

har en for de stedlige forhold brukbar vei. Den nye vei har sin største betydning som gjennomgangsvei. Der henvises også til kommunens vanskelige økonomiske stilling. Overingeniøren og fylkesmannen har anbefalt dette andragende. Veidirektøren har vanskelig for å anbefale forandret Stortingets beslutning om bidragets størrelse. Hvis bidraget (kr. 14 850) blir for tungt for Målselv kommune bør fylkeskommunen, som har utredet hele distriktsbidraget, til sidelinjen så langt som til Bjerkli, ialfall delvis overta kvotadelsbidraget til sidelinjens fortsettelse til Olsborg av hensyn til veiens interesse for gjennomgangstrafikken.

Otteren—Pollen. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1928, side 86, må veidirektøren ta forbehold med hensyn til planen for den resterende del av anlegget og linjevalget på skredpartiet under Poltjellet.

Sorkjos—Nordmannvik. Der foreligger nu godkjent plan for strekningen, Sorkjos—Langslet—Rotsund. Parsellene mellom Sorkjos og Rotsundelva, 12 788 m., er fullført.

Lynsmark—Sandbukta. Der foreligger nu godkjent plan for hele dette anlegg.

b. Bygdeveier

Anleggets navn.	Kart i vei- budgettprop.	Nuværende overlags- sum.	Forutsatt stats- bidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvota- del.	Kr.			
		Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Nygård—Bjørelvnes . . .	1914	85 000	1/2	42 500	11 192	31 308	10 000
Spilderbukta—Furøy . . .	1929	56 000	1/2	28 000	6 000	22 000	6 000
Langhavn—Espejord . . .	1926	120 000	3/10	96 000	48 000	48 000	10 000

Bidrag til Troms fylkes veifond. I overensstemmelse med fylkestinget operer veidirektøren kr. 84 000.

Spilderbukta—Furøy. Malangen. Dette bygdeveianlegg er beliggende i samme rute som forannevnte hovedveiprojekt Mestervik—Martinshals. På strekningen mellom Martinshals og Spilderbukta fører en bygdevei som er bygget av distriktet med bidrag av fylket. Hele ruten Mestervik—Annes vil få stor betydning som en gjennomgangsvei, der vil sette de indre distrikter i forbindelse med dampskibsleden. Veiene Spilderbukta—Furøy som har en lengde av 3,2 km. er påbegynt for nedsmidler stillet til disposisjon ved kgl. res. av 27de januar 1928. Veidirektøren slutter sig til fylkestingets forslag om at

dette anlegg nu optas på veibudgett. Statsbidraget foreslås satt til en halvdel av anleggskostningene.

Langhavn—Espejord. Dyrøy. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1925 side 75 bemerkes, at Stortinget har gått med på at der bevilges 1/10 statsbidrag til denne vei, som er påbegynt for nedsmidler. Veidirektøren er enig i at den nu optas på det ordinære budgett.

2. Utbedring av eldre veier. For inneværende budgettår er bevilget kr. 60 000 brutto og kr. 46 300 netto. Ved nærværende anledning opføres henholdsvis kr. 48 000 og kr. 36 400.

Anleggets navn.	Nuværende overlags- sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense . . .	120 000	53 000	67 000	15 000
Setermoen—Målselv grense . . .	158 000	127 000	31 000	5 000
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen . . .	240 400	178 000	62 400	10 000
Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense . . .	114 000	41 000	73 000	8 000
Alteidet—Finmark fylkesgrense . . .	54 000	20 000	34 000	10 000

Departementet skal bemerke: Veidirektøren har etter avgivelsen av sitt budgettforslag mottatt meddelelse om at anlegget Omlægning ved Kistefossen bare vil koste kr. 65 000. Av bevilgningen til dette anlegg vil der således spares kr. 5 000 som foreslås tillatt anvendt til veitbedringen Sjøveien—Bardu grense. Det beløp som i veidirektørens forslag er opført til omlægning ved Kistefossen, kr. 7 000 foreslås istedenfor bevilget til veitbedringen Malangen grense—Brandvoll mot distriktsbidrag 1/5 m. v. Til dette utbedringsarbeide som er beregnet å koste kr. 56 000 er der hittil bevilget kr. 5 000.

