

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Den foretatte reduksjon brutto fordeler sig således:

Sambindingsveier kr. 60 000
Hovedveier « 70 000

Tilsammen kr. 130 000

Departementet slutter sig til veidirektørens forslag om at innlandsveien gjennom Nordre Salten føres frem til isfritt vann i Sagfjorden i nærheten av dampskibsstoppstedet Innhavet og at arbeidet i år tillates igangsatt på strekningen Varpaa—Innhavet under forutsetning av at distriktsvedtagelsen blir bragt i orden for det hele anlegg.

«Troms fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget kr. 602 500 brutto, kr. 525 700 netto. Heri inngår som tillegg til den ordinære bevilgning kr. 80 000 brutto, kr. 72 000 netto til sambindingsveien Volla—Fagernes.

Ved denne anledning foreslår veidirektøren opført kr. 634 800 brutto, kr. 562 645 netto. Heri inngår kr. 120 000 brutto, kr. 108 000 netto, til ovennevnte sambindingsvei (kfr. hvad der er anført i det følgende om dette veianlegg).

For øvrig henvises til det som er anført i innledningen under «Budgettets størrelse» om gjennomgangsveien i Nord-Norge.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

| Anleggets navn. | Kart i veibudgettprop. | Projektert lengde. | Overslags- | Hittil | Resterer. | Foreslåes |
|--|------------------------|--------------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | sum. | bevilget. | | opført. |
| | | m. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
| Furøyseter—Nordland fylkesgrense..... | 1931 | 6 455 | 110 500 | 60 000 | 50 500 | 30 000 |
| Tennevik—Stensland..... | 1931 | 9 310 | 395 000 | 354 000 | 41 000 | 10 000 |
| Skodbergvatn—Nordland fylkesgrense..... | — | 8 224 | 194 500 | 37 800 | 156 700 | 16 000 |
| Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen. | 1918 | 17 507 | 443 000 | 419 000 | 24 000 | 24 000 |
| Tennevoll—Fossbakken..... | 1913 | 11 974 | 258 500 | 151 800 | 106 700 | 40 000 |
| Brandvoll—Setermoen..... | 1912 | 10 211 | 775 258 | 307 600 | 467 658 | 40 000 |
| Kastneshavn—Finlandsnes med arm til Espenes..... | 1926 | 22 069 | 382 000 | 378 000 | 4 000 | 4 000 |
| Sagelvvatn—Øverbygden med arm til Takelvdalen m. v. samt utbedring av Bjerkli—Olsborg..... | 1912 | 53 977 | 1 094 500 | 1 074 100 | 20 400 | 20 400 |
| Mestervik—Martinshals..... | 1929 | 19 106 | 320 000 | 112 000 | 208 000 | 40 000 |
| Kjosens—Jegervatn..... | 1930 | 27 772 | 385 000 | 24 000 | 361 000 | 36 000 |
| Oteren—Pollen..... | 1927 | 31 130 | 680 000 | 470 400 | 209 600 | 60 000 |
| Sørkjøs—Langslet—Normannvik..... | 1927 | 34 620 | 760 000 | 629 000 | 131 000 | 35 000 |
| Lyngsmark—Sandbukta..... | 1927 | 26 465 | 620 000 | 291 900 | 328 100 | 25 000 |
| Undereidet—Alteidet..... | 1914 | 22 722 | 401 000 | 34 000 | 367 000 | 30 000 |
| Volla—Fagernes..... | 1930 | 47 280 | 673 000 | 140 000 | 533 000 | 120 000 |

Kastneshavn—Finlandsnes m. v. Anleggets kostende opgis nu til kr. 382 000 mot tidligere kr. 425 000.

O t e r e n—P o l l e n. Overslagssummen for dette anlegg er nu redusert fra kr. 1 012 000 til kr. 680 000, altså med kr. 332 000.

