

tørens mening synes noget omfattende og nærmest har karakter av en sammenhengende utbedring, har veidirektøren anmodet overingeniøren om å utarbeide en ny plan, som bare omfatter utbedring av de vanskeligste veipartier. Mindre utbedringer for øvrig antas å burde fremmes efter hvert i forbindelse med vedlikeholdet.

Distriktsbidraget foreslås satt til $\frac{1}{4}$ m. v. Sådant bidrag blev vedtatt av fylkestinget 1929.

Stamsund — Leknes — Skulbru m. v. Henvisning veibudgettproposisjonen 1927, side 80. I planen foreslås medtatt utbedring av et veiparti ved Latterhaugen på

veistrekningen Fygle—Ure, som for en lengde av 140 m. er beregnet til kr. 2 300. Dette kan skje uten overskridelse av den til anlegget gitte bevilgning (kr. 76 600).

Troms fylke.

For inneværende budgettår er det bevilget til nye arbeider og utbedring av eldre veier i alt kr. 498 240 brutto og kr. 432 132 netto.

Ved nærværende anledning foreslås opført henholdsvis kr. 507 500 og kr. 439 633.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Projektert lengde. m.	Nuværende	Hittil	Resterer.	Foreslås
			overslagssum.	bevilget.		opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet)	1904—05	13 368	263 000	252 000	11 000	11 000
Tennevik—Stensland	1899—1900	9 310	395 000	314 000	81 000	15 000
Grov—Saltvatn—Skodbergvatn	1915	12 215	443 500	428 000	15 500	15 500
Engenes—Iceland—Sørvik m. bro over undervågstrømmen	1918	17 175	497 000	324 000	173 000	25 000
Tennevoll—Fossbakken	1913	11 974	258 500	24 500	234 000	17 500
Kastneshavn—Finlandsnes m. arm til Espenes	1926	21 940	425 000	263 000	162 000	40 000
Målsnes—Flatnes	1890	6 790	96 000	86 000	10 000	10 000
Mestervik—Martinhals	1929	19 106	320 000	—	320 000	30 000
Dorrisjok—Bilto (Nordreisadalen)	1923	23 271	364 000	289 000	75 000	40 000
Brandvoll—Setermoen	1912	10 211	775 258	177 600	597 658	50 000
Sagelvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelvdalen m.v. samt utbedring av Bjerkli—Olsborg	1912	53 735	1 094 500	1 009 000	85 500	20 000
Oteren—Pollen	1927	31 206	1 012 000	266 000	746 000	60 000
Sørkjøs—Langslet—Nordmannvik	1927	34 680	760 000	536 000	224 000	30 000
Lyngsmark—Sandbukt	1917	26 465	825 500	156 800	668 700	35 000

Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet). Henvisning veibudgettprop. 1929, side 92 og 95, budgettinnst. S. nr. 107 for 1929, side 5 og forh. i Stortinget, side 1525—1527.

I henhold til den av Stortinget vedtatte plan skal der på det midtre parti av anlegget bare anvendes kr. 70 000 til utbedring av den gamle vei. Efter denne plan skulde der

restere å bevilge kr. 11 000 til anlegget, og dette beløp blev opført i veidirektørens foreløbige forslag for 1930—1931, som blev forelagt sist avholdte fylkesting.

I veikomiteens innstilling til fylkestinget blev det uttalt følgende:

«På grunn av at Stortinget den 3dje mai d. å. forkastet fylkestingets enstemmige beslutning i sak 79, 1928 har veikomiteen under

fylkestingets samvær på Harstad befart omhandlede strøk for ved selvsyn å sette sig inn i forholdet.

Efter denne befarung vil komiteen uttale:

Tatt i betraktning den store betydning dette anlegg vil ha for fylkets rikeste jordbruksbygder, finner man det rimelig at disse forlanger en vei som helt ut kan tilfredsstillende behovet. Efter hele veiens lengde ligger store arealer med god dyrkningsmark. Skal denne komme under god kultur må veiforholdene bli tilfredsstillende, hvilket ikke kan sies å være tilfelle kun ved en mangelfull utbedring. Videre skal man gjøre opmerksom på, at da de interesserte kommuner i sin tid påtok sig de vanlige forpliktelser var dette under den uttrykkelige forutsetning at veien skulde bli helt ut tidsmessig.

Ved den av Stortinget vedtatte forandrede plan later det til at distriktene vil trekke sin garanti likeoverfor fylket tilbake også for det arbeide som er utført. Komiteen er av den mening, at skal veien fylle tidens krav, må den fullføres efter overingeniørens forslag.

