den av veidirektøren foreslåtte plan; kfr. nedenfor.

2) Beløpet foreslås eventuelt overført til anleggene Grov—Saltvatn—Skodbergvatn og Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen.

3) Gjelder strekningen Sørkjøs—Rotsund.

Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet). I forelegget for fylkestinget 1928 uttalte veidirektøren bl. a. følgende:

«Hittil er godkjent planene for veiparsellene Sama—Kilhus og Gårehøiden—Gåre. For parsellen Kilhus—Gårehøiden foreligger der følgende alternativer:

1. Hel ombygning med maksimum stigning 1 : 20 (plan av 1926), 9 423 m kr. 294 000.
2. Utbedring av den gamle vei, maksimum stigning 1 : 12 (plan av 1917), 9 433 m., kr. 247 000.
3. Utbedring av gammel vei for kr. 70 000.
4. Endelig kan denne strekning inntil videre forbli som den er, idet ombygningen henskytes til et senere tidspunkt, for at man først kan bygge de deler av fylkets veinett som nu mangler helt.

Veidirektøren er som tidligere fremholdt av den mening at det ikke er riktig nu å gå til omlegning av dette veiparti. Det ovenfor nevnte alternativ 2 kan derfor heller ikke tiltredes. Antagelig er det riktigst å la veien være som den er på dette parti dog muligens med anvendelse av et lite beløp til utbedring av broenes overbygning.»

Overingeniøren har foreslått valg av alternativ 1.

Både Kvæfjord og Trondenes herredsstyrene og Harstad bystyre har likeledes uttalt sig for hel ombygning. Nevnte bystyre har uttalt, at hvis planen skulde bli forandret derhen at parsellen Kilhus—Gårehøiden bare skal utbedres til maksimumsstigning 1 : 12, så anser ikke bystyret sig lenger bundet av sin beslutning om distriktsbidrag (se for øvrig fylkestingsforh. for 1928 side 293—298).

I sin innstilling til fylkestinget 1928 uttalte veikomiteen følgende:

«Hvad planen for veianlegget Sama—Gåre angår, skal komiteen bemerke at man nu som tidligere finner det i enhver henseende berettiget at der bygges en efter nutidens fordringer tilfredsstillende veiforbindelse over Kvæfjordeidet. Etterat der nu er anlagt tidsmessig vei på en lengere strekning fra begge endepunkter, kan det ikke være økonomisk riktig å innskrenke planen for det midtre parti bare til utbedring av en gammel vei, som aldri kan bli tilfredsstillende. Forutsetningen for vedtagelsen av det forlangte distriktsbidrag til veianlegget Sama—Gåre var at der blev bygd full tilfredsstillende vei over hele eidet. Komiteen går derfor ut fra at denne forutsetning blir oprettholdt.»

Fylkestinget 1928 sluttet sig enstemmig til komiteen og forutsatte, at hovedveianlegget Sama—Gåre utføres i det vesentlige overensstemmende med den plan som lå til grunn

for de vedtatte beslutninger angående distriktsbidraget.

Som det fremgår av den for Stortinget fremlagte veiplan gjenstår der særdeles meget å bygge i vårt land av nye veier, og det må nøie overveies hvad der kan gjøres for å få byggehastigheten øket. For å opnå dette har veidirektøren fremholdt, at man bl. a. enten bør utsette omlegning av eksisterende veier i sin helhet eller bare omlegge bakker o. l. og beholde mellemliggende brukbare deler; kfr. Arbeidsdepartementets bemerkninger i veibudgettprop. for 1927 side 25.

Veidirektøren er fremdeles av den bestemte opfatning, at det i nærværende tilfelle vil være absolutt uriktig å gå til hel omlegning. De midler som i tilfelle vil medgå til et sådant arbeide, kan med langt større rettelse anvendes til andre påkrevde veiprojekter i Troms fylke, hvor der står så meget igjen av nyanlegg.

