

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Plan og overslag for denne forlengelse er ikke utarbeidet ennå.

Røsåauren—Korgen kirke i Korgen. Til veidirektøren er i april 1938 kommet en henstilling fra opsittere på Baklandet om større årlig bevilgning og eventuelt om nødsmidler til raskere oparbeidelse av dette anlegg.

Anlegget blev påbegynt i 1920 som veifondsvei, men blev i 1934 tatt op på veibudettet til bevilgning som bygdevei med $\frac{1}{2}$ statsbidrag; se veibudgettprp. for 1934, side 113.

Fra 1 juli 1938 er statsbidraget forhøiet til $\frac{6}{10}$, se veibudgettprp. for 1938, side 143—44 og budgettinnst. S. nr. 124 — 1938, side 36.

I anledning av foran nevnte henstilling har Helgeland veiavdeling bl. a. uttalt følgende:

«Efterat det er bestemt at jernbanestasjonen skal legges ved Røsåen får veien ikke bare lokal betydning for Baklandssiden, men kommer til å tjene som adkomstvei til stasjonen for praktisk talt hele Korgendistriktet.

Av hensyn til den forholdsvis store befolkning på Baklandet vilde det naturligvis være ønskelig å få veien hurtigst mulig ferdigbygget. Men hittil har statsbevilgningen måttet begrenses på grunn av at kommunen ikke har klart å yde større distriktsbidrag. Før distriktsbidraget til Korgen bru er betalt, er det vel lite sannsynlig at kommunen makter et større distriktsbidrag enn kr. 4 000 pr. år, der motsvarer kr. 6 000 i statsbevilgning.»

Overingeniøren for veivesenet har i tilslutning hertil uttalt:

En hurtigere fremme av dette veianlegg er som nevnt for tiden vanskelig på grunn av Korgen kommunes økonomiske stilling. Da Baklandsveien vil bli en fremtidig adkomstvei til jernbanen for et større distrikt, synes det grunn til å forhøie statsbidraget til denne vei fra $\frac{6}{10}$ til $\frac{7}{10}$ hvorved man årlig vil få et høyere beløp til veiens oparbeidelse.

I overensstemmelse med overingeniørens forslag finner veidirektøren å kunne anbefale at statsbidraget til denne vei forhøies fra $\frac{6}{10}$ til $\frac{7}{10}$.

Mårnes—Finset. I veibudgettprp. for 1938, side 145, blev det anført at omkostningene ved dette ca. 12 km lange veianlegg antas å kunne settes til kr. 25—30 000. Beløpet skal være kr. 250—300 000.

I det foreløbige budgettforslag uttalte overingeniøren at detaljundersøkelse og utarbeidelse av planer og overslag for en passende strekning vilde bli utført sommeren 1938.

Høidal—Vottestad i Øksnes. Se veibudgettprp. for 1938, side 145. I overensstemmelse med fylkestingets beslutning 1938 vil veidirektøren anbefale at anlegget forlenges ca. 3 km til Nyksund i Langenes herred.

Noe overslag for anlegget kan ikke opgis ennå.

Som det sees under avsnittet «Forhøielse av statsbidrag til en del bygdeveianlegg» har veidirektøren anbefalt statsbidraget forhøiet fra $\frac{5}{10}$ til $\frac{6}{10}$.

Ytterskarveien i Nord-Rana. Til en påkrevet omlegging av de bratte bakker på denne bygdevei er det av nødsmidler fra staten stillet til disposisjon kr. 10 000 som $\frac{6}{10}$ statsbidrag.

For fylkestinget 1938 forelå det andragende

fra Nord-Rana herredstyre om en ordinær bevilgning til «noenlunde fullførelse av anlegget.»

Helgeland veiavdeling uttaler at såfremt det utførte nødsarbeide skal komme til nytte er det påkrevet å få iallfall opstigningen på Yttersiden fullført.

Omkostningene er anslått til kr. 35 000. Det forutsatte statsbidrag utgjør kr. 21 000.

Overensstemmende med fylkestinget 1938 foreslås opført det resterende statsbidrag kr. 11 000.

Tyvsøy—Mattisnøstet på Røst, utbedring. En ganske enkel vei (1,8 m bred) blev oparbeidet i årene 1923—26 med nødsmidler fra staten. Det blev bevilget kr. 95 200 mot distriktsbidrag $\frac{1}{2}$ m. m.

For fylkestinget 1938 forelå det andragende fra Røst formannskap om å få opført bevilgning til utbedring av veien.

Overingeniøren har utarbeidet plan for en nødvendig utbedring. Omkostningene er beregnet til kr. 35 300 for 1 285 m med 2,5 m fri kjørebanebredde.