Hvad angår det foreslåtte beløp kr. 11 000 til dette anlegg for 1930—1931 går komiteen med herpå under den forutsetning, at den tidligere av distriktene vedtatte plan påny forelegges Stortinget og blir vedtatt av dette.»

Som meddelt forrige Storting vil den av distriktet ønskede plan medføre en økning av utgiftene med kr. 69 000.

Veidirektøren må efter den beslutning som blev fattet av Stortinget i år, betrakte planspørsmålet som avgjort og opfører nu det beløp som trenges til veiens fullføring efter den vedtatte plan, nemlig kr. 11 000.

Tennevik—Stensland. Dette projekt er det manglende ledd i en lengere hovedveiforbindelse Svelshavn—Tjelsundet—Ofoten. En sammenhengende veiforbindelse her vil skaffe den forholdsvis store befolkning i det tilgrensende strøk av Ibestad herred en bekvem landverts fremkomst til hurtigrutens anløpssted Evenskjær, og dessuten ved en eventuell ferje Stensland—Lileng sammenhengende forbindelse med Harstad og vestre del av Trondenes.

I veidirektørens forelegg for fylkestinget 1929 blev det av budgettmessige hensyn intet opført til anlegget.

Av hensyn til at det av nødsmidler allerede er anvendt et såvidt stort beløp som kr. 314 000 til anleggets oparbeidelse, fant imidlertid veikomiteen med overingeniøren å burde foreslå opført kr. 15 000 til videre fremme av anlegget. Fylkestinget sluttet sig hertil.

Da det gjenstår forholdsvis lite å oparbeide av denne meget berettigede vei, finner

også veidirektøren nu å burde opta anlegget i sitt budgettforslag.

Tennevoll—Fossbakken. Henvisning veibudgettprop. 1929, side 93

Denne veisak blev omhandlet i departementets skrivelse av 1ste mars 1929 til Stortingets veikomite. Ved den anledning uttalte veidirektøren følgende:

«Nærværende veiprojekt omfatter vei langs Lavangen fra Røkenes til Tennevoll og videre gjennom Spannsdalen til Fossbakken ved innlandsveien.

Omkostningene for dette veiprojekt andrar efter den fremlagte plan til følgende:

Røkenes—Tennevoll kr. 46 000
Tennevoll—Fossbakken « 258 500

kr. 304 500

For strekningen Tennevoll—Buslet av parsellen gjennom Spannsdalen er der undersøkt en alternativlinje på dalens vestsida. Legges denne til grunn for veiens utførelse økes parsellens kostende til kr. 298 500 og for hele projektet til « 344 500

Veidirektøren antok oprinnelig at denne vei i sin helhet burde bygges som bygdevei med statsbidrag, men vil nu bl. a. av hensyn til hovedveinettets sammenheng anbefale at veistrekningen gjennom Spannsdalen bygges som hovedvei.

Veistrekningen Røkenes—Tennevoll må ansees for å være av mere lokal art og forutsettes oparbeidet som bygdevei.

For øvrig tiltredes planen i det vesentlige dog med forbehold om at der senere tas standpunkt til linjevalget mellom Tennevoll og Buslet.

Overingeniøren har foreslått at distriktsbidraget for anlegget fastsettes til $\frac{1}{10}$ m. v. og fylkestinget har enstemmig gitt sin tilslutning hertil. Som det vil fremgå av veibudgettprop. 1929, side 93, har veidirektøren antatt at distriktsbidraget for dette anlegg burde fastsettes til $\frac{1}{5}$ m. v. i likhet med hvad der er vedtatt for veianlegget Tennevoll—Soløy—Sjøveien.

Under hensyntagen til distriktets vanskelige økonomiske forhold tillater veidirektøren sig å anbefale at distriktsbidraget for hovedveistrekningen gjennom Spannsdalen settes til $\frac{1}{7}$ m. v.

Til bygdeveien Røkenes—Tennevoll vil veidirektøren anbefale $\frac{1}{2}$ statsbidrag.»

I sitt foreløbige forslag til budgett 1930—1931 forelagt siste fylkesting, opførte veidirektøren kr. 17 500 til påbegynnelse av veien Tennevoll—Fossbakken mot bidrag $\frac{1}{7}$ m. v.