Imidlertid finner veidirektøren å kunne anbefale, at der foretas utbedring av den gamle vei for et beløp av henimot kr. 70 000. Etter veidirektørens mening vil man da få bragt veien i fullt tilfredsstillende stand for det nuværende behov.

Planen for det hele anlegg vil da i tilfelle omfatte følgende arbeider:

Opstigningen fra Sama (Sama—Kilhus)	kr. 116 100
Utbedring over fjellet (Kilhus—Gårehøiden)	« 69 700
Opstigningen fra Gåre (Gårehøiden—Gåre)	« 67 200

Tilsammen Sama—Gåre kr. 253 000

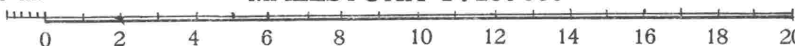
Hvis det kgl. departement og Stortinget slutter sig til veidirektørens forslag, og hvis der tross dette ikke skulde opnås enighet med det engere distrikt om planen, vil veidirektøren anbefale, at det til anlegget Sama—Gåre i nærværende budgjettforslag opførte beløp kr. 30 000 deles med kr. 15 000 på hver av de igangværende anlegg: Grov—Saltvatn—Skodbergvatn og Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen.


I tilfelle vil der av de hittil gitte bevilgninger til veianlegget Sama—Gåre komme til å bli disponibelt et beløp på omtrent kr. 38 700. Dette beløp vil veidirektøren i så fall foreslå anvendt mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  til veianlegget Oteren—Pollen.

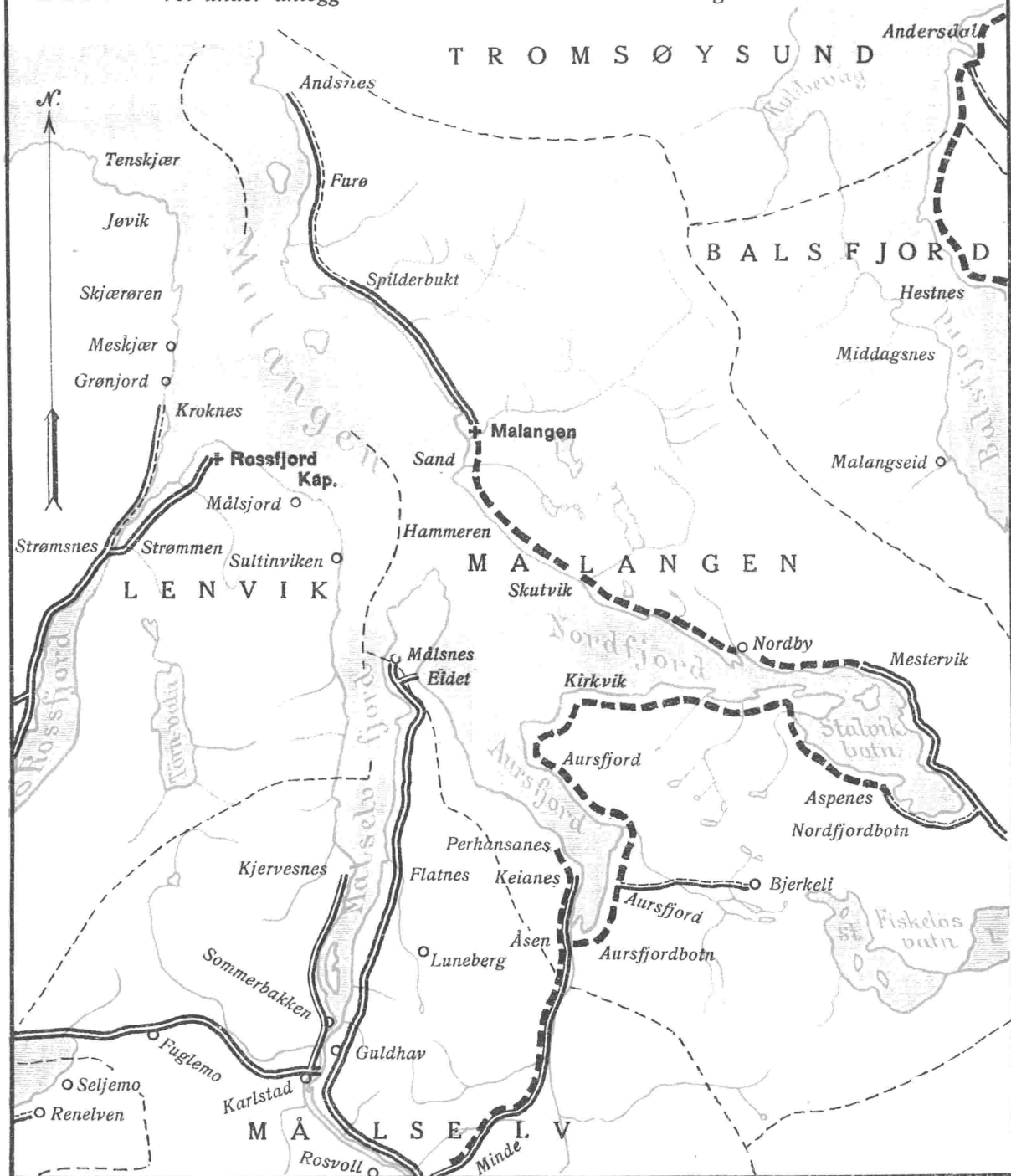
Elveforbygning ved Bjørnsund i Bardu. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1928, side 87, bemerkes, at ifølge overingeniørens opplysning ligger Barduelven i svingen ved Bjørnsund temmelig hårdt på elvemelene som her er lite motstands-