Overensstemmende med fylkestinget 1938 vil veidirektøren anbefale anlegget opført til bevilgning som bygdevei med $\frac{6}{10}$ statsbidrag. Til påbegynnelse av anlegget opføres kr. 10 000.»

«Troms fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier (heri innbefattet stamveitbedringer) er for inneværende termin bevilget:

Under kap. 713	kr. 829 600
Under kap. 1160	» 334 000

Tilsammen kr. 1 163 600

Ved denne anledning opfører veidirektøren:	
Under kap. 713	kr. 983 300
Under kap. 1160	» 402 500

Tilsammen kr. 1 385 800

Av de opførte beløp er følgende regnet som tilleggsbevilgninger til sambindingsveier:

	Brutto Kr.	Netto Kr.
Under kap. 713,1	260 000	246 667
» » 713,3	46 600	40 775
	306 600	287 442
» » 1160	80 000	74 667
I alt	386 600	362 109

Om fordelingen av ovennevnte beløp på de enkelte anlegg henvises til den oversikt over «Sambindingsveier og flomskadeutbedringer» som er inntatt foran.

Under henvisning til det foran i innledningen inntatte avsnitt om gjennomgangsveien i Nord-Norge hitsettes en oversikt som viser de nu gjeldende overslag m. m. for de forskjellige gjenstående parseller av denne vei i Troms fylke.

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Parsell	Overslag	Bevilget	Resterer	Foreslåes 1939—40
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Oteren—Pollen.....	731 000	720 000	11 000	11 000
Ferjeforbindelse over Lyngenfjord.....	200 000	—	200 000	30 000
Olderdal—Normannvik—Sørkjøs.....	1 075 000	1 036 900	38 100	32 000
Lyngsmark—Sandbukt.....	693 000	670 200	22 800	10 000
Sandbukt—Sekkemo.....	1 297 000	596 500	700 500	220 000
Undereidet—Alteidet.....	465 000	397 800	67 200	23 500
Sum	4 461 000	3 421 400	1 039 600	326 500

1. Hovedveier.

a. Nye anlegg.

Anleggets navn	Kart i vei- budgett- prp.	Pro- jektet lengde	Over- slags- sum	Hittil bevilget	Rest	Foreslåes opført		Kvota- dels bidrag
						Kap. 713	Kap. 1160	
		M.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
Strømmen—Sandvik— Refsnes.....	1931	11 910	254 800	147 500	107 300	20 000	—	1/5
Furøyseter—Flesnes.....	1931	9 350	238 000	184 400	53 600	30 000	—	1/5
Skodbergvatn—Nordland fylkesgrense.....	1912	8 263	194 500	183 000	11 500	11 500	—	1/10
Brandvoll—Setermoen.....	1912	10 211	775 258	487 600	287 658	20 000	—	1/10
Stønnesbotn—Vangsvik.....	1935	58 990	1 024 000	394 100	629 900	40 000	—	1/5
Mestervik—Martinhalv.....	1929	18 842	349 000	337 200	11 800	8 000	—	1/5
Storsteinnes—Tønsås.....	1930	16 200	284 350	118 893	165 457	15 000	—	1/5
Øistein—Finland med arm til Tromsø.....	1930, 1935	69 662	1 247 000	74 000	1 173 000	40 000	—	1/5
Kjosens—Jegervatn.....	1930	27 772	506 000	287 200	218 800	32 000	—	1/8
Oteren—Pollen.....	1927	31 110	731 000	720 000	11 000	11 000	—	1/10
Ferjeforbindelse over Lyn- genfjorden.....	1927	8 000	200 000	—	200 000	30 000	—	1/15
Sørkjøs—Nordmannvik— Olderdal.....	1927	43 810	1 075 000	1 036 900	38 100	32 000	—	1/8
Lyngsmark—Sandbukt.....	1938	25 680	693 000	670 200	22 800	10 000	—	1/10
Sandbukt—Sekkemo.....	1938	70 630	1 297 000	596 500	700 500	90 000	130 000	1/15
Undereidet—Alteidet.....	1938	22 722	465 000	397 800	67 200	23 500	—	1/10
Vollan—Fagernes.....	1930	47 660	819 000	661 500	157 500	104 000	16 000	1/10
Kvesmenes—Skibotn.....	1930	21 861	490 000	332 200	157 800	43 000	25 000	1/10
Gjennem Signaldalen.....	1930	40 380	700 000	60 000	640 000	100 000	20 000	—
Ferjekaien ved Tjeldsundet	1904	—	84 000	40 000	44 000	—	44 000	1/5
Sandbukt—Oksfjordhavn.....	1927	3 225	43 000	12 000	31 000	10 000	—	1/5
Svanelvplass—Strømsnes.....	1935	24 130	600 000	37 000	563 000	20 000	—	1/10
Kastneshavn—Finlands- nes med arm til Espenes	1926	22 069	407 800	396 000	11 800	11 800	—	1/5
Fleskmo—Moaberget med bro over Målselven.....	1936	6 310	475 000	392 000	83 000	64 000	—	1/5
Karlstad—Buktamo.....	1936	9 996	124 400	35 600	88 800	—	6 000	1/5
Sum						765 800	241 000	

