

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Mosjøen — Hattfjældal. Overslagssummen er forhoiet fra kr. 424 100 til kr. 441 600, fordi det i planen foreslås medtatt ombygning av Øvsteng og Bjørnå broer, beregnet til kr. 7 000, samt et vanskelig veiparti med bro ved Hannåbekken, beregnet til kr. 10 500. Planen er tiltrådt av veidirektøren.

Gjennem Dunderlandsdalen. Bygdeveien Storvoll—Krokstrand kommer til å inngå som ledd i den fremtidige gjennomgangsvei mellom Ranen og Salten. I denne bygdevei ligger Messingåga bro. Da broens overbygning nylig måtte fornyes, blev dette utført på en sådan måte at broen kunde trafikeres av rutebilene i Dunderlandsdalen, samt for øvrig tilfredsstillende fordringene til broer på gjennomgangsveien. Dette arbejde, som er beregnet til kr. 3 000, foreslås medtatt i planen. Beløpet inngår i ovenstående overslagssum.

Hemnes — Korgøen. Overslagssummen for de tidligere godkjente planer for utbedring av strekningen Lakshusnes—Finneidet lød på kr. 33 600. En fullstendigere utbedring ansees nødvendig på grunn av den ventede økning av trafikken, når veien Mo—Finneide blir ferdig og ferjeforbindelsen Elsfjord—Hemnes blir opprettet.

Planer for utbedring av hele veiruten vil bli utarbeidet. Overslagssummen opføres inn til videre med kr. 60 000.

Øyjord — Bjerkvik. Av overslagssummen påregnes spart kr. 1 300, hvilket beløp anbefales anvendt til en del flere møte- og materialplasser enn oprinnelig tenkt, samt til ytterligere gjenfylling av grøfter.

Kvalvåg — Løding. Den nye plan, som bare skal omfatte utbedring av de vanskeligste veipartier, er under utarbeidelse.

Stamsund — Leknes — Skulbru m. v. Planen for dette utbedringsanlegg foreslås nu utvidet med ytterligere utbedring av veien mellom Balstad og Skotnes samt med ombygning av to broer ved Leknes. Disse planutvidelser som faller innen Buksnes herred er beregnet til i alt kr. 26 000.

Enn videre foreslås planen utvidet med utbedring av nogen farlige steder på fylkesveien innen Børge, særlig ved Sjurbakken og Hyndalen, hvilke arbeider er beregnet å koste kr. 1 200.

Samtlige ovennevnte arbeider er således anslått til kr. 27 200, omfattende en strekning av 1 360 m. Det er da forutsatt breddeutvidelser, utretning av vanskelige partier og veidekke på de utvidede partier.

Distriktsbidraget — $\frac{1}{4}$ m. v. — til disse planutvidelser er vedtatt av fylkestinget 1930.

Utbedring av fylkesveien Kvalvik—Skivik. Denne vei er flere steder smal og har også til dels skarpe kurser. Av hensyn til den økede biltrafikk er det derfor meget ønskelig å få veien noget utbedret. Det er utarbeidet plan og overslag for en sådan utbedring. Omkostningene er for en lengde av 1 510 m. anslått til kr. 25 000. Det er da forutsatt utretning og breddeutvidelse på vanskelige veipartier.

Planen er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren.

Av budgjettmessige hensyn er det ingen utsikt til å kunne få dette utbedringsanlegg opført til bevilgning i nogen nær fremtid.

Ved veianlegget Myklebostad—Mulstrand vil det spares ca. kr. 3 500.

Overensstemmende med overingeniørens forslag som er tiltrådt av Bodin herredsstyre og fylkesmannen har fylkestinget 1930 besluttet å søke innhentet Stortingets samtykke til at nevnte besparelse anvendes til utbedringsarbeider på veien Kvalvik—Skivik. Herved vil man få utbedret enkelte av de vanskeligste partier på veien.

Veidirektøren vil anbefale at Stortingets samtykke hertil innhentes.

Distriktsbidraget foreslås satt til $\frac{1}{4}$ m. v. som vedtatt av fylkestinget 1930.

Departementet skal under henvisning til hvad det i fremstillingen er anført angående veianlegget Neverdal—Glomfjord bemerke, at det på Glomfjord Kraftverks budgett for terminen 1931—1932 bare kan opføres kr. 50 000. Man går ut fra at resten av det forutsatte bidrag fra kraftverket kan bli opført på budgjetten for terminen 1932—1933.

„Troms fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er det for inneværende budgjetår bevilget i alt kr. 507 500 brutto og kr. 439 946 netto.