# VEIFORBINDELSER I MALANGEN OG TILSTØTENDE DISTRIKTER

1000 m. MÅLESTOKK 1 : 200 000



- |   |                       |   |                      |
|---|-----------------------|---|----------------------|
|  | eksisterende hovedvei |  | prosjektert hovedvei |
|  | do. bygdevei          |  | do. bygdevei         |
|  | vei under anlegg      |  | herredsgrense        |



dyktige. Under flom graver elven mer eller mindre hvert år således at der nu på sine steder kun er ca. 20 meter igjen mellom elven og hovedveien. Overingeniøren anser det derfor påtrengende nødvendig også av hensyn til sikring av hovedveien, at den projekterte elveforbygning snarest mulig blir utført.

Efter det av overingeniøren oplyste vil veidirektøren anbefale at der på veibudgett 1929—1930 opføres kr. 2 240 som bidrag til ovennevnte elveforbygning. Det gåes ut fra, at et beløp til nevnte arbeide opføres på Vassdragsvesenets budgett for kommende termin.

**Målsnes—Flatnes.** I forrige forelegg var overslagssummen opgitt til kr. 270 000 med tilføiende, at det vilde bli overveiet om man ikke med rimelige omkostninger kunde opnå en tilfredsstillende plan ved en mere omfattende utbedring av den gamle vei. Overingeniøren har senere fremlagt en plan, gående ut på en gjennomgående utvidelse av kjørebredden, dreneringsarbeider, ombygning av omtrent alle eksisterende stikkrenner, ombygning av 4 små broer samt nytt grusveidekke, hvilke arbeider for en veilengde av 6 790 m. er beregnet til kr. 95 000.

Denne plan er tiltrådt av veidirektøren.

**Røkenes—Tennevoll—Fossbakken.** Dette anlegg danner en direkte fortsettelse av veien Tennevoll—Sjøveien, og det vil være naturlig og mest økonomisk å fortsette veiarbeidet kontinuerlig inntil veinettet i dette distrikt er sammenbundet med innlandsveien ved Fossbakken.

Ifølge den av fylkestinget i 1923 vedtatte ivbygningssplan skulde veien nu stå for tur til opførelse på veibudgett. Arbeidsomkostningene er i nevnte veiplan opgitt til kr. 650 000. Overingeniøren antar dog at man nu vil kunne regne med en adskillig lavere overslagssum. Plan og overslag har ennå ikke vært forelagt veidirektøren, hvorfor forbehold må tas.

