

Veidirektøren har anmodet overingeniøren om snarest mulig å avgi en utførlig redegjørelse, og forbeholder sig å ta endelig standpunkt til dette veispørsmål, når denne redegjørelse foreligger.

Fylkesveistyret har i sakens anledning avgitt sådan uttalelse:

«Fylkesveistyret vil henlede fylkestingets oppmerksomhet på det av veidirektøren anførte angående veianlegget Lakselv—Karasjok og uttale, at selv om dette veianlegg er et kostbart anlegg i forhold til de interesser det tjener, anser man det dog riktigst at anlegget i sin helhet blir fullført når nu en så stor del av anlegget er oparbeidet. Parsellen Lakselv—Skoganvarre alene var ikke berettiget. Den interesserte befolkning

bor som bekjent ved Karasjok kirkested, veiens endepunkt, og veien får derfor først sin fulle nytte når den føres helt frem.»

Fylkestinget var enig i fylkesveistyrets uttalelse og anbefalte anlegget uten avbrytelse ført frem til Karasjok.

Veidirektøren er ikke enig i den citerte uttalelse om at parsellen Lakselv—Skoganvarre alene ikke er berettiget; bl. a. fordi der skal dyrkes og bebygges på denne strekning. Og det er jo også veidirektørens mening, at der i hvert fall senere engang skal fortsettes til Karasjok.

Veidirektøren skal imidlertid komme tilbake til denne sak, når den nevnte redegjørelse fra overingeniøren foreligger. Det opførte beløp forutsettes anvendt på strekningen Lakselv—Skoganvarre.

#### b. Bygdeveier.

Navn.	Kart i veibudgettprp.	Nuværende overslagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil beviget.	Resterer.	Foreslås opført.
			Kvotandel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Nordely — Russluft i Alta herred . . . . .	1896	132 000,00	1/10	79 200,00	36 000,00	43 200,00	22 000,00
Neiden i Sørvaranger herred . . . . .	1923	216 000,00	1/10	129 600,00	27 000,00	102 600,00	15 000,00
Jarfjordbotn—Karpelv i Sør-Varanger herred . . . . .	1923	123 000,00	1/10	73 800,00	15 000,00	58 800,00	15 000,00
Kviby—Leirbotnvann i Talvik herred . . . . .	—	130 000,00	1/10	78 000,00	—	78 000,00	12 000,00

#### Ad Kviby—Leirbotnvann i Talvik herred.

Dette anlegg skal gå fra dampskipsanløpsstedet Kviby i Leirbotn langs Leirbotndalen til Leirbotnvann, hvor det vil støte til den fremtidige gjennomgangsvei. Det vil således bli en arm til denne, og Talvik kommune hadde derfor krevet veien som hovedvei. Den blev imidlertid klassifisert som bygdevei med største statsbidrag. Anlegget blir en fortsettelse av bygdeveianlegget Jupvik—Kviby med den i 1921 utførte bygdeveibro over Leirbotnelv ved Kviby. Undersøkelse er kun delvis utført, så overslagssummen kan ikke fastslås ennå, men i veiplanen

er anlegget anslått å koste kr. 130 000,00 for 9 km. vei. For kolonisasjon og nyrødning vil denne vei få stor betydning, da hele Leirbotndalen nu er utparsellert til innbyggerne og interessen for jordbruket er stor.

Veidirektøren tillater sig å anbefale statsbidrag til denne bygdevei, som efter det oplyste antas å ville få stor betydning.

Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1923 side 106 anbefaler veidirektøren, at statsbidraget fastsettes til 1/10.

Som bidrag til Finnmark fylkes veifond foreslås opført kr. 10 000,00.

## II. Utbedringer av eldre veier.

Anlegg.	Nuværende overslags- sum.	Bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Tangen bro—Elvenes	76 000,00 <sup>1)</sup>	55 000,00	21 000,00	11 000,00
Strand—Svanvik, og Ryeng—Neverskrubbukt	88 000,00	22 000,00	66 000,00	30 000,00
Elvenes—Jarfjord	?	0,00	?	10 000,00
<b>Tilsammen brutto</b>				<b>51 000,00</b>
<b>netto</b>				<b>45 900,00</b>

For inneværende termin er bevilget brutt kr. 58 000,00 og netto kr. 52 200,00.

Veidirektøren må ta forbehold m. h. t. den oppgitte overslagssum for Tangen bro—Elvenes.

For Elvenes—Jarfjord foreligger ennå ingen plan. Dette er en av de eldre veier i Finnmark og den tiltrenger foruten kurveutbedringer, anlegg av møteplasser, eventuelt utvidelse av kjørebredde.  $\frac{1}{10}$  distriktsbidrag m. v. er vedtatt av fylkestinget 1924.

På veien Seida—Nyborg er utført en del utbedringer for midler som er bevilget på statens vedlikeholdsbudgett. Der gjenstår imidlertid å anlegge møteplasser og utvide kjørebredde på strekningen fra Fjordbotten til Roovejavre, anslått til kr. 6 100,00. Dette beløp er opført i fylkestingets budgетtfor-slag, men veidirektøren må av budgетtmessige hensyn foreslå utsettelse til en senere termin.