Ved denne anledning opføres henholdsvis kr. 519 300 og kr. 448 900.

Hertil kommer det som av tilleggsbevilgningen til sambindingsveier er opført til hovedveianlegget Fagernes—Vollan, nemlig kr. 60 000 brutto og kr. 54 000 netto.

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett- prop.	Projek- tert lengde	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Røsterer.	Foreslåes opført.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Forøyseter—Nordland fyl- kesgrense	1931	6 455	100 500	—	110 500	30 000
Tennevik—Stensland	1931	9 310	395 000	329 000	66 000	15 000
Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervåg- strømmen	1918	17 175	443 000	349 000	94 000	40 000
Tennevoll—Fossbakken	1913	11 974	258 500	74 400	184 100	30 000
Brandvoll—Setermoen	1912	10 211	775 258	227 600	547 658	40 000
Kastneshavn—Finlandsnes med arm til Espenes	1926	21 940	425 000	303 000	122 000	40 000
Sagelvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelvdalen m. v. samt utbedring av Bjerkli—Olsborg	1912	35 977	1 094 500	1 038 100	56 400	18 000
Mestervik—Martinshals	1929	19 106	320 000	30 000	290 000	40 000
Oteren—Pollen	1927	31 206	1 012 000	339 800	672 200	60 000
Sørkjøs—Langslet—Nor- mannvik	1927	34 620	760 000	566 000	194 000	28 000
Dorrisjok—Bilto (Nordreisa- dalen)	1923	23 128	364 000	329 000	35 000	35 000
Lyngsmark—Sandbukt	1917	26 465	825 500	234 400	591 100	24 000
Undereidet—Alteidet	1914	ca. 22 000	ca. 980 000	—	ca. 980 000	10 000
Vollan—Fagernes	1930	47 280	673 000	—	673 000	60 000

Forøyseter—Nordland fylkesgrense. I henhold til den av fylkestinget vedtatte veiplan skulde dette anlegg stå for tur, når anlegget Sama-Gåre er ferdig. En vei fra Forøyseter over Langvasseidet til Nordland fylkesgrense vil bli et ledd i en større veiforbindelse fra Ytre til Indre Hinnøy, og den får meget stor betydning for samferdselen mellom de to store fiskerike fjorder: Gullsfjord i Troms og Sigerfjord i Nordland fylke. Parsellen over Langvasseidet vil dessuten inngå i en projektert veiforbindelse fra Lødingen til Vesterålen.

Dette veispørsmål er av meget gammel datum. Allerede i 1875 avgav ingeniørkaptein P. Krag en betenkning om et veianlegg fra Kanstadsfjord til Sigerfjord, og i 1889 samtykket veidirektøren i at veiprojektet over Langvasseidet blev undersøkt for statsmidler.

Veiprojektet er nevnt i veibudgettproposisjonen for 1913, side 89, og for 1919, side 109. Stortinget sistnevnte år gav sitt samtykke til at broen over Langvasseiden bygges for midler som forskuddsvis utredes av distriktet mot refusjon, når bevilgning blir gitt på veibudgett. Dette arbeide er dog ikke kommet til utførelse.

Angående berettigelsen av heromhandlede veiprojekt skal anføres følgende:

