

Korgen—Bleikvassli. Av bevilgningen til veianlegget Bleikvassli—Røsvassbukt (siste bevilgning for terminen 1932—1933) vil etter det foreliggende spares kr. 12 000. Dette beløp har fylkestinget 1933 anbefalt anvendt til utbedringsarbeide på veien Korgen—Bleikvassli mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. På denne vei (se kartskisse i veibudgettprop. 1929) er kurvaturen til dels meget dårlig. En fullstendig utbedring antas å ville utkreve henimot kr. 30 000, men for nevnte besparelse vil iallfall de farligste veikurver kunne bli utbedret.

Veidirektøren er enig i at besparelsen bør anvendes som foreslått og vil anbefale innhentet Stortingets samtykke hertil. Distriktsbidraget forutsettes satt til  $\frac{1}{10}$  m. v.

#### Troms fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget i alt kr. 549 500 brutto, kr. 487 008 netto.

Ved nærværende anledning foreslås opført kr. 549 800 brutto, kr. 486 987 netto.

For begge terminer inngår i de angitte beløp kr. 80 000 brutto, kr. 72 000 netto til sambindingsveien Vollan—Fagernes.

Fylkestinget fattet i møte den 19 juni 1933 sådan enstemmig beslutning:

«Fylkestinget henstiller på det kraftigste til Stortinget snarest mulig å bevilge det nødvendige beløp til fullførelse av Riksveien gjennom Troms fylke, så veien kan bli ferdig som forutsatt i et tidsrum av fem år.»

I den til grunn for denne beslutning liggende komitéinnstilling blev det uttalt følgende:

«Det har i det siste vært meget sterkt fremholdt at Riksveien gjennom Nord-Norge helt frem til Kirkenes bør fullføres i et tidsrum av ikke over 5 år.

Fullførelsen av Riksveien er anslått til å koste 20 millioner kroner, fordelt på 5 år, 4 millioner pr. år. Dette er nok et meget stort beløp, men tatt i betraktning

Riksveiens store betydning, ikke minst i nasjonal retning, mener man dog at Riksveiens fullførelse på kortest mulig tid er dette store offer verd.

Riksveien gjennom Nord-Norge helt frem til det ytterste Finnmark er med sidearmer ut til hav og fjord og op til daler og avkroker den livsnerve som i særlig grad skal være med å skape og utvikle et friskt pulserende liv, økonomisk og nasjonalt. Den vil forbinde Nord-Norge med det øvrige land, gi folk fra de forskjellige landsdeler anledning til lett å komme sammen, så de kan lære hverandre å kjenne og i mange retninger dra nytte herav — med andre ord: Riksveien — Nord-Norges stambane — skal være det sambindingsledd som skal knytte det hele folk sammen til en enhet, til et folk som med uopløselige bånd føler sig knyttet sammen i enighet og troskap sålenge nordmenn råder i landet.

Sett fra den økonomiske side er det også en nødvendighet snarest å sette i gang dette arbeide. Fortjenesten av fiskeriene har i lengere tid gitt et meget dårlig utbytte. Jordbruket arbeider også under ytterst vanskelige forhold.

Da nu landsdelens 2 viktigste næringsveier har slått så feil som de har gjort, er det innlysende for nogen hver at den økonomiske stilling blandt folk er meget vanskelig — ja, så vanskelig at man med full trygghet kan si at mange lider nød. Og kommunenes evne til å hjelpe hvor hjelp trenges kan man ikke lite på. Man er derfor fullt klar over at staten direkte eller indirekte i mange tilfelle må tre støttende til.

Ved en større bevilgning til Riksveien kan lønnsomt arbeide skaffes til mange. Lykke og tilfredshet vil holde til huse i hjem hvor ellers nød og savn vil bli den sikre gjest. Hurtig fremme av Riksveien vil derfor nu bli flerfoldig hjelp.»

Veidirektøren tillater sig med hensyn til dette veispørsmål å henvise til det som er anført foran under avsnittet «Budgettets størrelse».