L y n g s m a r k — S a n d b u k t. Overslagssummen er redusert fra kr. 825 500 til kr. 620 000 (kfr. foran under avsnittet om gjennomgangsveien i Nord Norge).

U n d e r e i d e t—A l t e i d e t. Ifølge den under 9 april 1932 innsendte plan er der undersøkt to alternativer:

Kjærbaklinjen 21 510 meter beregnet til kr. 402 000.

Kåsenlinjen 22 722 meter beregnet til kr. 401 000.

Sistnevnte linje er 1212 meter lengere, men overingeniøren har anbefalt den valgt av hensyn til bebyggelsen på Kåsen, og fordi denne linje er den beste med hensyn til kurver, sneforhold og fremtidig vedlikehold.

Veidirektøren som intet vesentlig har å bemerke til planen, er enig i at Kåsenlinjen bør velges. Fylkestinget har ingen bemerkning gjort til dette linjevalg.

V o l l a n—F a g e r n e s. Fylkestinget har foreslått opført kr. 100 000. Det vil være særdeles ønskelig å få bevilgningen til denne viktige veiforbindelse øket mest mulig. For å opnå dette innsendte den felles veikomiteé for Tromsø, Tromsøysund og Balsfjord i år et andragende rettet til Forsvarsdepartementet gående ut på at det beløp som hvert år tilbakebetales på militærvesenets forskudd til veiomlegningen B r a n d v o l l—S e t e r m o e n i de nærmeste år tillates anvendt til hurtigere fremme av veianlegget V o l l a n—F a g e r n e s.

Både overingeniøren og fylkesmannen gav dette andragende sin beste anbefaling.

Veidirektøren hadde for sitt vedkommende intet annet å bemerke enn at tidspunktet for hel tilbakebetaling av militærvesenets forskudd formentlig vilde bli utskutt, hvis andragendet imøtekommes. Av bevilgningen til sambindingsveier bør nemlig — uttalte veidirektøren — ikke noget anvendes til heromhandlede refusjon.

Veidirektøren uttalte videre:

«Veianlegget V o l l a n—F a g e r n e s er beregnet til kr. 673 000. Fullførelsesbevilgning til dette anlegg vil — i tilfelle andragendet imøtekommes — kunne gis for budgetterminen 1937—1938. Fra og med denne termin vilde antagelig refusjonsbevilgninger på ny kunne opføres til veianlegget B r a n d v o l l—S e t e r m o e n.

Forsåvidt ikke disse refusjonsbevilgninger vil kunne forøkes fra sistnevnte termin av, vil tilbakebetaling av militærvesenets forskudd forlenges med 4 år.

Veianlegget V o l l a n—F a g e r n e s vil bli en særdeles viktig forbindelsesvei fra Tromsø by og omliggende kystdistrikt til de indre bygder.

En påskynnelse av veiens bygning må derfor sies å være meget ønskelig.»

Finansdepartementet uttalte i skrivelse av 27 juni 1932, at det ikke kunde anbefale en ordning hvorved den årlige avbetaling på militærvesenets forskudd til veianlegget B r a n d v o l l—S e t e r m o e n midlertidig ophører.

Efter Finansdepartementets stilling til saken antas det ikke å burde bli spørsmål om midlertidig å ophøre med refusjonsbevilgningene til sistnevnte anlegg.

Imidlertid finner veidirektøren at bevilgningene til veianlegget V o l l a n—F a g e r n e s bør forhoies og opfører derfor kr. 120 000 til dette anlegg.

L a n g v a s s e i d e t—N o r d l a n d f y l k e s g r e n s e o g L a n g v a s s e i d e t—S t r ø m m e n i K v æ f j o r d. Stortinget 1931 oversendte Arbeidsdepartementet et andragende av 5 februar samme år om bevilgning til vei fra Langvasseidet til Våtvoll (se budgettinnstilling S. nr. 110 — 1931 side 5).

Til fylkestinget 1932 innkom der et andragende fra interesserte om fremme av veiforbindelsen Langvasseidet—Våtvoll—Eidet—fylkesgrensen mot Lødingen.