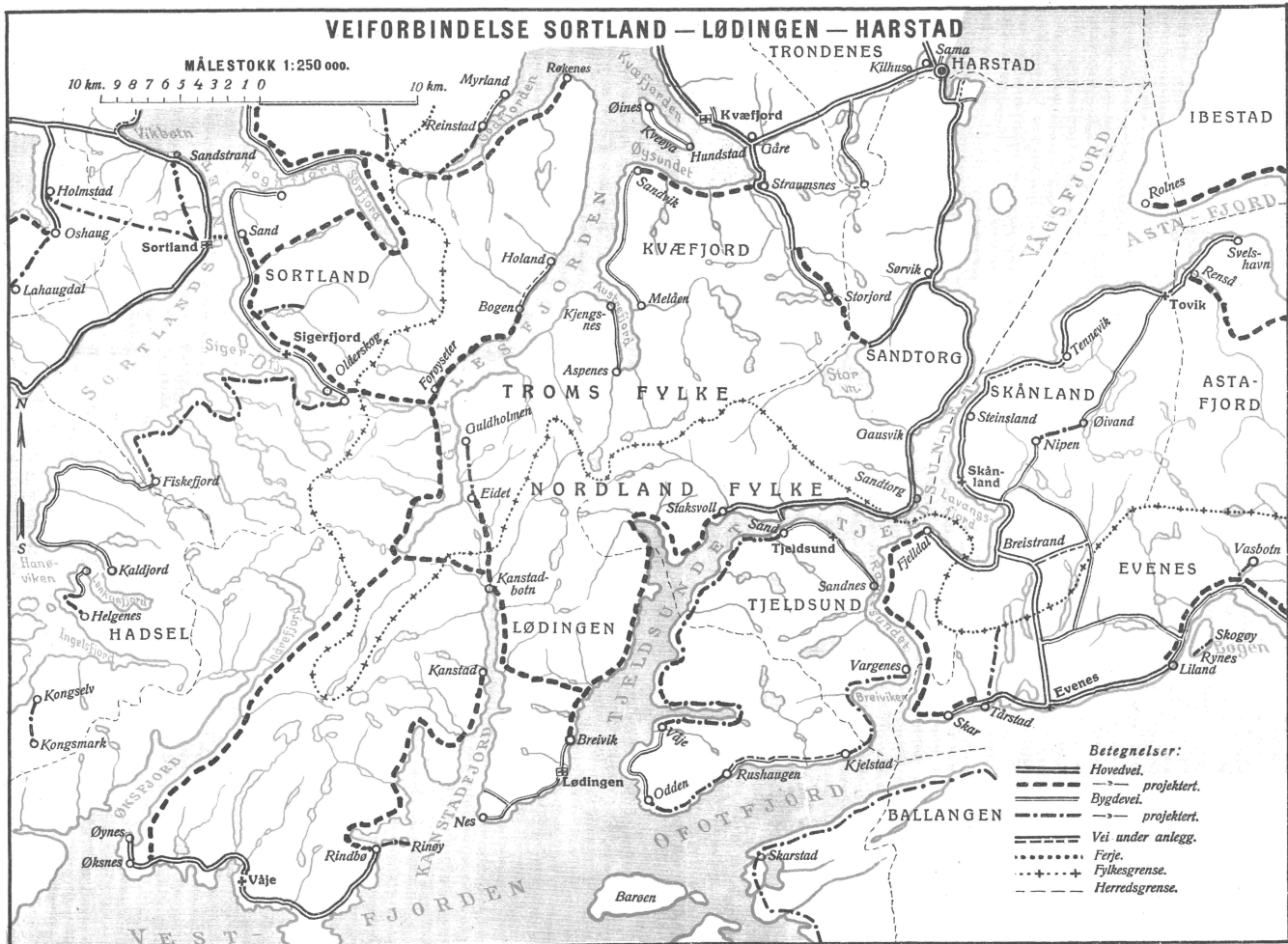
Veiforbindelsen ytre-indre Hinnøy i dette strøk er av særlig stor betydning for vareutvekslingen. I denne forbindelse må også nevnes at både Gullestfjorden og Sigerfjorden er gode sildefjorder. For deltagelse i fiske på yttersiden vil også veiforbindelsen få betydning, særlig for Kvæfjord. Indre og ytre Hinnøy står riktignok i sjøverts forbindelse, men dette er en lang omvei over et meget stygt havstykke. Med hurtigruten tar det 4,5 timer fra Harstad til Sortland, og fra Kvæfjord med lokalrutene meget lengere tid. Med almindelige motorbåter blir trafikkiden ca. 8 timer. Pr bil Harstad—Kvæfjordeidet—Gåre—Strømmen—Refsnes—Flesnes—Forøyseter Sigerfjord—Sortland vil det ta ca. 3,5 timer inklusive ferjetider.

Av denne rute er parsellen Harstad—Gåre over Kvæfjordeidet på det nærmeste fullført, parsellen Gåre Strømmen er oparbeidet som hovedvei og parsellene Sandvik—Refsnes og Flesnes—Bogen er oparbeidet som bygdeveier. Der gjenstår således å bygge av denne rute parsellene Strømmen—Sandvik ca. 7,5 km., Bogen—Forøyseter ca. 7 km.

VEIFORBINDELSE SORTLAND — LØDINGEN — HARSTAD

MÅLESTOKK 1:250 000.

10 km. 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0



Betegnelser:

- Hovedvei.
- - - - - projektort.
- Bygdevei.
- - - - - projektort.
- Vei under anlegg.
- Ferje.
- Fylkesgrense.
- Herredsgrense.

og Forøyseter—Nordland fylkesgrense ca. 6,2 km.

I Nordland fylkes veiplan er under hovedveier medtatt ombygning av bygdeveien fra ferjestedet ved Sortlandsundet til Ridderet samt fortsættelse av veien til fylkesgrensen. Dette anlegg er dog ikke medtatt i 20-årsperioden. Den nuværende bygdevei i Sigerfjord ender ca. 600 m. fra fylkesgrensen. Den gjenstående strekning innen Sortland er beregnet til ca. kr. 12 000.