Strømmen—Sandvik—Refsnes. Til anlegget Strømmen—Sandvik gjenstår å bevilge kr. 6 500. I forbindelse med plan og overslag for dette anlegg blev det også utarbeidet plan og overslag for utbedring av den gamle bygdevei Sandvik—Refsnes 8,7 km, samt for bygging av ferjekai på Refsnes med anskaffelse av ferje til ferjeforbindelse Refsnes—Flesnes. Disse arbeider var tilsammen beregnet til kr. 130 800. Herav utgjør kr. 30 000 refusjon for tidligere utførte arbeider på den gamle bygdevei. Til ferje regnet en dengang med at det vilde medgå kr. 30 000. Ferjekaien var beregnet til å koste kr. 15 800, de egentlige utbedringsarbeider til kr. 55 000. Siden den gang er prisene steget, så man må

ta forbehold for overslagene. Nye planer og overslag er under utarbeidelse.

I betraktning av at bygdeveien Sandvik—Refsnes er i svært dårlig forfatning ansees det påkrevet at utbedringsarbeider her blir iverksatt straks. I sommer da man fikk biltrafikk til Refsnes viste det sig, at den gamle bygdevei ikke holdt over de mange myrer og i det vannsyke leirterreng som man har på nokså lange strekninger. Dertil er det en rekke farlige uoversiktlige kurver.

Overingeniøren har derfor foreslått at anlegget Strømmen—Sandvik utvides til også å omfatte utbedring av veien Sandvik—Refsnes med bygning av ferjekai på Refsnes. Spørsmålet om bevilgning til anskaffelse av ferje

bør — uttalte overingeniøren — utstå inntil videre i håp om at det kan la sig gjøre å få private til å interessere sig for anskaffelse av ferje og underhold av ferjetrafikken.

Anlegget Strømmen—Sandvik er beregnet til å koste kr. 154 000. Hertil kommer da de nye arbeider vedkommende parsellen Sandvik—Refsnes og ferjekaien, som i alt skulde utgjøre kr. 100 800. Anleggets kostende er etter dette opført med kr. 254 800.

I likhet med fylkesmannen og fylkestinget 1938 slutter veidirektøren sig til overingeniørens forslag. Det forutsettes at fylkestinget 1939 vedtar bidrag $\frac{1}{5}$ m. m. til parsellen Sandvik Refsnes m. v. Ved plan og overslag tas forbehold.

Stønnesbotn—Vangsvik. Overslagssummen er forhøiet fra kr. 742 000 til kr. 1 024 000. Forhøielsen skyldes vesentlig forøkelse i massene ved utarbeidelse av arbeidsplanene samt almindelig prisstigning.

Kjosens—Jegervatn. For dette anlegg er overslaget forhøiet fra kr. 385 000 til kr. 506 000. Merutgiften skyldes, foruten den almindelige prisstigning samt økning i massene på grunn av bedring i kurvaturen ved arbeidsstigningen, nogen endring i linjeføringen for å komme i nedre kant av et skredparti like utenfor Kjosens.

Ferjeforbindelse over Lyngenfjord. Denne forbindelse inngår som ledd i gjennomgangsveien i Nord-Norge. Med skrivelse av 4 juli 1934 innsendte overingeniøren plan med overslag. I denne plan var det forutsatt ett ferjested på vestsiden av Lyngen, nemlig på Lyngseidet, og 2 ferjesteder på østsiden, nemlig i Olderdal og i Nordmannvik. Når det blev foreslått 2 ferjesteder på østsiden av Lyngen, var det fordi de to nevnte steder som det kan bli spørsmål om å benytte, ikke gir tilstrekkelig beskyttelse hver for sig under de forskjellige vindretninger. Derimot vil en alltid kunne regne med gode landingsforhold ved et av de to ferjestedene.

Veidirektøren uttalte sig enig i valg av ferjesteder, men forutsatte ferjehamnene utbygget på langt enklere måte. De tre ferjesteder var den gang beregnet å koste kr. 121 500.