Fylkestinget foreslår opført kr. 20 000 på kommende budgett. Distriktsbidraget anbefales av fylkestinget satt til  $\frac{1}{10}$  av hensyn til, at anlegget er en arm av innlandslinjen og således vil danne bindeleddet mellom denne og veinettet i tilgrensende kyststrøk i sydfylket, og fordi det her gjelder et distrikt med forholdsvis liten økonomisk bæreevne.

Distriktsbidraget bør efter veidirektørens mening settes til  $\frac{1}{5}$  m. v.; det samme bidrag som er vedtatt til Tennevoll—Søley—Sjøveien.

Veidirektøren kan av budgettmessige hensyn intet opføre til anlegget ved nærværende anledning. Under enhver omstendighet mener veidirektøren i øvrig, at intet bør opføres til heromhandlede anlegg for plan foreligger, og enighet er opnådd om denne.

**Mestervik—Martinhals.** Dette

anlegg vil danne en fortsettelse av et veianlegg fra Skjæret i Balsfjord til Haugen i Malangen, som blev oparbeidet i 1890-årene (se Veivesenets historie I, side 499 og II, side 473).

Malangen herredsstyre vedtok 22de januar 1916  $\frac{1}{5}$  bidrag m. v. til veianlegget Mestervik—Martinhals (Haugen—Sandselven).

Ifølge den av fylkestinget i 1923 vedtatte veiplan skulde anlegget optas på budgett, når veien Målsnes—Flatnes var ferdig. Av hensyn til arbeidsforholdene anser overingeniøren det for nødvendig, at der allerede før terminen 1929—1930 opføres et mindre beløp til heromhandlede anlegg i Malangen.

Fylkestinget har sluttet sig til dette forslag.

Av budgettmessige hensyn kan veidirektøren intet opføre ved nærværende anledning. Hertil kommer, at plan og overslag ennå ikke foreligger. Efter veidirektørens mening bør intet nytt anlegg optas før planen for samme er vedtatt.

Distriktsbidraget er foreslått satt til  $\frac{1}{5}$  m. v.

**Brandvoll—Setermoen.** Angående dette veianlegg henvises til veibudgettproposisjonen for 1928, side 85—86 og 88. Som det vil sees, fant Finansdepartementet det påkrevet å få dekket det av militærvesenet forskutterte beløp (kr. 697 657,84) snarest mulig ved bevilgning av Stortinget, og det hadde henstillet, at nevnte beløp blev optatt på veibudgettforslaget for 1928—1929. Da det var forlangt at det hele anleggs kostende kr. 775 258 skulde opføres med en gang fant veidirektøren det nødvendig, for ikke i alt for høy grad å forrykke forholdene, å opføre dette i sitt forslag som et ekstraordinært tillegg på veibudgett. Imidlertid måtte departementet innskrenke sig til å foreslå opført kr. 50 000.

På militærvesenets budgett er der tidligere bevilget kr. 77 600. På veibudgett står der til rest å søke bevilget kr. 647 658.

Ifølge fylkestingets veiplan av 1923 skulde anlegget optas på budgett som ordinært hovedveianlegg, og bevilgningen var forutsatt fordelt på 6 budgetterminer. De budgettmessige forhold nødvendiggjør imidlertid nu en lengere avviklingsperiode. Ved nærværende anledning opføres kr. 50 000.

Fylkestinget mener at dette beløp må opføres ekstraordinært. Hvis ikke må det foreløbig gå ut av bevilgningsrekken.

Overensstemmende med fylkestingets tidligere forutsetning finner imidlertid veidirektøren at bevilgningene til denne vei, som for øvrig er et av de anlegg som står nærmest for tur til optagelse på budgett, bør opføres innenfor den budgettmessige ramme for ordi-

nære veianlegg. Det ansees nu for nødvendig å fortsette med dekning av militærvesenets forskudd. Med de nuværende knappe bevilgninger vil dette ta i det hele 14 år.

Sagelvvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelydalen m. v. samt utbedring av veien Bjerkli—Olsborg. Ifølge det nu foreliggende vil overslagssummen for veien Sagelvvatn—Øverbygden m. v. (innbefattet sidelinjen til Bjerkli i Takelydalen) kunne nedsettes fra kr. 994 000, som oppgitt i siste forelegg til kr. 946 000. Dette anlegg er nu fullført.

Stortinget 1928 gav sitt bifall til at planen for anlegget blev utvidet til å omfatte utbedring av den gamle bygdevei Bjerkli—Olsborg (se forh. i Stortinget 1928, side 1325 og 1358).

Veidirektøren har i det vesentlige tiltrådt en for dette anlegg utarbeidet modifisert plan, hvorefter den utbedrede og omlagte vei vil få en lengde av 13 417 m. med overslagssum kr. 148 500.

Fylkestinget 1928 vedtok det forutsatte distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Imidlertid har Målselv formannskap andratt om, at bidraget må bli satt til  $\frac{1}{15}$ . Det anføres i den anledning, at man allerede

har en for de stedlige forhold brukbar vei. Den nye vei har sin største betydning som gjennomgangsvei. Der henvises også til kommunens vanskelige økonomiske stilling. Overingeniøren og fylkesmannen har anbefalt dette andragende. Veidirektøren har vanskelig for å anbefale forandret Stortingets beslutning om bidragets størrelse. Hvis bidraget (kr. 14 850) blir for tungt for Målselv kommune bør fylkeskommunen, som har utredet hele distriktsbidraget til sidelinjen så langt som til Bjerkli, ialfall delvis overta kvotadelsbidraget til sidelinjens fortsettelse til Olsborg av hensyn til veiens interesse for gjennomgangstrafikken.

Oteren—Pollen. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1928, side 86, må veidirektøren ta forbehold med hensyn til planen for den resterende del av anlegget og linjevalget på skredpartiet under Polfjellet.

Sørkjøs—Nordmannvik. Der foreligger nu godkjent plan for strekningen Sørkjøs—Langslet—Rotsund. Parsellene mellom Sørkjøs og Rotsundelv, 12 788 m., er fullført.

Lyngsmark—Sandbukta. Der foreligger nu godkjent plan for hele dette anlegg.

#### b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Nuværende overslagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Nygård—Bjorelvnes .	1914	85 000	$\frac{1}{2}$	42 500	11 192	31 308	10 000
Spilderbukta—Furøy .	1929	56 000	$\frac{1}{2}$	28 000	6 000	22 000	6 000
Langhavn—Espejord .	1926	120 000	$\frac{8}{10}$	96 000	48 000	48 000	10 000

Bidrag til Troms fylkes veifond. I overensstemmelse med fylkestinget oppfører veidirektøren kr. 34 000.

Spilderbukta—Furøy i Malangen. Dette bygdeveianlegg er beliggende i samme rute som forannevnte hovedveiprojekt Mestervik—Martinhals. På strekningen mellom Martinhals og Spilderbukta fører en bygdevei som er bygget av distriktet med bidrag av fylket. Hele ruten Mestervik—Ansnes vil få stor betydning som en gjennomgangsvei, der vil sette de indre distrikter i forbindelse med dampskibsleden. Veien Spilderbukta—Furøy som har en lengde av 3,2 km. er påbegynt for nødsmidler stillet til disposisjon ved kgl. res. av 27de januar 1928. Veidirektøren slutter sig til fylkestingets forslag om at

dette anlegg nu optas på veibudgett. Statsbidraget foreslåes satt til en halvdel av anleggsomkostningene.

Langhavn—Espejord i Dyrøy. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1925 side 75 bemerkes, at Stortinget har gått med på at der bevilges  $\frac{8}{10}$  statsbidrag til denne vei, som er påbegynt for nødsmidler. Veidirektøren er enig i at den nu optas på det ordinære budgett.