Fylkesmannen uttalte i sitt forelegg for fylkestinget, at han ikke finner det rimelig

at det her forlanges et større distriktbidrag enn $\frac{1}{10}$ m. v. Etter hans mening må Røkenes—Fossbakken, som arm til Innlandsveien, sidestilles med denne hvad angår størrelsen av distriktbidraget. Da der til hele Innlandsveien på dette parti, fra fylkesgrensen til Brandvoll inklusive arm til Gratangen, er ydet et distriktbidrag av $\frac{1}{15}$, forekommer det ham at der ikke skulde være grunn til for armen gjennom Spannsdalen til Lavangen å forlange et høiere distriktbidrag enn $\frac{1}{10}$ m. v.

Fylkestinget sluttet sig til fylkesmannen.

Veidirektøren må med hensyn til distriktbidragets størrelse og til klassifikasjonsspørsmålet henholde sig til sin foranstående uttalelse.

Det bemerkes, at fylkestinget overensstemmende med overingeniørens forslag har anbefalt, at alternativet på Spannsdalselvens østside legges til grunn for utførelsen av anlegget Tennevoll—Fossbakken.

Veidirektøren slutter sig til dette forslag.

Mestervik—Martinhals. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1929, side 93, bemerkes at overingeniøren under 27de mars 1929 har innsendt plan og overslag for dette veianlegg, som for den foreslåtte linje langs sjøen for en lengde av 19 106 m. er beregnet å koste kr. 320 000. Herav faller kr. 12 000 på en arm til Nordbynes. Linjevalget er imidlertid ikke endelig avgjort.

Veidirektøren er enig i at det vil være av stor betydning å få bevilgning til dette anlegg, og slutter sig derfor til fylkestingets forslag om at der opføres kr. 30 000 på første budgett.

Distriktbidraget foreslås satt til $\frac{1}{8}$ m. v.

Dorrisjok—Bilto (Nordreisadalen). Planen for dette anlegg i sin helhet er nu vedtatt. I anlegget inngår en 200 m. lang arm til ferjestedet ved Svartfoss. Overslagssummen er redusert med kr. 34 000 siden forrige forelegg.

Brandvoll—Setermoen. Fylkestinget har opført kr. 40 000 til dette anlegg. Under henvisning til hvad tidligere er fremholdt fra Finansdepartementet om nødvendigheten av snarest mulig å få bevilget refusjon av militærvesenets betydelige utlegg for veivesenet, finner veidirektøren å måtte opføre et lignende beløp som for de to foregående terminer, nemlig kr. 50 000.

Oteren—Pollen. Der tas fremdeles forbehold med hensyn til planen for den resterende del av anlegget. Fylkestinget foreslår opført kr. 70 000 til denne vei. Veidirektøren kan bare skaffe plass for kr. 60 000.

Sørkjøs—Nordmannvik. Der foreligger nu plan for det hele anlegg. Den sist innsendte plan, nemlig for parsellen Rotsund—Nordmannvik, er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren.

Fylkestinget har opført kr. 35 000. Veidirektøren kan bare opføre kr. 30 000.

Lyngsmark—Sandbukta. Fylkestinget foreslår bevilget kr. 45 000, mens veidirektøren bare kan opføre kr. 35 000.

Undereidet—Alteidet. Dette projekt inngår i en større veirute mellom hovedveien over Alteidet og Kvænangsbotten, den innerste del av Kvænangsfjorden. Av denne rute er hittil oparbeidet for statsmidler (med distriktbidrag $\frac{1}{8}$ m. v.) vei fra Undereidet til Kjækan (se kartskisse i veibudgettprop. 1914, side 93).

Det vil selvsagt være av stor betydning å få oparbeidet vei også fra Undereidet til Alteidet, og Kvænangen formannskap har gjentagne ganger andratt om bevilgning til denne vei.

Fylkestinget har i år foreslått opført kr. 25 000 på budgett 1930—1931 til veiens påbegynnelse.

Veidirektøren må beklage at det ikke kan skaffes plass for nogen bevilgning til dette meget berettigede anlegg, som bør fremmes så snart de budgettmessige forhold tillater det.

Plan og overslag foreligger ennå ikke.

Fagernes—Lavangsdal—Vollan. Tromsø by og omliggende distrikter er for tiden uten tilknytning til innlandsveinettet i fylket.

Fra Tromsøysund er det bygget en vei for statsmidler mot distriktbidrag $\frac{1}{8}$ til Fagernes i Ramfjorden. Denne vei blev fullført i 1917.