I sin budgettskrivelse av 21 mai 1938 opplyste overingeniøren at man hadde satt sig i forbindelse med de kommunale myndigheter i Lyngendistriktet for å undersøke muligheten av bygging av havn i Olderdal. Derved skulde en kunne slippe anlegg av ferjekai i Nordmannvik. I påvente av avgjørelse av dette spørsmål fant han foreløbig å kunne foreslå kun ett ferjested på østre side av Lyngen, nemlig i Olderdal.

Nye planer med overslag for ferjestedene skulde bli søkt utarbeidet i løpet av året.

Veidirektøren forbeholdt sig å ta standpunkt til dette spørsmål når de av overingeniøren bebudede nye planer for ferjestedene foreligger og spørsmålet om bygging av havn i Olderdal er overveiet.

Overingeniøren innsendte under 18 juni 1938 plan med overslag for ferjekai i Nordmannvik. Han uttalte i den forbindelse, at det vilde være særdeles ønskelig å få opprettet en provisorisk ferjeforbindelse mellom Lyngseidet og Nordmannvik. Private båteiere har tilbudt sig å underholde en ferjerute mot et månedlig statsbidrag til dekning av et eventuelt underskudd. På Lyngseidet vil en privat kai bli stillet gratis til disposisjon. Men på Nord-

mannvik mangler det helt kaianlegg, hvorfor overingeniøren har foreslått et sådant anlegg medtatt i planen for veianlegget Sørkjøs—Nordmannvik—Olderdal. Fylkesmannen har sluttet sig til dette forslag.

Ferjeforbindelsen vil få stor betydning både for veivesenets anleggsdrift og for å høste erfaring. Forsåvidt veivesenet om nogen år ikke lenger har interesse av forbindelsen, kan kaien påregnes solgt til private for ca. kr. 4 000, og en sådan forbindelse antas å ville spare veivesenet for så store beløp i anleggstiden at den reelle utgift vil bli uvesentlig.

Overensstemmende med veidirektørens forslag har Arbeidsdepartementet etter omstendighetene funnet å kunne samtykke i at kaien bygges for regning av nevnte anlegg.

Kaien er anslått til et kostende av kr. 9 000.

Videre har Arbeidsdepartementet med hensyn til spørsmålet om driftstilskudd til den midlertidige ferje på veidirektørens anbefaling funnet å kunne samtykke i at det stilles i utsikt et tilskudd på inntil kr. 1 000 av riksveimidler for sesongen 1938.

Tilskuddet er å betrakte som et maksimumsbeløp som vil bli utbetalt etter avlagt regnskap og bare i den utstrekning det er nødvendig for å dekke et eventuelt underskudd.

Det er forutsetningen at såvel takster som rutetider godkjennes av veivesenet som også fører kontroll med driften og regnskapene.

Omkostningene for ferjeforbindelsen oppføres inntil videre med kr. 200 000 etter et tidligere anslag for den 8 km lange ferjeforbindelse Arøbukta—Nordmannvik.

Fylkestinget 1938 vedtok det forutsatte distriktsbidrag $\frac{1}{15}$ m. m.

Sandbukta—Sekemo. Med skrivelse av 10 mai 1938 innsendte overingeniøren plan med overslag for forbindelse over Storstrømmen i Kvænangen i to alternativer.

Alt. I. er broforbindelse som er beregnet til kr. 1 134 000, og alt. II ferjeforbindelse beregnet til kr. 308 000. Hertil kommer kr. 3 000 til utbedring av gammel vei.

Tatt i betraktning de vanskelige ferjeforhold på grunn av generende strømskavler og de ulemper ferjeforbindelser alltid volder trafikken, foreslår overingeniøren at man velger broalternativet. Han bemerker at dette også vil ha stor betydning for telegrafverket, da telegrafverkets hovedlinjer nordover nu går i kabel over Storstrømmen. På grunn av den stadig skiftende tidevannstrøm er kabelen utsatt for stor slitasje, og vedlikeholdet blir relativt kostbart.

Anleggets overslagssum eksklusive omkostningen til forbindelsen over Storstrømmen har hittil vært oppgitt til kr. 726 000. Skal man bygge bro over Storstrømmen må overslagssummen forhøies med kr. 1 134 000 til kr. 1 860 000.

I planen for gjennomgangsveien i Troms fylke har man gått ut fra at man foreløbig skulde benytte ferjeforbindelse over Storstrømmen. I så tilfelle må overslagssummen forhøies med kr. 311 000 til kr. 1 037 000.

I forelegget for fylkestinget 1938 uttalte veidirektøren bl. a. følgende:

«Veidirektøren er nærmest stemt for at man nu på grunn av den store prisforskjell nøier sig med ferjeanlegget for derved hurtigst mulig å tilveiebringe gjennomgående forbindelse i heromhandlede strøk for den store Nord-Norgevei.