Departementet slutter sig til veidirektørens endrede forslag. Som følge herav blir det i veidirektørens forslag under kap. 713 post 1 «Nye arbeider» opførte beløp å redusere og post 2 «Utbedring av eldre veier» å forhøje med kr. 7 000 brutto. Da distriktsbidraget til omlægningen ved Kistefossen er 1/4 og til nevnte utbedringsarbeide 1/5 må inntekten i veidirektørens forslag under kap. 2601, Veiarbeider, nedsettes med kr. 117.

Under henvisning til hvad der i fremstillingen er anført angående veianlegget Sama—

Gåre bemerkes at departementet finner å kunne slutte sig til veidirektørens forslag med hensyn til planen for dette veianlegg. Forsåvidt der ikke skulde opnåes enighet med distriktet går man ut fra, at det til nevnte anlegg opførte beløp kr. 30 000 kan overføres til de igangværende anlegg Grov—Saltvatn—Skodbergvatn og Engenes—Igeland—Sørvik med bro over Åndervågstrømmen med kr. 15 000 til hvert av disse anlegg. Videre forutsettes i tilfelle det tiloversblevne av de hittil gitte bevilgninger til Sama—Gåre ca. kr. 38 700 å kunne anvendes ved veianlegget Otteren—Pollen mot distriktsbidrag 1/10 m. v.

«Finmark fylke.

1. Nye arbeider.

For budgettåret 1928—1929 er bevilget kr. 421 000 brutto og kr. 399 450 netto. Herav er henholdsvis kr. 175 000 og kr. 166 250 ekstraordinære beløp til deler av gjennomgangsveien.

Ved denne anledning foreslås der opført kr. 423 800 brutto og kr. 402 700 netto. Herav er henholdsvis kr. 180 000 og kr. 171 000 ekstraordinært til gjennomgangsveien.

Hovedveier

Anleggets navn.	Kart i vei- budgettprp.	Pro- jektort lengde, m.	Nuværende overlags- sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	78 477	1 298 000	824 000	474 000	80 000
Båtsfjord fiskeværvei	—	3 673	104 000	91 000	13 000	18 000
Lund—Bjørnstad	—	1 760	48 000	20 000	28 000	28 000
Akkerfjord—Kvalsund	1929	24 155	927 000	721 000	206 000	80 000
Samfjord—Vestertana	1924	24 426	577 000	455 000	122 000	90 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 624	581 000	196 000	385 000	90 000

Lakselv—Karásjok. Mellom Oterbekken og Laukaguolba er der utstakket en ny linje langs skråningen av Luovos Varre, nedenfor den nuværende sommervei. Omstikningen er 1 095 m. kortere enn den gamle linje, går gjennom penere terreng, har bra trace og stigningsforhold og er kr. 47 000 billigere enn den opprinnelig utstakne linje. Veidirektøren vil i tilslutning til overingeniøren anbefale valget av denne linje. Det ved nærværende anledning oppførte beløp vil medgå til veien innen Kistrand, hvorfor der fremdeles ikke beregnes distriktsbidrag.

Akkerfjord—Kvalsund. Ifølge rekkefølge vedtatt av fylkestinget 1927 står denne vei for tur til å optas på budgjetet. Anlegget forbinder veiene Hammerfest—Akkerfjord og Kvalsund—Repparfjordbotn, og inngår i veiruten Hammerfest—Karásjok, hvis øvrige ufullførte parseller er under arbeide. Det er derfor ønskelig at anlegget, som blev påbegynt i 1923 for nødsmidler, blir fullført snarest mulig.

I overensstemmelse med fylkestinget foreslår veidirektøren anlegget optatt nu — mot

distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget i 1923.

Gjennomgangsveien. Med årlige bevilgninger av nuværende størrelse vil det gå over 50 år før gjennomgangsveien mellom Alteidet og Tana kan bli fullført. Og enda vil der gå ombrent 10 år før veien blir ferdig til Sør-Varanger.