Veidirektøren er av den opfatning at heromhandlede veiprojekt i sin helhet er av meget stor betydning ikke alene for befolkningen i Sortland og Kvæfjord, men også for andre deler av Vesterålen. En veiforbindelse med nødvendige ferjer vil i betraktelig grad lette adkomsten til de store knutepunkter Harstad og Lødingen. Vedkommende veistreknings er av veidirektøren opført i den nye veiplan blandt riksveier som bør søkes fremmet i første byggeperiode. Når en del av denne veirute nu optas innen Troms fylke, håper veidirektøren at det må kunne lykkes snart å skaffe plass for bevilgning også til tilstøtende vei innen Nordland fylke.

Anlegg-t Forøyseter—Nordland fylkesgrense er for en lengde av 6 455 m beregnet å koste kr. 110 500. Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til den fremlagte plan.

Distriktsbidraget anbefales satt til $\frac{1}{5}$ m. v. som vedtatt av fylkestinget 1930.

Tennevoll—Fossbakken. Fylkestinget 1930 vedtok sådant distriktsbidrag som bestemt av forrige Storting, $\frac{1}{5}$ m. v.

Mestervik—Martinhals. Veidirektøren har etter omstendighetene funnet å kunne slutte sig til valget av den av distriktet ønskede linje langs sjøen. Anleggsomkostningene håpes dog å kunne reduseres vesentlig.

Undereidet—Alteidet. Som nevnt i veibudgettproposisjonen for 1930, side 91, finner veidirektøren dette anlegg meget berettiget. I den nye veiplan er anlegget opført blandt riksveier som bør søkes fremmet i første byggeperiode. Veiprojektet er i veiplanen for en lengde av 22 km. supposisjonsmessig opgitt til et kostende av kr. 982 800. Veien er ennå ikke detaljundersøkt, hvorfor forbehold må tas med hensyn til plan og overslagssum.

Distriktsbidraget foreslås satt til $\frac{1}{10}$ m. v., således som vedtatt av fylkestinget 1930.

Fylkestinget har foreslått bevilget kr. 40 000.

Veidirektøren beklager at det denne gang bare kan opføres kr. 10 000.

Vollan—Fagernes. Henvisning veibudgettprp. for 1930, side 91—95. Stortinget

1930 samtykket i at denne vei påbegynnes for midler som forskuddsvis utredes av distriktet mot refusjon, når anlegget blir bevilget på veibudgett mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v.; kfr. i øvrig forh. i Stortinget 1930, side 1268.

Anlegget var ikke opptatt i det foreløbige forslag til veibudgett for 1931—1932, som blev avgitt av veidirektøren til forelegg for sist avholdte fylkesting.

I den anledning uttalte veikomiteen følgende i sin innstilling til fylkestinget:

«Idet komiteen henviser til sak 109/1929, vil man uttale sin store beklagelse over at veidirektør og Storting ikke på en eller annen måte har funnet utvei til bevilgning til dette anlegg.

Foruten hvad komiteen uttalte ifjor vil man ytterligere presisere dette anleggs uvurderlige betydning for sammenknytningen av fylkets største by med det store innlandsveinet. For hurtig fremkomst og lett omsetning vil denne vei ha de aller største muligheter. Distriktene har i anledning fremme av denne sak lagt for dagen en samfundsånd som vel må sies å være noe rent enestående, idet der ved privat tiltak er skaffet det hele distriktsbidrag. Men beklageligvis er endel av dette betinget av at arbeidet er påbegynt senest 1 juli 1931. For ikke å gå glipp av dette er det ønskelig at bevilgning gis på budgett 1931—1932.

Innen den ramme som er opsatt for bevilgning til statsveier kan komiteen med sin beste vilje ikke finne plass på budgett, da man ellers vilde forrykke den opsatte veiplan. For dog å få anlegg-t med på budgett 1931/1932 har komiteen festet sig ved den utvei at det beløp som er opført til anlegget Brandvoll—Sætermoen, kr. 40 000, overføres til Vollan—Fagernes.

Omkostningene til Brandvoll—Sætermoen er forskuddsvis utredet av militærvesenet, og hvad der årlig bevilges til dette anlegg, blir således å refundere dette. Komiteen mener efter legmannsskjønn at anlegget Vollan—Fagernes også må ha militær betydning. Og videre er man iallfall fullt klar over at anlegget for land og folk har så stor betydning, at militærvesenet bør finne sig i å vente med refusjon for Brandvoll—Sætermoen til anlegget Vollan—Fagernes kan komme op til bevilgning.»