Veidirektøren vil gjøre opmerksom på at bl. a. Kvænangen kommune har anbefalt at veien føres rundt Kvænangsfjorden.

Efter en anslagsvis beregning — foretatt i 1937 — av overingeniøren vil en vei fra Sørstrømmen om Niemenaike til Sekkemo bli ca. 36 km lang og er supposisjonsmessig beregnet å ville koste ca. kr. 819 000.

Efter denne linje vil også gårdene på vestsiden av fjorden få veiforbindelse, nemlig Navet, Sørfjord og Brennbukt. Samtlige gårder på østsiden av fjorden vil under enhver omstendighet få sin veiforbindelse når det igangværende bygdeveianlegg Kjækan—Kvænangsbotten (Niemenaike) blir ferdigbygget.

Langs hele vestsiden av fjorden er det kostbart fjellterreng og man har store elver innerst i fjorden. På østsiden må man — oplyste overingeniøren — foreta utbedring og store omlegninger av eldre vei, særlig på partiet Nordbotten—Kjækan.

Overingeniøren nevnte også et alternativ med bro over Lillestrømmen, men dette vil etter det foreliggende bli adskillig dyrere og synes ikke å burde komme i betraktning.

Hvis man som foran nevnt for tiden foreløbig nøier sig med ferjeforbindelse over Kvænangsfjorden, hvorved man — under sammenligning med broalternativet — sparer ca. kr. 826 000, vil man altså senere ved anvendelse av et omtrent lignende beløp kunne få istandbragt en vei rundt fjordbunnen, hvilket foruten å ha større interesse for den derværende befolkning også antas å være mere tilfredsstillende sett fra et militært synspunkt.

Nærmere undersøkelse av dette alternativ må derfor foretas snarest mulig.

Ferjeforbindelsen antas under alle omstendigheter å kunne være til nytte. Når man regner med dette alternativ som altså er beregnet til kr. 1 034 000, skulde det stå til rest å søke bevilget kr. 490 500.»

Fylkestinget 1938 sluttet sig til overingeniørens forslag om at Nord-Norgeveiens forbindelse over Kvænangen utføres med bro over Storstrømmen.

I skrivelse av 13 august 1938 til fylkesmannen uttalte veidirektøren, at han fremdeles er av den oppfatning at man snarest mulig bør undersøke en veiforbindelse rundt Kvænangsfjorden.

Generalstaben har i skrivelse av 7 juli 1938 uttalt bl. a. følgende:

«Av hensyn til den vesentlige innskrenkning i den militære verdi av riksveien gjennom Nord-Norge som ferjeforbindelsen betegner, er det for forsvaret av særdeles stor betydning at arbeidet på å få supplert ferjeforbindelsen ved ubrutt vei gjennomføres så fort råd er.

Generalstaben anser det meget heldig at veidirektøren har tatt op arbeidet for å få vei rundt Kvænangen og å få dette alternativ nærmere undersøkt snarest mulig.»

Overingeniøren har i skrivelse av 1 oktober 1938 til fylkesmannen i Troms fremlagt et hovedplanoverslag for vei rundt fjorden. Omkostningen for en sådan vei er for en lengde av 41 230 m beregnet til kr. 988 000.

Lengder og omkostninger for de tre alternativer som det her er tale om, vil da stille sig således:

Alt. I. Broforbindelse	6 720 m	kr. 1 134 000
» II. Ferjeforbindelse	7 114 » »	311 000
» III. Vei rundt fjorden	41 230 » »	988 000

Både fylkesmannen og overingeniøren anbefaler broalternativet og fremholder, at de militære krav synes å kunne tilfredsstilles ved at der bygges en sekundærvei rundt fjorden. Herredsstyret uttaler sig mot bro og anbefaler vei rundt fjorden.

Overingeniøren anfører at en enklere vei antas å kunne bygges for ca. kr. 611 000 og at militærvesenet samt skogvesenet bør delta i utgiftene av hensyn til de interesser som knytter sig til en sådan vei.

Veidirektøren vil anbefale at alt. III. (vei rundt fjorden) velges, idet man dog går ut fra at denne vei foreløpig oparbeides som av overingeniøren antydnet, nemlig med et såvidt enkelt utstyr at den kan bygges for ca. kr. 611 000. Til plan og overslag tas forbehold.

Da imidlertid veien mellom Alta og Kvenangen allerede på det nærmeste er ferdigbygget og en midlertidig ferjeforbindelse over Sørstrømmen derfor vil få stor nytte både for anleggsdriften og distriktene omkring, vil dog veidirektøren anbefale opprettet en midlertidig ferjeforbindelse — som gjort over Lyngenfjorden — såfremt det kan gjøres uten alt for store utgifter f. eks. ved en leiet skøite.