## 1. Nye arbeider.

## a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett- prop.	Prosjektert lengde.	Overslags- sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
		M.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Furøyseter—Nordland fylkesgrense.....	1931	6 455	110 500	88 000	22 500	22 500
Tennevik—Stensland..	1931	9 330	395 000	364 000	31 000	10 000
Skodbergvatn—Nord- land fylkesgrense...	1912	8 224	194 500	64 900	129 600	20 000
Engenes—Igeland— Sørvik med bro over Åndervågstrømmen .	1918	17 507	443 000	440 000	3 000	3 000
Arm til dampskibskaien i Havnvik.....	1918	450	10 000	—	10 000	10 000
Tennevoll—Fossbakken	1913	11 974	258 500	212 800	45 700	35 000
Brandvoll—Setermoen .	1912	10 211	775 258	342 600	432 658	35 000
Kastneshavn—Finlands- nes med arm til Es- penes .....	1926	22 069	396 000	382 000	14 000	14 000
Sagelvvatn—Øverbyg- den med arm til Tak- elvdalen m. v. samt utbedring av Bjerkli —Olsborg .....	1912	53 735	1 094 500	1 085 100	9 400	9 400
Mestervik—Martinhal	1929	19 106	320 000	156 500	163 500	35 000
Kjosens—Jegervatn....	1930	27 772	385 000	61 200	323 800	34 000
Oteren—Pollen .....	1927	31 130	680 000	542 400	137 600	52 000
Sørkjøs—Langslet— Nordmannvik .....	1927	34 620	760 000	672 000	88 000	33 000
Lyngsmark—Sandbuk	1927	26 465	620 000	370 300	249 700	25 000
Undereidet—Alteidet..	1914	22 722	401 000	89 800	311 200	30 000
Vollan—Fagernes .....	1930	47 280	673 000	220 000	453 000	80 000

Arm til dampskibskaien i Havnvik. I veianlegget Rolnes—Skog, som blev utført i årene 1902—1909 for statsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v., inngikk bl. a. en veiarm fra hovedveien til dampskibsanløpsstedet Havnvik, hvor ekspedisjon av skibene dengang foregikk med båt. Senere er det bygget dampskibskai noget sønnenfor det tidligere ekspedisjonssted. Adkomsten til denne kai er meget mangelfull, så det er nødvendig å skaffe en ordentlig veiforbindelse til det nye ekspedisjonssted. En sådan veiforbindelse blev medtatt i fylkestingets veiplan av 1923.

Anlegget er beregnet til kr. 10 000 for en lengde av 450 meter.

Beløpet foreslåes optatt på veibudgett for terminen 1934—1935.

Distriktsbidraget til denne vei der ved

sitt opprinnelige anlegg blev klassifisert som hovedvei og derfor fremdeles opføres som sådan, foreslåes satt til  $\frac{1}{5}$  m. v. Sådant bidrag blev vedtatt av fylkestinget 1933.

Kastneshavn—Finlandsnes med arm til Espenes. Overslagssummen for dette anlegg, som tidligere har vært opført med kr. 382 000, må nu forhøies til kr. 396 000.

Undereidet—Alteidet. Overingeniøren har anbefalt et andragende fra Kvænangen formannskap om at der i planen for anlegget må bli innlemmet en bro over Burfjordelven nede ved sjøen, for der ved å lette adkomsten til veien for innbyggerne på Burfjordens vestsida. Fylkestinget har likeledes anbefalt den utvidede plan.

Bygget som bygdeveibro antas omkostningene for en sådan broforbindelse inklusive arm fra hovedveien å ville andra til ca. kr. 16 000.

Veidirektøren forbeholder sig nærmere uttalelse når plan og overslag er innkommet hertil.

Foreløbig oppgis overslagssummen til kr. 401 000 for en lengde av 22 722 meter etter Kåsenlinjen (se veibudgettproposisjonen for 1933, side 133).

Vollan—Fagernes. I veidirektørens budgетtforslag for 1933—1934 var opført kr. 120 000 (kfr. veibudgettproposisjonen for 1933, side 133) som fortsettelsesbevilgning til dette anlegg. I veibudgettproposisjonen blev det opført kr. 80 000, hvilket beløp blev bevilget av Stortinget den 31 mars 1933.