Tromsø by vil bli skaffet den nødvendige tilknytning til Innlandsveien når det bygges vei frem til Vollan i hovedveien mellom Balsfjord og Lyngen. Dette veiprojekt har i fylkets veiplan av 1923 først fått plass i annen 10-årsperiode (1934—44). Av den grunn har det hittil ikke vært opført på fylkets forslag til statsveibudgett.

I 1927 anbefalte fylkestinget undersøkelse og beregninger av veiprojektet Vollan—Ramfjorden fremmet snarest mulig ved ekstraordinær bevilgning av staten. Foreløbig blev de nødvendige midler til sådan detaljundersøkelse tilveiebragt ved en av formannen i Troms jernbanekomite igangsatt innsamling blandt borgere og institusjoner i Tromsø by.

Der er undersøkt 2 alternative linjer, for hvilke der hitsettes følgende oversikt over lengde og omkostninger:

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

I. Linjen gjennom Lavangsdalen.

Litr.	Parsell.	Lengde i m.	Omkostninger i kr.
A—B	Vollan—Lavangen	25460	311 000
B—C	Lavangen—Tromsøsundets grense	7930	157 000
C—D	Balsfjord grense—Fagerelv	11280	175 000
D—E	Fagerelv—Fagernes (bygdevei)	2610	30 000
Sum Vollan—Fagernes		47280	673 000

II. Linjen langs sjøen.

A—B	Vollan—Lavangen	25460	311 000
B—G	Lavangen—Tromsøsundets grense	22930	348 000
G—H	Balsfjord grense—Blomholmen	4330	114 000
H—J	Blomholmen—Ramfjordnes, ferje- kaier og ferje	,	61 000
Sum Vollan—Ramfjordnes		52720	834 000

Trafikkklengen Vollan—Tromsø blir for linjen gjennom Lavangsdalen 72,9 km. og for linjen langs sjøen 70,1 »

Bygdeveistrekningen Fagerelv—Fagernes er med nogen utbedring foreslått innlemmet i planen for riksveien. Det er da forutsatt at distriktet, som tidligere i lignende tilfelle, får refusjon for utlegg ved oparbeidelse av nevnte strekning, beregnet etter verdien av det utførte arbeide, som er anslått til kr. 28 000.

I skrivelse av 13de juni 1929 til fylkesmannen uttaler overingeniøren at han vil foreslå at hovedveien blir lagt gjennom Lavangsdalen, og denne linje sees også å være anbefalt av den felles veikomite for Tromsø, Tromsøysund og Balsfjord.

Inneværende års fylkesting anbefalte likeledes, at «riksveien Vollan—Ramfjord bygges etter den ubrutte linje gjennom Lavangsdalen.» I beslutningen uttales videre bl. a.:

«Uten nu å kunne ta noget bestemt standpunkt til når anlegget kan optas i rekkefølge på statsveibudgett, søkes anlegget igangsatt snarest mulig for ekstraordinære midler — og helst så man bevilgningen opført på jernbanebygningens budgett.»

I sin innstilling til fylkestinget uttalte veikomiteen følgende:

«Man finner det rimelig at Tromsø by og Tromsøysund herred med sitt store folketall ønsker en tilknytning til innlandsveinettet.

Foruten at dette anlegg vil ha sin betydning for reisetrafikken, må man heller ikke se bort fra den kjennsgjerning at veien vil være av stor verdi for jordbruksnæringen, idet den i en strekning av 25 å 26 km. går gjennom et av Balsfjords beste jordbruksstrøk, der nu er uten nogen som helst vei-forbindelse.

At veien vil imøtekomme et lenge følt savn gir den store private offervillighet tydelig tilkjenne, idet der ad ekstraordinær vei er stillet til rådighet de nødvendige midler til distriktsbidrag. Anlegget vil derfor ikke på nogen måte tyngde de interesserte herreder, men tvertimot bli dem en god inntektskilde i form av arbeidsfortjeneste og skattefundament.

Troms fylke har ikke fått og har heller ikke i de nærmeste generasjoner håp om å få bevilgning til den første meter jernbane, og vil med den raske utvikling bilen har tatt som befordringsmiddel neppe i overskuelig fremtid gjøre krav herpå. Men da man anser Troms fylke fullt berettiget til også å bli delaktig i de gode bevilgning til jernbanebygning medfører, anser man sig berettiget å fordre at staten påskjønner dette på andre måter, og dette kan best skje i form av øket bidrag til veibygning.