Fylkestinget fattet i overensstemmelse med innstillingen sådan beslutning:

«Det til Brandvoll—Sætermoen opførte beløp, kr. 40 000, utgår foreløbig og overføres til anlegget Vollan—Fagernes.»

Veidirektøren skal bemerke at bevilgningen til Brandvoll—Sætermoen ikke bør utgå. Det ansees for nødvendig å fortsette med dekning av militærvesenets forskudd til denne vei.

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Med de knappe bevilgninger som for tiden gis til anlegget vil det allikevel ta mange år før beløpet er tilbakebetalt (se veibudgettprp. for 1929 side 93).

Imidlertid har veidirektøren ved nærværende anledning foreslått gitt en tilleggsbevilgning på veibudgett til sambindingsveier. Av denne bevilgning vil veidirektøren anbefale tildelt veianlegget Vollan - Fagernes kr. 60 000 brutto, kr. 54 000 netto.

Ved plan og overslag tas forbehold.

Skodbergvatn—Nordlands fylkesgrense. Dette veiprojekt danner en fortsettelse av veianlegget Grov—Saltvatn—Skodbergvatn (se veibudgettprp. for 1915, side 93, og 1925, side 73). Det vil bli et ledd i en fremtidig veiforbindelse mellom veinettet i Troms fylke og Herjangen samt Narvik i Nordland. Kfr. hvad det er anført foran om veien Lenvik—Bakkejord i sistnevnte fylke.

Til veianlegget Skodbergvatn—Nordland fylkesgrense er hittil ved kgl. resolusjoner

stillet til disposisjon i alt kr. 18 400 mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

I betraktning av at anlegget går gjennom et praktisk talt ub-bygget strøk har overingeniøren foreslått kvotadelsbidraget satt til $\frac{1}{15}$.

Veidirektøren finner ikke å kunne anbefale lavere kvotadelsbidrag enn $\frac{1}{10}$. Antas det nye Astafjord herred ikke å kunne make dette bidrag, synes det efter veidirektørens mening rimelig at de øvrige Ibestad kommuner eller helst fylkeskommunen trer støttende til

I overensstemmelse med fylkesmannens forslag vedtok fylkestinget 1930 å utrede $\frac{1}{10}$ m. v. eller sådant lavere distriktsbidrag som Stortinget måtte bestemme.

Planen er i det vesentlige vedtatt for parsellene Skodbergvatn—Minde og Minde—Skodbergskogen.

Det hele anlegg er for en lengde av 8 224 m. beregnet til kr. 194 500.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Nuværende overslags-sum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Nygård—Bjorelvnes...	1914	79 000	$\frac{1}{2}$	39 500	31 192	8 308	8 300
Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik)...	1930	250 000	$\frac{6}{10}$	150 000	8 000	142 000	8 000
Birtavarre—Langnes...	1927	35 000	$\frac{8}{10}$	28 000	7 300	20 700	4 000
Ersfjordbotten—Kjosens	1930	56 000	$\frac{5}{10}$	28 000	—	28 000	4 000
Skrolsvik—Finnelv...	1931	123 000	$\frac{6}{10}$	73 800	—	73 800	4 000

Som bidrag til Troms fylkesveikasse foreslåes opført kr. 32 000.

Birtavarre—Langnes. Dette anlegg er en del av veiprojektet Birtavarre—Nordmannvik som i veiplanen av 1923 er forutsatt fremmet som hovedvei. Imidlertid har kravet om vei i dette strøk vært så sterkt, at fylkestinget efter andragende fra Lyngen formannskap i 1928 besluttet å anbefale veien oparbeidet som bygdevei med størst mulig statsbidrag for på den måte å få den fremmet hurtigere (kfr. fylkestingforhandlingene for 1928, sak nr. 120). Anlegget ansees meget berettiget både som ledd i den veiforbindelse som skal knytte Birtavarre-distriktet og nordre side av Kåfjord til gjennomgangsveien i fylket, og fordi befolkningen nu ofte har store vanskeligheter på grunn av ishindringer i den innerste del av tjoeden.

I betraktning av at veien egentlig har

karakter av hovedvei, og da den økonomiske bæreevne i distriktet er liten, fant Arbeidsdepartementet med veidirektøren å kunne foreslå statsbidraget satt til $\frac{8}{10}$.

For terminen 1930—1931 bevilget Stortinget som første termin av det forutsatte statsbidrag kr. 2 500 (se budgettinnst. S. nr. 111 — 1930, side 6).