Med fylkesmannens skrivelse av 5 mai 1933 til departementet inkom andragender fra Balsfjord formannskap og fra Tromsøysund formannskap om ekstraordinær bevilgning til anlegget. Denne skrivelse inkom således for sent til å kunne oversendes Stortinget innen veibudgettet blev behandlet.

Fylkestinget har foreslått at det opføres kr. 150 000 på budgettet for 1934—1935. Veidirektøren kan ved nærværende

anledning ikke opføre mere enn kr. 80 000. Dette beløp er regnet som tillegg til den ordinære bevilgning.

Furøyseter—Flesnes. Fylkestinget 1932 vedtok distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. til dette veianlegg, som er påbegynt for nødsmidler. Hittil er det ved kgl. resolusjoner disponert i alt kr. 58 900 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v.

I sin innstilling til fylkestinget 1933 uttalte veikomiteen, at kvotadelen absolutt bør settes til  $\frac{1}{10}$ , da veien går gjennom et meget tynt befolket strøk, og arbeidsfor tjenesten i meget liten grad kommer Kvæfjord til gode.

Fylkestinget vedtok i henhold hertil ikke det forlangte kvotadelsbidrag,  $\frac{1}{5}$ .

Veidirektøren, som henviser til veibudgettprop. for 1933, side 133—134, og til forh. i Stortinget 1933, side 1085—1086 (representanten Torheims uttalelse), går ut fra at kvotadelsbidragets størrelse må betraktes som avgjort ved at Stortingets vei- og jernbanekomité i 1933 ikke gjorde nogen bemerkning til det som var uttalt i proposisjonen angående heromhandlede spørsmål.

Man finner fremdeles ikke å kunne anbefale nogen nedsettelse av kvotadelsbidraget.

#### b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudg. prop.	Overslagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes bevilget.
			Kvotad. del.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik) . . . . .	1930	250 000	$\frac{6}{10}$	150 000	43 800	106 200	12 000
Ersfjordbotn—Kjosens . . . . .	1930	56 000	$\frac{5}{10}$	28 000	12 000	16 000	4 000
Skrolsvik—Finnelv . . . . .	1931	123 000	$\frac{6}{10}$	73 800	20 000	53 800	4 000
Kjækan—Kvænangsbotn . . . . .	1914	150 000	$\frac{8}{10}$	120 000	28 000	92 000	4 000
Skog—Forså . . . . .	1918	78 000	$\frac{6}{10}$	46 800	44 300	2 500	2 500
Tennevoll—Skjelnes . . . . .	1913	220 000	$\frac{6}{10}$	132 000	—	132 000	2 500

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

Kåfjorddalen—Birtavarre—Langnes. Til dette anlegg var opført kr. 4 000 i fylkestingets budgетtforslag, men det blir fullført ved hjelp av nødsmidler. Nevnte beløp foreslåes derfor ydet som tillegg til veianlegget over Breivikeidet.

Over Breivikeidet. Statsbidraget til denne vei er bestemt til  $\frac{6}{10}$  (se veibudgettprop. for 1930, side 94).

I skrivelse av 28 april 1933 har Sørfjord formannskap andratt om at den år-

lige bevilgning må bli betraktelig øket, minst til kr. 20 000, samt at staten overtar  $\frac{8}{10}$  av anleggets kostende.

Overingeniøren bemerket, at det hittil tilståtte statsbidrag, kr. 8 000 pr. år, er altfor lite for dette forholdsvis store anlegg som derved får en urimelig lang byggetid.

Med hensyn til størrelsen av statens kvotadel nevnte overingeniøren, at veien vil forbinde 2 herreder og skaffe det ene av disse adkomst til Tromsø by, samt at

den også vil få stor betydning som gjennomgangsvei mellom Tromsø og Lyngen. Han er fremdeles av den opfatning at staten i dette tilfelle burde yde et større bidrag enn  $\frac{6}{10}$ .