Overingeniøren har i anledning av disse andragender uttalt følgende i sitt foreløbige budgettforslag for 1933—1934:

«Veiprojektet Langvasseidet—Nordland fylkesgrense er medtatt på veiplanen av 1923, men står forholdsvis langt ute i rekkefølgen, og er ikke forutsatt bygget umiddelbart etter veianlegget F u r ø y s æ t e r—fylkesgrensen, som nu er under anlegg. Forbindelsen utover Gullesfjorden til det ferdige veinett på Hindøy var den gang heller ikke forutsatt bygget i nogen nær fremtid.

I betraktning av den raske utvikling som landveistransport med automobil i de senere år har hatt, og de muligheter for videre utvikling som må ventes på dette område, er man imidlertid kommet til det resultat at der så snart som mulig bør søkes istandbragt en mest mulig ubrutt landverts forbindelse fra Vesterålen til de indre distrikter på Hindøen og innlandets veinett.

Begge de nevnte forbindelser fra Vesterålen over Hindøen bør bygges så snart der blir anledning til det, men kan neppe ventes realisert samtidig. Forbindelse vil man snarest kunne opnå etter den nordre rute, hvor der på en lengere strekning allerede er ferdigbygget vei. Denne bør derfor søkes bygget først og umiddelbart etterat F u r ø y s æ t e r—F l e s n e s er ferdigbygget.

Forslag til plan med overslag for ruten F u r ø y s æ t e r—F l e s n e s—R e f s n e s—S a n d v i k—S t r ø m m e n er utarbeidet og innsendt til hr. veidirektøren med skrivelse av 7 november

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

1931 og 12 april 1932. De samlede omkostninger (iberegnet ferje Flesnes—Refsnes) er beregnet til kr. 559 800 for en samlet lengde av 25 780 m., heri medtatt lengde av gammel bygdevei, som er forutsatt utbedret.»

I sin innstilling til fylkestinget 1932 uttalte veikomiteen, at alternativet Furøyseter—Flesnes—Sandvik—Strømmen er langt å foretrekke for alternativet Langvassbukta—Våtvoll—Eidet—Nordland fylkesgrense. Komiteen anbefalte derfor den nordre forbindelseslinje på det beste.

Komiteens innstilling blev enstemmig vedtatt av fylkestinget.

Veidirektøren vil for sitt vedkommende bemerke at det ikke er foreslått bevilgning på veibudgett 1933—34 til nogen av de to heromhandlede veiforbindelser. For tiden er strekningen Furøyseter—Nordland fylkesgrense under arbeide. Først når dette anlegg, hvortil det ennå refterer å søke bevilget kr. 50 500 er ferdig, vil spørsmålet om å opta bevilgning på veibudgett til videre arbeide på fortsettelsen enten sydover eller nordover fra Furøyseter melde sig (se for øvrig kart i veibudgettproposisjonen for 1931, side 92).

Parsellen Furøyseter—Flesnes av forbindelsen nordover langs Gullsfjorden er påbegynt for nødsmidler. Hittil er det stillet til disposisjon kr. 21 400 mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ m. v.

Fylkestinget 1932 har anbefalt at distriktsbidraget settes til $\frac{1}{10}$ for dette anlegg som i vesentlig grad må betraktes som gjen-nemfartslinje.

Veiparsellen Furøyseter—Bogen—Flesnes er anslått til kr. 275 000 for en lengde av 9 350 m. Heri er medtatt verdien av eksisterende vei Bogen—Bjørkåsen, 1 800 m., beregnet til kr. 7 000. Ved Flesnes er det pro-jektert ferjevær.

Veidirektøren anser det tvilsomt om verdien av den nevnte gamle vei bør medtas i planen. For øvrig er denne i det vesentlige vedtatt av veidirektøren.