Da veien Vollan—Ramfjord er et viktig ledd i «Troms banen», bør fylket nu få sin første «jernbanebevilgning» i form av en ekstraordinær bevilgning, helst ført på jernbanebygningens konto, da denne vei mer enn nogen annen skal erstatte jernbanen i Troms fylke.

På grunn av den rådende arbeidsløshet, som sikkert ennu i de nærmeste år vil gjøre sig gjeldende, har komiteen intet å innvende imot at arbeidet søkes satt igang for forskuddsmidler, der senere blir å refundere. Man er videre enig i, at de av jernbanekomiteens midler der stammer fra Tromsøhold anvendes til sakens beste.»

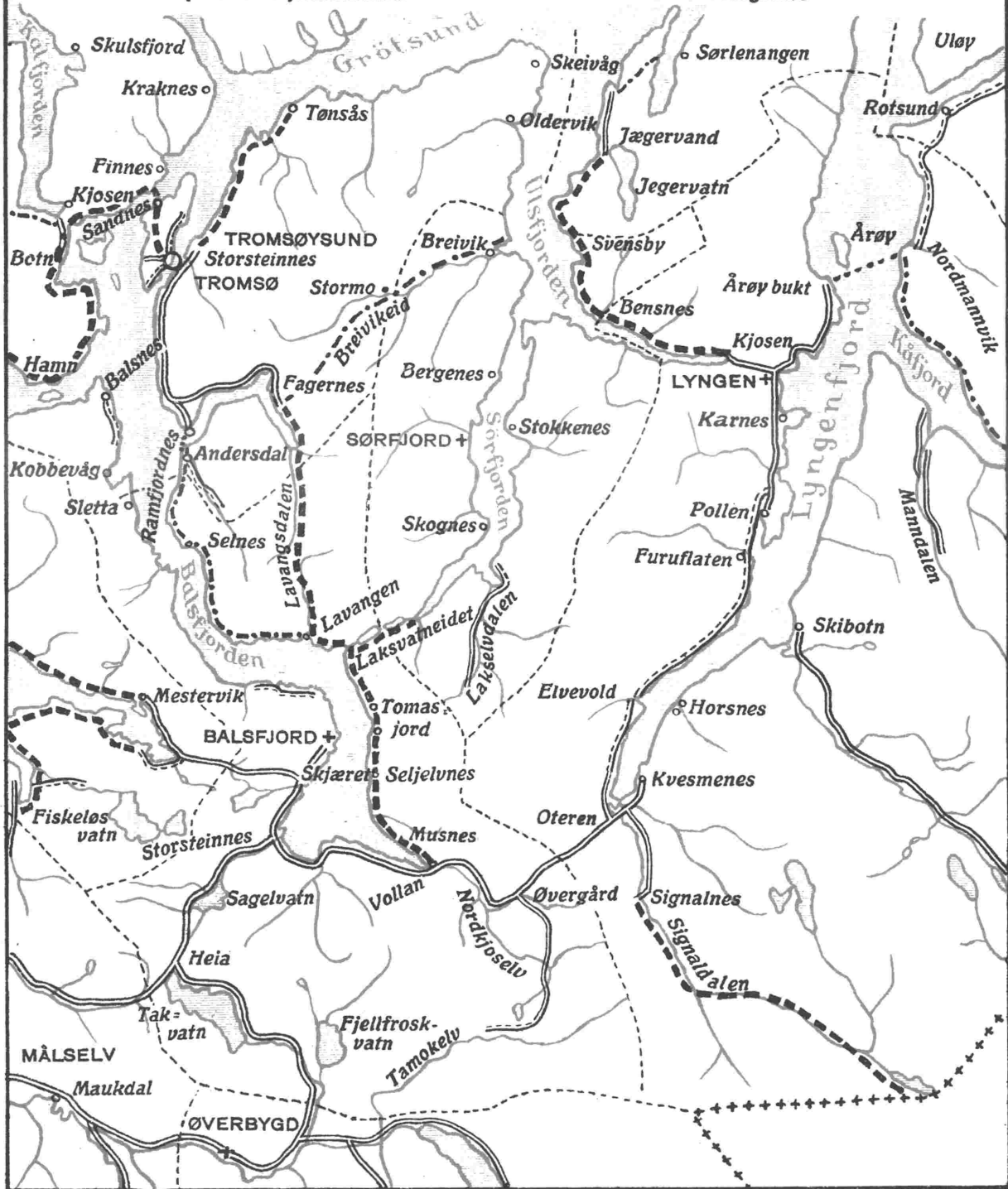
Som distriktsbidrag vedtok fylkestinget 1/8 m. v.