I veikomiteens innstilling som blev bifalt av fylkestinget, blev det uttalt følgende:

«Komiteen er enig i at kun  $\frac{6}{10}$  statsbidrag til et så stort anlegg som dette vil falle altfor tungt for en liten og fattig kommune som Sørfjord.

Dertil kommer og at veien har stor betydning for andre kommuner som gjennomgangsvei.

Man finner derfor kravet om  $\frac{8}{10}$  statsbidrag fullt berettiget, og anbefaler man derfor dette på det beste.

Samtidig vil man ha uttalt at budgettet må forhøies så bevilgningen til dette anlegg betraktelig kan økes og fullføres nogenlunde snart.»

Veidirektøren finner ikke å kunne anbefale større statsbidrag enn  $\frac{6}{10}$  til anlegget. Til anleggets fortsettelse opføres kr. 12 000.

Tennevoll—Skjelnes (Gratangen grense). Dette anlegg er nytt på budgettet. Etter den av fylkestinget i 1928 (sak. nr. 85) vedtatte rekkefølge står veianlegget Røkenes—Skjelnes i Lavangen

for tur. Parsellen Tennevoll—Røkenes var dengang av fylkestinget foreslått oparbeidet som hovedvei i forbindelse med hovedveianlegget Tennevoll—Fossbakken, men da dette forslag ikke blev bifalt av Stortinget, har det vært forutsetningen at parsellen skulde oparbeides som bygdevei med statsbidrag i sammenheng med fortsettelsen fra Røkenes og utover.

En vei på søndre side av Lavangen har ikke bare lokal interesse, men vil også få betydning som ledd i en gjennomgangsforbindelse til Gratangen, Ibestad og Andørja herreder, og ansees meget berettiget.

Anlegget får en lengde av 16,6 km. og er beregnet til å ville koste kr. 220 000.

Overingeniøren har foreslått at det ydes  $\frac{7}{10}$  statsbidrag.

Av veibudgettprop. for 1930, side 90, vil det sees at veidirektøren dengang anbefalte  $\frac{5}{10}$  statsbidrag til strekningen Tennevoll—Røkenes. Etter nærmere overveielse fant veidirektøren i forelegget for fylkestinget 1933 å kunne anbefale et noget høiere statsbidrag for den hele strekning Tennevoll—Gratangen grense, nemlig  $\frac{6}{10}$ .

Fylkestinget har sluttet sig til overingeniørens forslag om  $\frac{7}{10}$  bidrag.

Veidirektøren finner ikke å kunne gå høiere enn anbefalt i forelegget for fylkestinget.

## 2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslags- sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense . . . . .	109 450	93 000	16 450	5 000
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen . .	240 400	236 500	3 900	3 900
Salangen grense—Brandvoll . . . . .	56 000	27 000	29 000	12 000
Lyngsmark—Dorrisjok . . . . .	66 000	26 300	39 700	10 000
Pollen—Årøbukta . . . . .	87 000	19 000	68 000	10 000

Pollen—Årøbukta. Dette utbedringsarbeide er nytt på budgettet. Av nødsmidler er hittil stillet til rådighet kr. 19 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Overingeniøren har funnet det ønskelig å få ordinær bevilgning nu, så de vesentligste utbedringsarbeider kan være utført, når gjennomgangsveien sørfra om få år er ført frem til Pollen. Veidirektøren er enig heri, men finner at utbedringsarbeidet inntil valget mellom alternativene for ferjeforbindelsen over Lyngenfjorden er avgjort, bør

begrenses til den sydligste strekning, Pollen—Lyngseidet.

Etter planen som i det vesentlige er tiltrådt av veidirektøren, er omkostningene for dette utbedringsarbeide beregnet til kr. 87 000 for en lengde av 21 888 meter.

Distriktsbidraget foreslåes satt til  $\frac{1}{10}$  m. v. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget.

Storstennes—Hansgård—(Sagelvatn). Til utbedring av denne vei er av nødsmidler disponert i alt kr.