Hvad distriktsbidraget angår, så er veidirektøren av den opfatning at dette bør være $\frac{1}{5}$ m. v., det samme bidrag som bestemt av Stortinget for veianlegget Furøyseter—Nordland fylkesgrense og for veianlegget over Kvæfjordeidet.

b. Bygdeveier.

| Anleggets navn. | Kart i veibudgettprp. | Overslags-sum. | Forutsatt statsbidrag. | | Hittil bevilget | Resterer. | Foreslåes opført. |
|--|-----------------------|----------------|----------------------------------|---------|-----------------|-----------|-------------------|
| | | | Kvota-del. | Kr. | | | |
| | | Kr. | | | Kr. | Kr. | Kr. |
| Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik) ... | 1930 | 250 000 | $\frac{6}{10}$ | 150 000 | 30 300 | 119 700 | 8 000 |
| Kåfjorddalen—Birtavarre—Langnes | 1927 | 75 000 | $\frac{8}{10}$ og $\frac{6}{10}$ | 52 000 | 26 400 | 25 600 | 4 000 |
| Vei i Østerdalen i Bardu..... | 1912 | 50 000 | — | 10 000 | — | 10 000 | 10 000 |
| Ersfjordbotten—Kjos-sen | 1930 | 56 000 | $\frac{5}{10}$ | 28 000 | 8 000 | 20 000 | 4 000 |
| Skrolsvik—Finnelv ... | 1931 | 123 000 | $\frac{6}{10}$ | 73 800 | 10 300 | 63 500 | 4 000 |
| Kjækan—Kvænangsbotn | 1914 | 150 000 | $\frac{8}{10}$ | 120 000 | 18 000 | 102 000 | 4 000 |
| Skog—Forså | 1918 | 78 000 | $\frac{6}{10}$ | 46 800 | 40 300 | 6 500 | 4 000 |

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

Kåfjorddalen—Birtavarre—Langnes. I sitt budgettforslag for 1933—1934 uttalte overingenøren følgende angående veianlegget Birtavarre—Langnes:

«Den oprinnelige plan for dette anlegg omfattet bare strekningen fra Birtavarre dampskibsekspedisjon og utover fjorden til Langnes, idet man fra dampskibsekspedisjonen og opover Kåfjorddalen hadde en gammel

trallebane, som i sin tid var anlagt av Birtavarre gruber og som befolkningen i dalen benyttet som adkomst til sjøen.

Imidlertid er nu skinnene fjernet, og endel broer over mindre tverrelver er helt forfalt således at de ikke er kjørbare, likesom veien på sine steder om vinteren er ufarbar med hest på grunn av issvull.

Kåfjord kommune har nu fått sig over-

dratt planeringen for trallebanen, og har andratt om at denne må bli utbedret med samme bidrag av stat og fylke som for strekningen fra Birtavarre dampskibsekspedisjon og utover fjorden.

Jeg fant dette andragende meget berettiget og anbefalte derfor i skrivelse av 20 januar d. å. til fylkesmannen at utbedringen av veien i Kåfjorddalen blev innlemmet i planen for veianlegget Birtavarre—Langnes. Samtidig blev også anbefalt medtatt i planen bro over Kåfjordelven ved Holmen, hvor der i 1926 blev bygget en provisorisk gangbro, som er tenkt utskiftet med kjørebroså snart sådan kan skaffes ved ombygning av passende eldre bro andetsteds i fylket.

Alle disse arbeider er i oversikten over resterende veikrav i fylket forutsatt utført som bygdevei med statsbidrag, kfr. fylkestingsforhandlingene for 1923, sak nr. 97.

Fylkesveistyret har senere tiltrådt den foreslåede utvidelse av planen for anlegget.

Lengden Birtavarre—Kåfjorddal kan anslåes til ca. 8 km. Av anleggsomkostningene faller den største del på broene, og da man ennå ikke har fått anledning til opmåling av disse, kan der for tiden intet bestemt uttales om de samlede utgifter. Antagelig vil det dreie sig om ca. kr. 40 000. Nuværende overslagssum for anlegget er derfor i tabellen ovenfor opført med kr. 75 000.»