I skrivelse av 22de august 1929 til departementet har fylkesmannen på det beste

TROMSØYSUND - BALSFJORD - SØRFJORD - LYNGEN

10 km. **MÅLESTOKK 1: 500 000**
 0 10 20 30 40 km.

- | | | | |
|-------|--------------------------|-----------|----------------------|
| ===== | eksisterende hovedvei | ----- | prosjektert hovedvei |
| ===== | do. bygdevei | - - - - - | do. bygdevei |
| ----- | vei under anlegg | +++++ | riksgrense |
| | påtenkt ferjeforbindelse | - - - - - | herredsgrense |



anbefalt, at arbeidet blir igangsatt snarest mulig for ekstraordinære midler. Fylkesmannen uttaler:

«Jeg slutter mig fullt ut til de betraktninger som er gjort gjeldende av fylkestingets veikomite.

Som så ofte tidligere viser det sig også her at langsiktige byggeplaner blir forrykket, idet anlegg som på vedtagelsestiden naturlig stod på et sekundært plan på grunn av utviklingen er kommet frem i første rekke.

I det foreliggende tilfelle er det biltrafikken — og den i forbindelse hermed stående foreløbige oppgivelse av jernbaneplaner — som her har skapt den forandrede situasjon. Eftersom utbygningen av innlandsveinettet i Troms fylke skrider frem og automobiltrafikken stadig utvikles, blir det en meningsløshet at Tromsø by og dens omliggende distrikter ikke er tilknyttet veinettet. Den offervilje som fra privat hold er vist saken, er et talende bevis herpå.»

Den heromhandlede vei er etter veidirektørens mening meget berettiget, og bør søkes fremmet så snart som forholdene tillater det. Dessverre er det for tiden ikke adgang til å opføre noget til anlegget på veibudgett for 1930—1931. Nogen ekstraordinær bevilgning, som her søkt om, kan det for tiden ikke gis anvisning paa. Hvis det blir anledning til å anvende en ventet økning av automobilavgiftene til sådanne viktige veiarbeider, som ikke har utsikt til bevilgning i de nærmeste år, kan muligens også heromhandlede veispørsmål hurtigere finne sin løsning.

Det foreligger andragende om igangsettelse av arbeidet for forskuddsmidler mot senere refusjon av det offentlige. Fylkestinget anbefalte dette andragende imøtekommet.

Veidirektøren vil foreslå innhentet Stortingets samtykke hertil.

Distriktsbidraget anbefales satt til $\frac{1}{8}$ m. v.

Bro over Mortenelven i Målselv.

Over Mortenelven — en av Målselvens vestre bielver — blev det i sin tid opført en bro for å lette adkomsten til Karlstad for opsitterne på vestre side av Målselven mellem Mortenelven og Fleskmo. Denne bro, som var en trebjelkebro i 3 spenn på tilsammen ca. 25 m., blev ødelagt av flom og isgang i vinter.

Parsellen Karlstad—Fleskmo inngår som ledd i det projekterte hovedveianlegg Karlstad—Andselv bro med bro over Målselven, som er opført på fylkets veiplan, men som er forutsatt påbegynt først omkring midten av den tidsperiode veiplanen omfatter.

Imidlertid har Målselv herredsstyre — på foranledning av en henvendelse fra opsitterne i strøket Karlstad—Fleskmo — besluttet å andra om at den projekterte vei for denne streknings vedkommende må bli bygget som hovedvei snarest mulig. Av denne grunn og fordi det vil bli temmelig kostbart å gjenopføre broen — selv som en tarvelig bygdeveisbro — er spørsmålet om bygning av ny bro utsatt i påvente av nærmere undersøkelser til sommeren. Hvis man derefter skulde komme til det resultat, at broen bør gjenopføres, før veien kan ventes optatt på det ordinære budgett, vil distriktet i tilfelle forskuttere broen mot senere refusjon av staten.

Fylkestinget 1929 anbefalte «at bro over Mortenelven i Målselv inngår som ledd i statsveianlegget Karlstad—Fleskmo og bygges for forskuddsmidler».

Planen er tiltrådt av veidirektøren. Overlagssummen er kr. 24 000.