6 400 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v. I skrivelse av 29 mai 1933 anmodet Arbeidsdepartementet fylkesmannen om å søke erhvervet fylkestingets vedtagelse for sådant distriktsbidrag.

Fylkestinget vedtok i overensstemmelse med fylkesmannens forslag  $\frac{1}{10}$  m. v. til denne utbedring, som — uttales det i forelegget for fylkestinget — utføres utelukkende av hensyn til gjennomgangstrafikken, idet veien vilde ha vært fullt tilfredsstillende for det lokale behov i den stand den var. I forelegget uttaltes det enn videre, at distriktsbidraget burde være av samme størrelse her som ved veianlegget Sagelvatn—Øverbygden.

Veidirektøren kan ikke anbefale at kvotadelsbidraget settes til  $\frac{1}{10}$ . Bidraget bør efter veidirektørens mening være  $\frac{1}{5}$  som ved det oprinnelige anlegg Skjæret—Sagelvatn (se Veiv. hist. I bd., side 500 og kartskisse i veibudgettprop. for 1912).»

Departementet skal bemerke at

man med veidirektøren finner at distriktet bør yde  $\frac{1}{5}$  kvotadelsbidrag til veianlegget Furøyseter—Flesnes.

#### «Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er bevilget for inneværende budgetår i alt kr. 558 200 brutto, kr. 524 400 netto. Heri inngår som tillegg til den ordinære bevilgning kr. 102 000 brutto, kr. 96 900 netto fordelt på veianleggene Vestertana—Ifjord og Hesseng—Strømmen—Stånga.

Veidirektørens nærværende forslag lyder på kr. 598 200 brutto, kr. 561 930 netto. Heri inngår som tillegg til den ordinære bevilgning kr. 142 000 brutto, kr. 134 900 netto fordelt på ovennevnte to gjennomgangsveier.

Hvad angår spørsmålet om større bevilgninger til riksveien henvises til avsnittet om «Budgettets størrelse» i innledningen.

### 1. Nye arbeider.

#### a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i vei-budgett-prop.	Pro-jektert lengde.	Overslags-sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
		M.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok . . . . .	1918	77 810	1 333 000	1 224 000	109 000	60 000
Akkerfjord—Kvalsund . . . . .	1929	24 304	994 000	992 000	2 000	2 000
Repparfjord—Porsangerfjord . . . . .	1925	30 021	625 000	616 000	9 000	9 000
Vestertana—Ifjord . . . . .	1930	34 404	744 000	432 500	311 500	175 000
Hasvik—Breivikbotn . . . . .	1931	17 678	365 000	195 938	169 062	40 000
Alta—Talvik . . . . .	1926	36 896	1 265 500	743 800	521 700	90 000
Kvalsund ferjeanlegg m. v. Staburselv bru med tilstøtende vei . . . . .	1929	1 760	78 100	47 300	30 800	30 800
Hestnes—Børselv . . . . .	1900—01	180	90 000	81 752	8 248	8 300
Hesseng—Strømmen—Stånga . . . . .	1930	4 240	34 000	24 000	10 000	10 000
Lotre—Sandøybotn . . . . .	1930	22 770	501 000	450 870	50 130	50 000
	1931	—	—	55 000	—	5 000

Lakselv—Karasjok. Overslagssummen er i henhold til restoverslag nedsett med kr. 10 000 siden forrige forelegg.

Akkerfjord—Kvalsund. På dette anlegg, hvortil sluttbevilgning blev gitt for inneværende termin, blir det ifølge restoverslaget en merutgift på kr. 2 000, som foreslåes bevilget.

Repparfjord—Porsangerfjord. Overslagssummen, som i forrige forelegg

var opført med kr. 616 000, er nu forhøiet med kr. 9 000. Merutgiften skyldes den usedvanlige store nedbør i 1932.

Vestertana—Ifjord. Av den bevilgning som er foreslått til dette anlegg, er kr. 92 000 brutto regnet som tillegg til den ordinære bevilgning.

Hasvik—Breivikbotn. Planen foreslåes utvidet med en kortere strekning over dyrket mark på Hansvoll i Breivik-