Under forutsetninger som foran nevnt oppstiller overingeniøren nu følgende overslag:

Sandbukt—Sørstrøm kr.	686 000
Sørstrøm—Sekkemo »	611 000

Sum kr. 1 297 000

Veidirektøren foreslår opført kr. 220 000 til gjennomførelse av en sådan plan.

G j e n n e m S i g n a l d a l e n. Henvisning veibudgettp. for 1938, side 148.

Overslaget for dette ca. 40 km lange veianlegg lyder på kr. 1 180 000. Herav er bevilget kr. 60 000, hvorav for budgettåret 1938—39 kr. 20 000. Det må tas forbehold med hensyn til overslaget, da veidirektøren finner at veianlegget foreløpig bør utføres etter en mere beskjeden plan enn den som dette overslag er bygget på. Overingeniøren har meddelt at man ved ytterligere forenkling av plan og utstyr, spesielt ved å stille mindre fordringer til utbedring av gammel vei og til veidekke, kan bygge en brukbar bilvei for kr. 700 000. En slik vei mener overingeniøren man i tilfelle kan bygge i løpet av 3 år. En sådan ny plan vil bli utarbeidet snarest mulig.

Bevilgningene er hittil anvendt til utbedring av den gamle vei. Man bør nu bygge videre istedenfor å utbedre. Veidirektøren vil foreslå at bevilgningene til denne viktige vei herefter blir øket, så at den kan bli bygget på kortest mulig tid. Ved denne anledning opføres i alt kr. 120 000.

Forhandlingene med de svenske myndigheter angående Sveriges del av veiprojektet, nemlig strekningen fra riksgrensen til Karesuando, forutsettes fortsatt.

Til plan og overslag tas forbehold.

Ferjekalier ved Tjeldsundet. I forrige proposisjon blev anslagssummen oppgitt til kr. 57 000, men med forbehold. Det har vist sig at omkostningene vil andra til kr. 84 000. Forhøielsen skyldes foruten prisstigningen fundamenteringsvanskeligheter og endring i planen. Det er bevilget kr. 40 000. Det resterende beløp kr. 44 000 som midlertidig er utredet av den disponible bevilgning til veiutbedringen Moaberget—Oteren, foreslås opført.

S v a n e l v p l a s s — S t r ø m s n e s. Se forrige proposisjon, side 148—149 og budgettinnst. S. nr. 124 — 1938, side 36. Stortinget slutt-

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

tet sig til vei- og jernbanekomitéens forslag om en bevilgning på kr. 15 000 til anlegget for terminen 1938—39, mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Omkostningene for anlegget er etter en av veidirektøren nylig godkjent plan beregnet til kr. 600 000 for en lengde av 24 130 m.

Distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. m. blev vedtatt av fylkestinget 1938.

Kastneshavn — Finnlandsnes med arm til Espenes. Til dette anlegg blev det for terminen 1934—35 gitt sluttbevilgning under forutsetning av at omkostningene vilde bli kr. 396 000, jfr. proposisjonen 1934, side 116. Det har imidlertid vist sig ønskelig å få utført en del etterarbeider på anlegget til et beløp av kr. 11 800. Veidirektøren vil derfor anbefale at dette beløp oppføres på budgettet for 1939—40.

Planen for restarbeidene er godkjent av veidirektøren.

Fleskmo—Moaberget med bro over Målselven. I forrige veibudgettprp. blev overslagssummen opgitt til kr. 392 000. Dette beløp er også bevilget. Imidlertid har det vist sig at anlegget vil koste kr. 475 000. Foruten den almindelige prisstigning skyldes merutgiften forskjellige forandringer i planen som har vist sig nødvendige efter de siste grunnundersøkelser. Det står til rest å søke bevilget kr. 83 000. Herav foreslås opført kr. 64 000.

Karlstad—Buktamo. Plan med overslag for dette anlegg blev innsendt i 1931, i forbindelse med plan og overslag for veiprojektet Karlstad—Fleskmo med bro over Målselven. Anlegget var da beregnet til kr. 124 400. Det er nærmere omtalt i veibudgettprp. for 1930, side 93 og for 1936, side 93. Formålet

med anlegget er å føre forbindelseslinjen fra Finnsnes til Gullhav som nu har ferjeforbindelse over Målselv: Karlstad—Gullhav, inn på foran nevnte bro over Målselven ved Moaberget.

Til bygging av Mortenelv bru som inngår i anlegget, er tidligere bevilget, dels til nødsarbeide og dels som ordinær bevilgning, i alt kr. 25 600 netto av staten som $\frac{4}{5}$ bidrag. Til veien Karlstad—Buktamo er dessuten ydet av nødsmidler kr. 10 000 netto som $\frac{6}{10}$ statsbidrag til bygdevei.