Til fortsettelse av veianlegget Lakselv—Karasjok oppfører departementet med veidirektøren for kommende termin kr. 55 000,00.

Som i veidirektørens fremstilling anført har det vært forutsetningen, at dette veianlegg, forsåvidt angår strekningen Lakselv—Skoganvarre skal opparbeides helt for statsmidler.

For den øvrige del av anlegget fra Karasjok til Skoganvarre er forutsatt ydet distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  av de medgående omkostninger (foruten samtlige utgifter til grunn m.

<sup>1)</sup> Herav nedbevilgning kr. 20 000,00.

## Kapitel 714. Vedlikehold av veier.

I veidirektørens fremstilling er anført følgende angående gjennomgangsveienes vedlikehold:

«I veibudgett for 1924—1925 er utarbeidet et fullstendig forslag for statens overtakelse av vedlikeholdet av 4 820 km. hovedvei for et beregnet nettobeløp på statsbudgett av kr. 2 368 000,00. Beløpet er forutsatt tilveibragt av de automobilavgifter som antas å inntektsføre når den nye automobillov er trått i kraft.

De tidligere på statens veibudgett optatte høifjells- og mellomriksveier går, som det vil fremgå av det nevnte forslag, ikke inn i de ovennevnte 4 820 km. gjennomgangsveier, men kommer som tillegg hertil, hvorved statens samlede vedlikeholdsplikt (vinterveistrekninger inklusive) skulde komme til å omspenne et veinett på omtrent 6 170 km. med en utgift av ca. kr. 2 770 000,00.

Det fremlagte forslag, som har vært forelagt fylkene til uttalelse, har i prinsippet omtrent uten undtagelse fått disses tilslutning, hvorimot der angående fordelingen av statsbidraget (automobilavgiftene) med de på grunnlag av dette optatte veilengder fra en del av fylkene har fremkommet divergerende opfatninger. For disse er der i skrivelse av 14de juni 1924 fra Arbeidsdepartementet til Stortingets veikomite nærmere redegjort.

Imidlertid blir en løsning av vedlikeholdsspørsmålet for våre viktigere veiers vedkommende stadig mer brennende. Det viser sig nemlig efter innkomne oppgaver fra fylkene over trafikken at denne er i rask vekst — en vekst som må antas å ville fortsette i meget stor utstrekning i et land hvor en så betydelig del av samferdselen er henvist til landeveiene.

Dersom disse nu ikke gjennom et forbedret vedlikehold bringes til å tale trafikens påkjenninger, vil det bli til ubotelig skade både gjennom de økede utgifter som til slutt ubønhørlig må optas på selve veibudgett og gjennom de unødige og sogar enda større utgifter som selve landeveistransporten blir pålagt gjennom nedsatte lassvekter og redskapsplit.

Det samlede veivedlikehold for alle offentlige veier koster nu ca. 14 mil. kr. mens kjøreredskapens amortisasjon og vedlikehold er oppe i omtrent det dobbelte av denne sum. Dette redskapsplit fordeles sig likeså sikkert og ubønhørlig på befolkningen som veivedlikeholdet — og det må betales.

Disse ting er gjentagende belyst ved tidligere anledninger, men de seneste erfaringer på dette område har styrket opfatningen vesentlig. Det anføres således eksempelvis at for en lang og betydelig veirute med meget stor trafikk, er det praktisk påvist at man ved et systematisk, men relativt billig vedlikehold kan makte trafikken så godt, at den påtenkte fullstendige ombygning av det eldre veidekke kan stilles i bero. Hundretusener blir herved ledige, og veibudgett vil på denne måte strekke desto lenger til den høist påkrevde nybygning.

Det vil da forstås hvilke betydelige verdier der på den ene side kan spares ved et rasjonelt vedlikehold og på den annen side hvor alvorlig det er om vore veier skulde nedslites på en sådan måte at et forbedret vedlikehold ikke lenger kan redde dem. Veidekksombygninger med millionanvendelser vil bli følgen, hvis ikke vedlikeholdet organiseres således at veiene kan holdes i hevd, hvilket med det nuværende herredsvedlikehold i mange for ikke å si de fleste tilfeller er umulig.

En avgjørelse av dette spørsmål synes derfor nu å være påtrengende nødvendig.

Det bemerkes, at det til gjennomgangsveienes vedlikehold forutsatte beløp kr. 2 368 000,00 antagelig vil kunne ventes forhøiet, idet automobilavgiftene allerede for kalenderåret 1926 er beregnet å ville innbringe henimot 3 millioner kroner.