#### 2. Utbedring av eldre veier.

For inneværende budgettår er bevilget kr. 60 000 brutto og kr. 46 300 netto. Ved nærværende anledning oppføres henholdsvis kr. 48 000 og kr. 36 400.

## Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Anleggets navn.	Nuværende overslags- sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense . . . . .	120 000	53 000	67 000	15 000
Setermoen—Målselv grense . . . . .	158 000	127 000	31 000	5 000
Flatnæs—Fredriksberg—Fjellfroskryggen . . . . .	240 400	178 000	62 400	10 000
Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense . . . . .	114 000	41 000	73 000	8 000
Alteidet—Finmark fylkesgrense . . . . .	54 000	20 000	34 000	10 000

Departementet skal bemerke:

Veidirektøren har etter avgivelsen av sitt budgettforslag mottatt meddelelse om at anlegget Omglegning ved Kistefossen bare vil koste kr. 65 000. Av bevilgningen til dette anlegg vil der således spares kr. 5 000 som foreslåes tillatt anvendt til veitubedringen Sjøveien—Bardu grense. Det beløp som i veidirektørens forslag er opført til omlegning ved Kistefossen, kr. 7 000 foreslåes istedenfor bevilget til veitubedringen Salangen grense—Brandvoll mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v.

Til dette utbedringsarbeide som er beregnet å koste kr. 56 000 er der hittil bevilget kr. 5 000.

Departementet slutter sig til veidirektørens endrede forslag. Som følge herav blir det i veidirektørens forslag under kap. 713 post 1 «Nye arbeider» opførte beløp å redusere og post 2 «Utbedring av eldre veier» å forhøie med kr. 7 000 brutto. Da distriktsbidraget til omlegningen ved Kistefossen er  $\frac{1}{4}$  og til nevnte utbedringsarbeide  $\frac{1}{5}$  må inntekten i veidirektørens forslag under kap. 2601, Veiarbeider, nedsettes med kr. 117.

Under henvisning til hvad der i fremstillingen er anført angående veianlegget Sama—

Gåre bemerkes at departementet finner å kunne slutte sig til veidirektørens forslag med hensyn til planen for dette veianlegg. Forsåvidt der ikke skulde opnåes enighet med distriktet går man ut fra, at det til nevnte anlegg opførte beløp kr. 30 000 kan overføres til de igangværende anlegg Grov—Saltvatn—Skodbergvatn og Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen med kr. 15 000 til hvert av disse anlegg. Videre forutsettes i tilfelle det tiloversblevne av de hittil gitte bevilgninger til Sama—Gåre ca. kr. 38 700 å kunne anvendes ved veianlegget Otteren—Pollen mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

## «Finmark fylke.

## 1. Nye arbeider.

For budgettåret 1928—1929 er bevilget kr. 421 000 brutto og kr. 399 450 netto. Herav er henholdsvis kr. 175 000 og kr. 166 250 ekstraordinære beløp til deler av gjennomgangsveien.

Ved denne anledning foreslåes der opført kr. 423 800 brutto og kr. 402 700 netto. Herav er henholdsvis kr. 180 000 og kr. 171 000 ekstraordinært til gjennomgangsveien.

## a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Prosjektert lengde. m.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok . . . . .	1918	78 477	1 298 000	824 000	474 000	80 000
Båtsfjord fiskeværvei . . . . .	—	3 673	104 000	91 000	13 000	13 000
Lund—Bjørnstad . . . . .	—	1 760	48 000	20 000	28 000	28 000
Akkerfjord—Kvalsund . . . . .	1929	24 155	927 000	721 000	206 000	80 000
Smalfjord—Vestertana . . . . .	1924	24 426	577 000	455 000	122 000	90 000
Repparfjord—Porsangerfjord . . . . .	1925	29 624	581 000	196 000	385 000	90 000