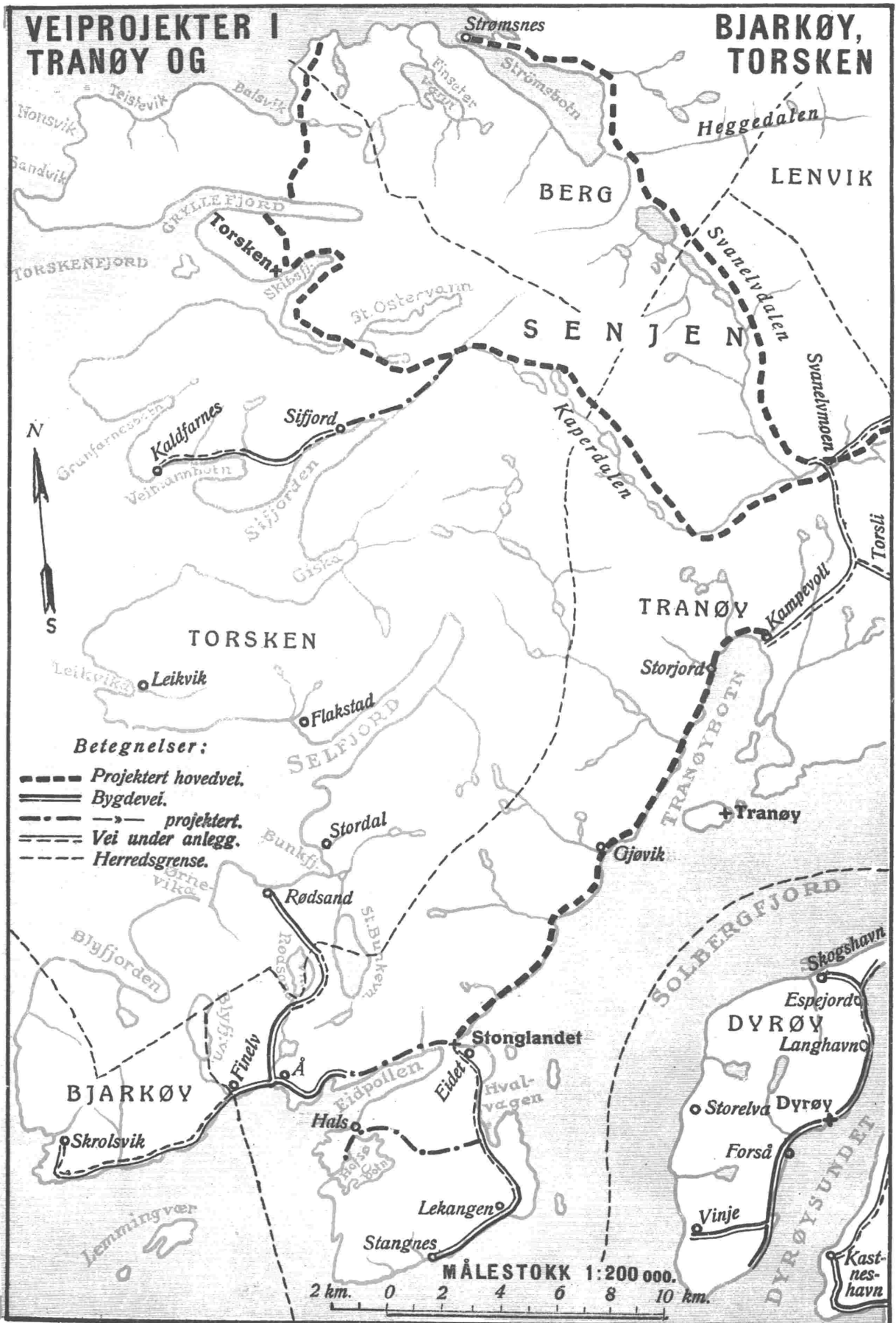
Ersfjordbotten—Kjosens. I årene 1876—1879 blev der for statsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. bygget vei over Kalfjordeidet i Tromsøysund herred (se Veiv. hist. I bind, side 503). Kravet om fortsettelse av denne vei til Ersfjordbotten i Hillesøy er meget gammelt og berettiget.

Overingeniøren som optok anlegget i sitt budgettforslag for 1931—1932 foreslo at der ydes $\frac{9}{10}$ statsbidrag til dets oparbeidelse.

Veidirektøren finner ikke å kunne anbefale høiere statsbidrag enn $\frac{5}{10}$.

VEIPROJEKTER I TRANØY OG

BJARKØY, TORSKEN



Betegnelser:

- — — — —** Prosjektert hovedvei.
- Bygdevei.
- - - - -** projektert.
- · — · —** Vei under anlegg.
- - - - -** Herredsgrense.