Forutsatt at den nye motorvognlov blir vedtatt efter forslaget, vil der for veivedlikeholdet med fradrag av de til byene forutsatte 5 pct. bli disponibelt et beløp av

kr. 2 850 000,00  
hvorved de foreslåtte ... « 2 368 000,00

vil bli oversteget med ... kr. 482 000,00  
Når dette beløp kommer vedlikeholdet til gode vil der kunne optas et betydelig større veinett enn forutsatt, hvorved det formentlig vil kunne lykkes i det vesentlige å innøse komme de innvendinger som er fremkommet fra enkelte fylker angående veinettets utstrekning.»

Departementet skal bemerke:

Det foreliggende forslag går ut på at en del av de viktigste hovedveier (gjennomgangsveier) i de forskjellige fylker skal vedlikeholdes ved hjelp av de på landdistriktene fallende automobilavgifter, idet det er forutsetningen at der fra distriktenes side ydes  $\frac{1}{10}$  bidrag hertil, jfr. veibudgettproposisjonen for inneværende termin side 125—132.

For innværende termin er bevilget kr. 72 000,00 brutto og kr. 57 600,00 netto. For sistnevnte anlegg, Fauskevåg—Sørvik—Harstad grense er plan ennå ikke utarbeidet. Det opførte overslag er sljønnmessig. Distriktsbidrag 1/3 m. v. er vedtatt av fylkestinget 1924.

### Finnmark fylke.

#### I. Den ordinære veiarbeidsdrift.

For innværende termin er der bevilget kr. 501 000,00 brutto og kr. 470 783,33 netto. Heri inngår henholdsvis kr. 185 000,00 og kr. 169 750,00 netto ekstraordinært til parseller av gjennomgangsveiruten.

I forelegget for fylkestinget 1924 gikk veidirektøren ut fra, at der for kommende termin skulde opføres til veiarbeidsdriften et beløp av omtrent samme størrelse som foreslått i veibudgettprop. for terminen 1924—1925.

Fylkestinget fattet sålydende beslutning: «Fylkestinget tiltrær den av veidirektøren

ren foreslåtte fordeling av veibevilgningene til Finnmark fylke for budgetterminen 1925—26.

Dog vil fylkestinget på det innstendigste gjenta sine tidligere anmodninger om forhøielse av bevilgningen til gjennomgangsveiruten gjennom fylket.

Når man tar hensyn til den betydning denne veirute vil få ved å sammenknytte de forskjellige distrikter i dette av naturen oppstykkede fylke, må man være enig i at det, selv under de nuværende økonomiske forhold, må ansees fullt berettiget å forhøie bevilgningen.»

Som nevnt foran under Nordland fylke uttalte Stortingets veikomite 1924, at det vilde være av stor betydning å få gjennomgangsveien i Nord-Norge, særlig gjennom Finnmark fylke, fremmet hurtigere enn det nu skjer; kfr. i denne forbindelse statsråd Middelthons og veikomiteens formanns uttalelser i Stortinget 1924 forh. side 2061.

Ved nærværende anledning kan veidirektøren ikke opføre mere enn kr. 190 000,00 brutto, kr. 175 500,00 netto til gjennomgangsveien i Finnmark fylke.

I alt foreslås der kr. 499 000,00 brutto og kr. 466 500,00 netto.

#### a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Prosjektert lengde m.	Nuværende overslags-	Hittil bevilget og disponert av	Resterer å søke bevilget.	Der foreslås opført.
			sum.	nedsmidler m. v.		
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Kirkenes—Sandnes—Neverkrukkbukta	1916	30 165	1 700 000,00	1 405 000,00	295 000,00	110 000,00
Lakselv—Karasjok	1918	80 028	1 300 000,00	535 000,00	765 000,00	55 000,00
Kvalsund—Repparfjordbunn	1925	17 790	490 000,00	230 000,00	260 000,00	70 000,00
Kistrand—Kolvik	1900—01	22 838	470 000,00	300 000,00	170 000,00	100 000,00
Smalfjord—Vestertana	1924	24 800	577 000,00	65 000,00	512 000,00	90 000,00

#### Ad Lakselv—Karasjok.

Overslagssummen for dette anlegg lyder på i alt kr. 1 300 000,00.

Herav optar parsellen Lakselv—Skoganvarre som utføres helt for statsmidler, omtrent kr. 590 000,00. Arbeidet er hittil drevet utelukkende på denne parsell.

Til fullførelse av samme skulde der kreves kr. 55 000,00.

Hvad angår parsellen Skoganvarre—Karasjok tillater veidirektøren sig å bemerke, at anleggsutgiftene for denne vei efter det

foreliggende skulde andra til omtrent kr. 700 000,00.

Veidirektøren er kommet til å nære tvil om det riktige i under de nuværende forhold å anvende et så betydelig beløp til oparbeidelse av en vei, som visstnok ikke vil bli til sådan utvilsom nytte for distriktet som mange andre projekterte veier i mere beboelige og dyrkbare strøk i Finnmark fylke.

Det bør derfor efter veidirektørens mening tas under nærmere overveielse om det er fullt berettiget å anvende kr. 700 000,00 på veien Skoganvarre—Karasjok.

## REPPARFJORD—PORSANGERFJORD

Målestokk 1:500 000