Ved sakens foreleggelse for fylkestinget anbefalte veidirektøren planutvidelsen. Imidlertid bemerket veidirektøren at når statsbidraget til veianlegget Birtavarre—Langnes blev satt så høit som til $\frac{8}{10}$ så skjedde dette nærmest i betraktning av at denne vei egentlig har karakter av hovedvei (se veibudgettprp. for 1931, side 94). I veiplanen var veien også opført som sådan. Veien Birtavarre—Kåfjorddalen med bro ved Holmen har derimot ikke vært ansett berettiget som hovedvei. Den er forutsatt oparbeidet som bygdevei med statsbidrag (se sak nr. 97 i fylkestingsforh. for 1923 side 361). Veidirektøren gikk ut fra at statsbidraget for planutvidelsens vedkommende ikke bør settes høiere enn til $\frac{5}{10}$ av arbeidets kostende. Det forutsatte statsbidrag til Birtavarre—Langnes inkl. heromhandlede planutvidelse blev i så tilfelle å forhøiet fra kr. 28 000 til ca. kr. 48 000.

I sin innstilling til fylkestinget anbefalte veikomiteen på det beste at statsbidraget til Birtavarre—Kåfjorddalen settes til $\frac{8}{10}$. Kommunens bæreevne er nemlig så liten — uttalte komiteen — at dette nødvendige utbedringsarbeide vanskelig vil kunne fremmes ved

et større distriktsbidrag enn $\frac{2}{10}$. Fylkestinget andrar om at statsbidraget må bli fastsatt til $\frac{8}{10}$.

Veidirektøren finner etter omstendighetene å kunne anbefale $\frac{6}{10}$ statsbidrag, hvorefter det samlede statsbidrag skulde bli kr. 52 000.

Ved plan og overslag for Kåfjorddalen—Birtavarre tas forbehold.

Vei i Østerdalen i Bardu. Veien gjennom Østerdalen i Bardu danner en fortsettelse av hovedveien fra Bardu kirke over Setermoen til Dypdal. Veien fra Dypdal over Fosshaug bro til Joratverelv er klassifisert som bygdevei. Til veiforbindelsen Bardu kirke—Joratverelv blev i årene 1874—1885 anvendt i alt 25 613,10 av statsmidler. Herav utgjorde distriktets bidrag kr. 3 467,33. Foruten til omlegning av hovedveien til Setermoen er det senere (nemlig i 1924, 1925 og 1926) bevilget i alt kr. 90 000 som $\frac{9}{10}$ statsbidrag til ombygning av Fosshaug bro.

Veien fra Joratverelv til Dalberg er bygget uten bidrag av veivesenets midler.

En nu projektert forlengelse av veien, fra Dalberg til Rødkollbakken, er beregnet til kr. 50 000. Herav har Landbruksdepartementet tilstått kr. 20 000 som maksimumsbidrag av de til fremme av bureising bevilgede midler. Troms fylke har gitt tilsagn om $\frac{1}{6}$ bidrag = kr. 8 333,33. Resten kr. 21 666,67 skulde Bardu kommune skaffe selv.

Det er nu oparbeidet vei for ca. kr. 26 000. For å kunne få den del av veien som allerede er ferdigbygget farbar, er det meget om å gjøre å få fullført broen ved Strømsør.

Bardu kommune, som står i forskudd med kr. 13 000, ser sig ikke i stand til å utrede de hermed forbundne utgifter og har søkt om et bidrag av kr. 10 000 på militærvesenets budgett.

Ifølge Forsvarsdepartementets skrivelse av 24 mai 1932 savner dette departement anledning til å yde noget bidrag i det omhandlede øiemed. Imidlertid henstiller departementet at den nødvendige støtte til fullførelse av broen ved Strømsør må søkes gitt ved bevilgning på veivesenets budgett.