MÅLESTOKK 1:200 000.

2 km. 0 2 4 6 8 10 km.

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Skrolsvik — Finnely. Denne vei var opført som hovedvei i den i 1923 opsatte oversikt over resterende veibygning i fylket. Da utsiktene for anleggets realisasjon som hovedvei i overskuelig fremtid ikke var lyse, besluttet fylkestinget i 1927 — etter andragende fra Bjarkøy formannskap — at veien skulde utføres som bygdevei med størst mulig statsbidrag.

I fylkestingsforhandlingene for 1927, side 390 fig., er anlegget nærmere omhandlet. Det opplyses at opstifterne i distriktet er meget slemst stillet med hensyn til forbindelse både innbyrdes og med utenverdenen. I det tilgrensende distrikt av Tranøy herred er tidligere bygget bygdevei mellom Finnely og Fruvåg som har dampskibsekspedisjon; enn videre er under anlegg en kolonisasjonsvei mellom Å og Rausand i Torsken. Det projek-

terte anlegg vil bli en direkte fortsettelse innen Bjarkøy herred av de nevnte veier.

Veien er påbegynt for forskuddsmidler. Veidirektøren finner etter omstendighetene å kunne anbefale ydet $\frac{6}{10}$ statsbidrag.

Gjennom Signaldalen. Henvisning veibudgettprp. for 1928, side 87. Anlegget er fullført etter planen med en besparelse på ca. kr. 1 700 i forhold til overslagssummen. Denne besparelse samt hvad der påregnes friggitt av det i sparebank sperrede beløp, antagelig ca. kr. 1 500, er foreslått stillet til rådighet for fortsatt arbeide opover Signaldalen på samme betingelser som for det opprinnelige anlegg. Inklusivt distriktsbidraget ($\frac{1}{4}$) vil der da bli disponibelt i alt ca. kr. 3 700, for hvilket beløp det antas at man vil nå frem til Vasdal, ca. 3,5 km. ovenfor veiens nuværende endepunkt.

Veidirektøren slutter sig til dette forslag.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navu.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien — Bardu grense	109 000	78 000	31 000	5 000
Setermoen — Målselv	158 000	145 000	13 000	13 000
Flatnes — Fredriksberg — Fjellfroskryggen	240 400	197 500	42 900	15 000
Fauskevåg — Sørvik — Harstad bygrense	70 000	59 000	11 000	4 000
Alreidet — Finnmark fylkesgrense	46 000	43 000	3 000	3 000
Sjøveien — Salangverket	49 000	17 400	31 600	9 000

Sjøveien — Salangverket. Ved kgl. resolusjoner er det i år tillatt anvendt av nødsmidler kr. 11 000 til utbedring av denne vei mot distriktsbidrag $\frac{1}{3}$ m. v. Av hensyn til vintertrafikken ansees det for meget påkrevet å få veien utbedret snarest mulig.

Ved en del av de tidligere utførte utbedringer av eldre hovedveier er der blitt besparelser, nemlig ved:

Nordstrøm — Målselv grense ... kr. 3 900
 Fredriksberg — Bardu grense ... « 1 900
 og Mestervik — Balsfjord grense ... « 5 300

Tilsammen kr. 11 100

Efter forslag av overingeniøren søker fylkestinget om å få overført disse beløp til veiutbedringen Sjøveien — Salangverket.

Veidirektøren vil anbefale at samtykke til sådan overførsel søkes innhentet av Stortinget 1931. For øvrig opføres ved nærværende anledning kr. 9 000 til denne veiutbedring mot distriktsbidrag $\frac{1}{3}$ m. v. som er vedtatt av fylkestinget.

Lyngseidet — Kjos en. (Kart i veibudgettprp. for 1930). Denne vei blev utbedret og omlagt i slutningen av 1860-årene for statsmidler. Distriktsbidraget utgjorde $\frac{1}{5}$ (se Veiv. hist. 1 bd, side 501). Av hensyn til den nuværende store turisttrafikk over Lyngseidet ansees det for å være av den største viktighet å få iallfall en del av veien utbedret snarest mulig. Planen som omfatter veiutbedring i en lengde av 3 650 m. beregnet til kr. 12 000, er godkjent av veidirektøren. Fra interessert privat hold er det stillet midler til rådighet for å få utført de mest påkrevde arbeider. Fylkestinget anbefaler at de arbeider som ansees nødvendige av hensyn til turisttrafikken, tillates utført for disse midler mot refusjon når anlegget blir bevilget på veibudgettet. Veidirektøren foreslår innhentet Stortingets samtykke hertil.