I tilslutning til overingeniøren og fylkesmannen anbefaler fylkestinget at man nu tar veien Karlstad—Buktamo op på budgettet for at forbindelseslinjen fra Finnsnes til Gullhav — som for tiden har ferjeforbindelse over Målselven: Karlstad—Gullhav — kan komme inn på Nord-Norgeveien ved Moaberget. Ferjeforbindelsen forutsettes sløffet når denne vei er bygget.

Veidirektøren som tidligere har vært stemt for at anlegget skulde oparbeides som bygdevei, finner etter nu å ha overveiet saken nærmere å kunne anbefale at det optas på budgettet som hovedvei.

Fylkestinget anbefaler at distriktsbidraget settes til $\frac{1}{8}$ m. v., men veidirektøren finner å måtte foreslå at kvotadelsbidraget blir bestemt til $\frac{1}{5}$.

I fylkestingets budgетtforslag er det opført kr. 24 000. Bl. a. på grunn av merutgiften ved Fleskmo—Moaberget med bro over Målselven kan veidirektøren bare føre op kr. 6 000.

Forbehold må tas for det meddelte overslag på grunn av prisstigningen de senere år. Nytt overslag vil bli opsatt i forbindelse med utarbeidelsen av nye arbeidsplaner for anlegget.

b. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn	Over- slags- sum	Hittil bevilget	Rest	Foreslås opført		Kvota- dels bidrag
				Kap. 713	Kap. 1160	
<i>I. Ordinære utbedringer:</i>						
Stensland—Nordland fylkesgrense	Kr. 73 500	Kr. 63 000	Kr. 10 500	Kr. 10 500	—	$\frac{1}{5}$
Storsteinnes—Hansgård	70 000	47 400	22 600	15 000	—	$\frac{1}{5}$
Elvenes—Foldvik	85 500	52 400	33 100	5 000	—	$\frac{1}{5}$
Storstennes—Ramfjord	95 000	75 500	19 500	15 000	—	$\frac{1}{5}$
Finnfjordeidet—Rossfjordnes	47 000	30 000	17 000	10 000	—	$\frac{1}{5}$
Pollen—Arøbukta	133 200	56 400	76 800	10 000	—	$\frac{1}{10}$
Finnsnes—Målselv grense	26 500	14 700	11 800	10 000	—	$\frac{1}{5}$
<i>II. Ekstraordinære stamveitbedringer:</i>						
Moaberget—Oteren	240 000	120 000	120 000	—	100 000	$\frac{1}{8}$
Nordland fylkesgrense—Brandvoll	130 000	30 000	100 000	—	50 000	$\frac{1}{15}$
			Sum	75 500	150 000	

Finnsnes—Målselv grense. Plan med overslag for dette anlegg blev innsendt i 1926. Det er stillet til rådighet i alt kr. 14 700 til nødsarbeide ved anlegget. Anleggets overslagssum er nu kr. 26 500. Ny plan med overslag vil bli utarbeidet med det første. Med det stigende krav som stilles til veiene ansees det påkrevet — uttaler overingeniøren — å gå til noget mere omfattende utbedringer enn opprinnelig forutsatt.

Veidirektøren tar forbehold med hensyn til plan og overslag. Distriktsbidraget foreslås

satt til $\frac{1}{5}$ m. v. Sådant bidrag blev vedtatt av fylkestinget 1938.

Moaberget — Oteren og Nordland fylkesgrense—Brandvoll.

For begge disse veier foreligger det planer for mere omfattende utbedringsarbeider, men i planen for stamveitbedringene har man bare kunnet ta med arbeider for de i tabellen foran opførte beløp.

Fylkestinget 1938 vedtok distriktsbidrag $\frac{1}{15}$ m. v. til sistnevnte stamveitbedring.

Kap. 713 og 2601: Veiarbeider.