Veidirektøren tillater sig å anbefale at det innhentes Stortingets samtykke til broens eventuelle opførelse for forskuddsmidler mot senere refusjon av staten mot sådant distriktsbidrag, som av Stortinget bestemmes. Foreløbig antas den å måtte bygges som bygdevei.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Nuværende-overslags-sum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Nygård—Bjorelvnes .	1914	85 000	$\frac{1}{2}$	42 500	21 192	21 308	10 000
Spilderbukta—Furøy .	1929	37 000	$\frac{1}{2}$	18 500	17 000	1 500	1 500
Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik) .	—	250 000	$\frac{6}{10}$	150 000	—	150 000	10 500
Fjellhøiden—Dalslet og Langmyren—Storelven	—	14 000	$\frac{1}{2}$	7 000	—	7 000	4 000

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

Langhavn—Espejord. For dette anlegg er anleggsomkostningene nu beregnet til kr. 87 000 med tilsvarende statsbidrag ($\frac{8}{10}$) kr. 69 600. Til anlegget er disponert av nødsmidler kr. 59 500. For terminen 1929—1930 er bevilget kr. 10 000, tilsammen kr. 69 500. For terminen 1930—1931 opføres derfor intet.

Over Breivikeidet (Fagernes Breivik). Denne vei som vil sette Sørfjord herred i direkte forbindelse med Tromsøysund herred og Tromsø by, blev i 1923 medtatt i oversikten over resterende hovedveier, men da den ikke kunde skaffes plass på 20-årsplanen, besluttet fylkestinget samme år efter andragende fra Tromsøysund og Sørfjord herredsstyret å anbefale at veien blev bygget som kolonisasjonsvei samt vedtok å utrede $\frac{1}{6}$ av anleggsomkostningene under forutsetning av at vedkommende kommuner ydet $\frac{1}{6}$ og staten $\frac{1}{6}$ av de samlede utgifter.

Da kommunens andragende om bidrag av bevilgningen til veier i kolonisasjonsøiemed ikke blev innvilget, søkte herredsstyret om at Breivikeidveien måtte bli optatt på veiplanen som ekstraordinært anlegg til påbegynnelse snarest mulig. Ved den endelige behandling av veispørsmålet besluttet fylkestinget 1928 å sette denne vei som den første i rekkefølgen blandt veier der blir å opta på budgettet som bygdevei med statsbidrag.

I betraktning av at veien vil forbinde 2 herreder og skaffe det ene av disse adkomst

til Tromsø by samt at den i sin tid også vil få betydning som gjennomgangsvei mellom Tromsø og Lyngen, mener overingeniøren at man sikkert kan gå ut fra at den senere vil bli omklassifisert som hovedvei. Han har derfor foreslått at statsbidraget settes til $\frac{7}{10}$. Fylkestinget har «på det kraftigste» anbefalt dette forslag.

Veidirektøren er enig i at anlegget er meget berettiget, men finner å måtte foreslå at statsbidraget settes til $\frac{6}{10}$.

Anlegget er for en lengde av 24,2 km. anslått til kr. 250 000.

Med hensyn til planen opplyses, at der som kjørebredde er forutsatt 4 m. i billig terrenget og 3,25 m. med møteplasser hvor terrenget er kostbart — i begge tilfelle inklusive flat eller lukket grøft. Maksimumsstigningen er 1:12.

Fjellhøiden—Dalslet og Langmyren—Storelv. Disse anlegg var i sin tid foreslått bygget som armer til inlandsveien i forbindelse med oparbeidelsen av hovedveianlegget Storfossen—Kollen. Veidirektøren anbefalte dengang med tilslutning av departementet at de blev oparbeidet som bygdeveier med halvt statsbidrag, men fant at de burde opføres som egen post under bygdeveier og innenfor den budgettmessige ramme for den ordinære veiarbeidsdrift.

For en samlet lengde av 1072 m. er omkostningene beregnet til kr. 14 000. Der er forutsatt en kjørebredde av 3 m. inklusive flat grøft (i myrterreng 3,5 m.) med møteplasser. Maksimumsstigningen er for Fjellhøiden—Dalslet 1:9 og for Langmyren—Storelv 1:14.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense	109 000	73 000	36 000	5 000
Setermoen—Målselv grense	158 000	132 000	26 000	13 000
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen . .	240 400	188 000	52 400	7 500
Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense . .	70 000	49 000	21 000	10 000
Alteidet—Finnmark fylkesgrense	49 000	30 000	19 000	13 000

Ved veianleggene Sjøveien—Bardu grense, Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense og Alteidet—Finnmark fylkesgrense er overslagene nu redusert i forhold til tidligere forelegg.»