Overingeniøren som opprinnelig hadde foreslått distriktsbidraget satt til $\frac{1}{10}$ har henstillet at det iallfall ikke settes høiere enn til $\frac{1}{3}$. Fylkestinget har i år vedtatt sådant kvotalsbidrag.

Veidirektøren finner imidlertid at distriktsbidraget til utbedring av denne vei som er av mere lokal interesse enn gjennomgangsveien Oteren—Pollen—Årøbukta, bør være $\frac{1}{5}$ m. v.

Lyngsmark—Dorrisjøk. (Kartskisse i veibudgettprp. for 1927). Det er efter det foreliggende uomgjengelig nødvendig å få ombygget de gamle trebroer i hovedveien opover Nordreisadalen. De er bygget i 1891—1897 og er ikke beregnet for biltrafikk. Det er nu en betydelig lastebiltrafikk opover dalen, vesentlig til og fra Moskudal gruber.

Der er utarbeidet plan for hel utbedring av veien. Av de samlede omkostninger kr. 66 000 faller kr. 38 550 på broene.

Fylkestinget anbefaler at ombygningen av disse broer tillates utført for midler som forskuddsvis utredes av Troms fylkes tilgodehavende av staten for forskuddsvis oparbeidelse av veianlegget Alteidet—Finmark fylkesgrense mot refusjon, når anlegget Lyngsmark—Dorrisjøk blir bevilget på veibudgettet.

Det bemerkes at Justisdepartementet efter omstendighetene ikke vil reise nogen innvending mot sådan forskuddsvis oparbeidelse.

Veidirektøren foreslår Stortingets samtykke hertil innhentet.

Distriktsbidraget foreslås satt til $\frac{1}{10}$ m. v. som ved det opprinnelige anlegg. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget 1930. Ved

kgl. resol. av 20 november 1930 er av nødsmidler tillatt anvendt kr. 2 400 til påbegynnelse av dette arbeide.

Finmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgetår bevilget i alt kr. 487 500 brutto og kr. 459 100 netto.

Ved nærværende anledning foreslås opført henholdsvis kr. 495 600 og kr. 467 410.

Hertil kommer hvad der av tilleggsbevilgningen til sambindingsveier er opført til veianlegget Vestertana—Ifjord, nemlig kr. 60 000 brutto og kr. 57 000 netto.

Det bemerkes at fylkestinget i møte den 15 juli 1930 enstemmig fattet følgende beslutning:

«Fylkestinget henstiller til staten at bevilgningene til gjennomgangsveien i Finmark må bli forhøiet så den kan bli fullført innen en rimelig tid.

Med de nuværende bevilgninger vil der ennå medgå en menneskealder før gjennomgangsveien er ferdig.

Til sammenligning kan pekes på at Finnland har gjennomført veianlegget Rovanjemi—Petsamo — en strekning på ca 600 km. på 10 år».

1. Nye veiarbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Prosjektert lengde.	Nuværende	Hittil	Resterer.	Foreslås
			overslagssum.	bevilget.	Kr.	opført.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjøk	1918	77 810	1 343 000	984 000	359 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund	1929	24 155	972 000	881 000	91 000	70 000
Elvenes bro	—	107	168 900	168 300	600	600
Smalfjord—Vestertana	1924	24 219	647 000	620 000	27 000	27 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 872	590 000	381 000	209 000	100 000
Ifjord—Storfjordbotn	1930	37 000	752 000	46 775	705 225	76 000
Vestertana—Ifjord	1930	34 404	744 000	24 500	719 500	60 000
Hasvik—Breivikbotn	1931	18 400	ca. 330 000	ca. 41 900	288 100	40 000

Lakselv—Karasjøk. Bevilgningen for budgetåret 1931—1932 vil bli anvendt innen Karasjøk herred, hvorfor det er regnet med distriktsbidrag.

Akkerfjord—Kvalsund. Ifølge nylig utarbeidet restoverslag må overslagssummen forhøies fra kr. 927 000 til kr. 972 000. Årsaken hertil er den store nødsarbeidsdrift. Overskridelsen faller vesentlig

på redskaps- og arbeiderforpleiningskonti. Den til sine tider store arbeidsstyrke krevet en stor redskapsbeholdning som ofte måtte flyttes, og ved at nødsarbeidet vesentlig foregikk i vintertiden måtte der anvendes mange brakker, hvorved omkostningene til arbeidernes underhold blev adskillig større enn under ordinær arbeidsdrift.

Der foreligger andragende fra Sorøysund