2. Bygdeveier.

Anleggets navn	Kart i vei- budgett- prp.	Over- slags- sum	Forutsatt stats- bidrag		Hittil bevilget	Rest	Foreslåes opført	
			Kvota- del	Kr.			Kap. 713	Kap. 1160
Spilderbukt—Furøy i Malangen	1929	Kr. 40 000	⁵ / ₁₀	20 000	Kr. 18 500	Kr. 1 500	Kr. 1 500	Kr. —
Over Breivikeidet (Fager- nes—Breivik i Troms- øysund og Ullsfjord (før Sørfjord)	1930	322 000	⁶ / ₁₀	193 200	165 800	27 400	10 000	—
Kåfjorddal—Birtaværre Langnes—Olderdal i Kåfjord	1927	263 000	⁸ / ₁₀	210 400	87 600	122 800	10 000	—
Ersfjord botn—Kjosens i Tromsøysund	1930	68 000	⁵ / ₁₀	34 000	31 000	3 000	3 000	—
Skrolsvik—Finnelv i Bjarkøy	1931	145 000	⁶ / ₁₀	87 000	83 600	3 400	3 000	—
Kjækan—Kvænangsbotn i Kvænangen	1914	150 000	⁸ / ₁₀	120 000	55 500	64 500	4 000	—
Tennevoll—Skjelnes i Lavangen	1938	220 000	⁶ / ₁₀	132 000	82 000	50 000	9 000	—
Ellevoll—Tangen i Dyr- øy og Sørreisa	1935	195 000	⁶ / ₁₀	117 000	94 000	23 000	4 000	—
Finnelv—Stonglandsei- det i Tranøy	1931	100 000	⁶ / ₁₀	60 000	54 200	5 800	4 000	—
Arstein—Lavangen grense i Gratangen ..	1938	440 000	⁶ / ₁₀	264 000	114 500	149 500	12 000	—
Breivikeidet—Skognes i Ullsfjord (før Sørfjord)	1930	300 000	⁶ / ₁₀	180 000	16 200	163 800	3 000	—
Råvann—Maristad i Øverbygd	1912	85 000	⁵ / ₁₀	42 500	7 000	35 500	5 000	—
Rossfjordnes—Sandnes i Lenvik	1935	130 000	⁵ / ₁₀	65 000	—	65 000	3 000	—
Fossmo—Kirkesnes i Målselv	1936	300 000	⁶ / ₁₀	180 000	—	180 000	3 000	—
Bidrag til Troms fylkes veikasse	—	—	—	—	—	—	67 500	11 500
						Sum	142 000	11 500

Spilderbukt — Furøy. Overslaget for dette anlegg er forhøiet fra kr. 37 000 til kr. 40 000.

Ellevoll—Tangen. Etter skjønns-
messig overslag har dette anlegg tidligere
vært anslått til å koste kr. 150 000. Etter nett-
op utarbeidet overslag etter detaljplaner er
anlegget nu beregnet til å koste kr. 195 000.

Rossfjordnes — Sandnes. Dette
meget berettigede veiprojekt på vestsiden av
Malangen i Lenvik herred blev av fylkestinget
1921 tillatt oparbeidet forskuddsvis som byg-
devei med statsbidrag. Lenvik har imidlertid
av økonomiske grunner ikke sett sig istand til
å fremme anlegget. Ved hjelp av dagsverk-
bidrag og private tilskudd er en del planerings-
arbeider utført.

På grunnlag av generalplan er anlegget
anslått til å koste kr. 130 000 for en lengde av
12 km.

Overingeniøren har anbefalt ⁶/₁₀ statsbidrag.
Likeledes fylkestinget 1938 som uttalte at
dette anlegg har så stor betydning, at det bør
tilståes minst ⁶/₁₀ statsbidrag.

Veidirektøren kan ikke anbefale høiere bi-
drag enn ⁵/₁₀.

Fossmo—Kirkesnes i Målselv. I
en oversikt av 1923 over resterende veibygging
i fylket var vestre del av dette anlegg, parsel-
len Søndre Fossmo—Malangsfossen, forutsatt
bygget som hovedvei under anlegget Rusta-
mo—Søndre Fossmo—Middagsnesen med broer
over Barduelven og Målselven, mens den østre

del, parsellen Malangsfossen—Kirkesnes, for-
utsattes bygget som bygdevei med statsbidrag
under anlegget Malangsfossen—Kristiannamo.
Efter ansøking fra Målselv herredsstyre be-
sluttet fylkestinget 1936 å søke hele anlegget
fremmet som bygdevei med statsbidrag, kfr.
sak nr. 145/1936.

Overingeniøren har anbefalt anlegget til-
stått ⁶/₁₀ statsbidrag idet han oplyste at veien
er meget berettiget for en betydelig bebyg-
gelse som allerede er der. Dessuten er det
her store bureisningsmuligheter som en van-
skelig kan utnytte sålenge det ikke er vei i
strøket. Med lignende bemerkning som for
foregående anlegg har også fylkestinget an-
befalt sådant bidrag.

Veidirektøren vil efter det oplyste anbefale
at det til dette anlegg ydes ⁶/₁₀ statsbidrag.»

«Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier
(heri innbefattet stamveitbedringer) er for
inneværende termin bevilget:

Under kap. 713 kr. 1 195 350
» » 1160 » 440 000

Tilsammen kr. 1 635 350

Ved denne anledning opfører veidirektøren:

Under kap. 713 kr. 1 712 580
» » 1160 » 538 800

Tilsammen kr. 2 251 380