Veidirektøren finner det ikke urimelig at statsbidrag ydes til heromhandlede vei av veivesenets midler, og vil derfor anbefale at et bidrag stort kr. 10 000 bevilges for termene 1933—1934 således som foreslått av fylkestinget.

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

2. Utbedring av eldre veier.

| Anleggets navn. | Overslagssum. | Hittil bevilget. | Resterer. | Foreslåes opført. |
|---|---------------|------------------|-----------|-------------------|
| | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
| Sjøveien—Bardu grense | 109 967 | 88 000 | 21 967 | 5 000 |
| Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen | 240 400 | 226 500 | 13 900 | 13 900 |
| Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense | 70 000 | 66 000 | 4 000 | 4 000 |
| Salangen grense—Brandvoll..... | 56 000 | 25 500 | 30 500 | 1 500 |
| Lyngsmark—Dorrisjok | 66 000 | 16 300 | 49 700 | 10 000» |

Departementet reduserer det av veidirektøren foreslåtte beløp til veiarbeider i Troms fylke med kr. 85 300 brutto og opfører i alt kr. 549 500 brutto og kr. 487 008 netto; kfr. departementets foranstående spesifiserte forslag vedkommende veiarbeider.

Den forefattede reduksjon brutto fordeler sig således:

| | |
|--------------------------------|------------|
| Sambindingsveier | kr. 40 000 |
| Hovedveier | « 41 400 |
| Utbedring av eldre veier | « 3 900 |

Tilsammen kr. 85 300

«Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget i alt kr. 584 500 brutto, kr. 551 400 netto. I disse tall inngår som tillegg til den ordinære bevilgning kr. 72 000 brutto, kr. 68 400 netto, til sambindingsveien Vestertana—Ifjord og kr. 16 000 (brutto og netto) til veitbedringen Alta—Kautokeino.

For kommende termin foreslåes opført i alt kr. 632 200 brutto, kr. 595 100 netto. Heri inngår som tillegg til den ordinære bevilgning i alt kr. 134 000 brutto, kr. 128 100 netto, nemlig til veianleggene Vestertana—Ifjord og Hesseng—Strømmen—Stånga samt veitbedringen Alta—Kautokeino (se i det følgende).

Forøvrig henvises til det som er anført i innledningen under «Budgettets størrelse» om gjennomgangsveien i Nord-Norge.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

| Anleggets navn. | Kart i vei-budgettprp. | Prosjekt-lengde. | Overslags-sum. | Hittil bevilget. | Resterer. | Foreslåes opført. |
|--|------------------------|------------------|----------------|------------------|-------------|-------------------|
| | | m. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
| Lakselv—Karasjok | 1918 | 77 810 | 1 343 000 | 1 144 000 | 199 000 | 80 000 |
| Akkerfjord—Kvalsund ... | 1929 | 24 204 | 992 000 | 972 000 | 20 000 | 20 000 |
| Repparfjord—Porsangerfjord | 1925 | 29 872 | 616 000 | 571 000 | 45 000 | 45 000 |
| Vestertana—Ifjord | 1930 | 34 404 | 744 000 | 285 500 | 458 500 | 140 000 |
| Hasvik—Breivikbotn | 1931 | 17 308 | 361 000 | 140 938 | 220 062 | 40 000 |
| Hestnes—Børselv | 1930 | 4 500 | ca. 100 000 | — | ca. 100 000 | 25 000 |
| Alta—Talvik | 1926 | 36 896 | 1 265 500 | 663 800 | 601 700 | 60 000 |
| Vei- og ferjeforbindelse ved Utneset | 1930 | 950 | 23 000 | 15 000 | 8 000 | 8 000 |
| Kvalsund ferjeanlegg..... | 1929 | 1 760 | 78 100 | 10 500 | 67 600 | 25 000 |
| Hesseng—Strømmen—Stånga | 1930 | ca. 22 770 | 560 000 | 159 871 | 400 129 | 40 000 |