Departementet vil under henvisning til hvad man har anført under de almindelige bemerkninger med veidirektøren anbefale at der søkes erhvervet Stortingets samtykke til

at det i fremstillingen omhandlede hovedveianlegg Fagernes—Lavangsdal—Vollan påbegynnes for midler som forskuddsvis utredes av distriktet mot refusjon når anlegget blir bevilget på veibudgettet mot distriktsbidrag $\frac{1}{3}$ m. v.

Justisdepartementet har i skrivelse av 5te desember 1929 uttalt at det for sitt ved-

komme intet har å innvende mot at det allerede tilveiebragte distriktsbidrag til omhandlede anlegg anvendes til å påbegynne arbeidet mot senere refusjon av det offentlige.

Nærværende departement forutsetter at saken påny forelegges Justisdepartementet for så vidt det måtte bli spørsmål om å stille til disposisjon ytterligere midler av distriktet til anleggets oparbeidelse.

Med hensyn til spørsmålet om å fremme nevnte hovedveianlegg ved hjelp av automobilavgiftene, henvises til departementets efterfølgende bemerkninger vedkommende veiavgiftene (se side 113).

Spørsmålet om å opføre ny bro over Mortenelven i Målselv for midler som forskutteres av distriktet er likeledes forelagt Justisdepartementet. Man finner ikke å kunne ta standpunkt til dette spørsmål før Justisdepartementets uttalelse foreligger.

Gjennem fylkesmannen er der innkommet et andragende fra Malangen kommune om at distriktsbidraget til det i veidirektørens fremstilling omhandlede veianlegg Mestervik—Martinhals må bli nedsatt fra $\frac{1}{5}$ til $\frac{1}{8}$. Av hensyn til konsekvensene har hverken overingeniøren eller fylkesmannen kunnet anbefale sådan nedsettelse. Veidirektøren, hvem saken har vært forelagt, er av samme opfatning, og departementet slutter sig hertil.

«Finnmark fylke.

For inneværende budgettår er det bevilget til nye arbeider og utbedring av eldre veier i alt kr. 481 400 brutto og kr. 457 440 netto

Ved nærværende anledning foreslås opført henholdsvis kr. 487 500 og kr. 459 100

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Prosjekt-lengde m.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslås opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	77 810	1 343 000	904 000	439 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund . . .	1929	24 155	927 000	808 000	119 000	73 000
Berlevåg—Skonsvik	—	4 420	56 000	—	56 000	56 000
Smalfjord—Vestertana . . .	1924	24 546	647 000	550 000	97 000	70 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	30 102	590 000	291 000	299 000	90 000
Vestertana—Ifjord	1930	ca. 33 000	ca. 650 000	—	ca. 650 000	30 000

Lakselv—Karasjok. Ved nærværende anledning opføres overslagssummen med kr. 1 343 000 eller med kr. 2000 mindre enn i forelegget for Stortinget 1928. Ved den tidligere omhandlede opstikning av linjen mellom Oterbekken og Laukaguolba er der opnådd besparelse, men da kjørebredden mellem Skoganvarre og Karasjok nu er øket fra 2,6 til 3,0 m., blir overslagssummen i det vesentlige uforandret (kfr. veibudgettproposisjonen for 1928, side 88—89). Bevilgningen for budgettåret 1930—1931 vil antagelig bli anvendt innen Karasjok, hvorfor der er beregnet distriktsbidrag.

Berlevåg—Skonsvik. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1917, side 107—108, opplyses, at overingeniøren i sin forslagsskrivelse av 14de februar 1929 har anført bl. a. følgende:

«Berlevåg har i den senere tid vært i rask utvikling. I 1910 var der i fiskeværret en hjemmehørende befolkning på 497 personer. I 1920 var dette tall øket til 908 og nu antas det at befolkningen er ca. 1200.

Den nye bebyggelse i Berlevåg foregår vesentlig vestover, mot Skonsvikstranden, den brede flate strandstrekning mellom Berlevåg og Skonsvik. Allerede få år efter at fiskeværveien var bygget, i 1913, var bebyggelsen trukket videre vestover, hvorved der blev behov forsen forlengelse av veien. Ved Stortingets beslutning i 1917 fikk Berlevåg kommune tillatelse til å foreta en forskuddsvis oparbeidelse av veien Berlevåg—Skonsvik, og i 1919 blev der av denne oparbeidet 860 m. vei for et beløp av kr. 9251,05. Senere er der som armer til denne vei bygget en de bygdeveier med en samlet lengde av 1225 m.