Repparfjord—Porsangerfjord. Under henvisning til veibudgjetproposisjonen for 1928, side 89, hitsettes følgende endelige oversikt for de to undersøkte hovedlinjer:

1. Repparfjord—Olderfjord, lengde 29 624 m., overslag kr. 581 000
2. Repparfjord—Billefjord, lengde 34 640 m., overslag kr. 671 000

Førstnevnte linje oppgis å ha størst lokal interesse samt de gunstigste sneforhold; sistnevnte har den fordel at reiselengden for gjennomgangstrafikken vil bli ca. 15 km. kortere. Veidirektøren er enig med overingeniøren i at den kortere og billigere og visstnok for øvrig heldigere Olderfjordlinje, bør velges. Planen er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgjetprp.	Nuværende overalagsum.	Fortsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Neiden i Sør-Varanger herred	1923	216 000	$\frac{6}{10}$	129 600	87 000	42 600	9 000
Jarfjordbotn—Karpely i Sør-Varanger herred	1923	118 000	«	70 800	62 000	8 800	8 800
Kviby—Leirbotnvatn i Talvik herred	1926	127 000	«	76 200	44 000	32 200	7 500
Elvebakken—Jordfallet i Alta herred	1926	120 000	«	72 000	18 000	54 000	7 500

Som bidrag til Finnmark fylkes veifond foreslåes opført kr. 10 000.

Elvebakken—Jordfallet. Planen for dette anlegg er nu vedtatt. Veiens lengde vil etter denne plan bli 7 820 m.

2. Utbedring av eldre veier.

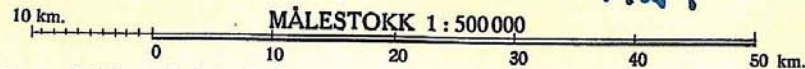
For budgjetåret 1928—1929 er bevilget kr. 61 000 brutto og kr. 51 350 netto.

Ved nærværende anledning foreslåes opført henholdsvis kr. 57 600 og kr. 54 740.

Anleggets navn.	Nuværende overalagsum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Strand—Svanvik og Ryang—Neverskrukkbukt	106 600	88 000	18 600	18 600
Alteidet—Øksfjordbotn	85 000	4 000	81 000	10 000
Seida—Nyborg	43 000	20 000	23 000	10 000
Alta—Kautokeino	—	10 000	—	10 000
Trallebaner samt vintervei i Pasvik	—	—	—	9 000

ALTA — PORSANGERFJORD MED ARM TIL HAMMERFEST

1929



- eksisterende hovedvei
- do. bygdevei
- vei under anlegg
- prosjektert hovedvei
- do. bygdevei
- herredsgrense



Kap. 718 og 2601. Veiarbeider.

Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrubbukt. Overslagssummen for den oprinnelige plan var kr. 88 000. Merutgiften skyldes dels nødsarbeidet og dels at planen er utvidet til å omfatte en del upåregnede utbedringsarbeider på parsellen Ryeng—Neverskrubbukt og utvidelser av veibredden forbi fjellpartiet ved Bjørnsund.

Alteidet—Øksfjordbotn. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1928, side 90—91 opplyses, at overingeniøren i mars 1928 innsendte plan og overslag for heromhandlede utbedringsarbeide.

Efter overingeniørens siste forslag vil de foreslåtte utbedringer koste:

Innen Talvik:	
Fylkesgrensen—Bågnelvdalen . . .	kr. 42 000
Langfjordbotn—Herredsgrensen . . .	« 81 000
Innen Loppa:	
Herredsgrensen—Øksfjordbotn. . .	« 12 000
Tilsammen	kr. 85 000

Veidirektøren forbeholder sig nærmere uttalelse om planen. Ved nærværende anledning gæses ut fra den senest opgitte overslagssum.

Seida—Nyborg. Under henvisning til veibudgettprop. for 1928, side 90, bemerkes, at veidirektøren går ut fra at man foreløbig innskrenker sig til de mest påkrevde utbedringer, som for en lengde av 7 292 m. er beregnet til kr. 43 000. Efter et videregående alternativ er omkostningene beregnet til kr. 106 000.

Alta—Kautokeino. I overensstemmelse med fylkestinget opfører veidirektøren kr. 10 000 som ekstraordinært beløp til fortsatt oparbeidelse av fremkomstvei, foreløbig med Suolovuobme som mål; kfr. veibudgettproposisjonen for 1928, side 91.

Trallebaner samt vintervei i Pasvik. De første trallebaner i Pasvik, de tre nederste forbi Melkefoss, Skogfoss (Mennikafoss) og Kobfoss blev bygget henholdsvis i årene 1914, 1912 og 1920 for Finnmark skogfondens midler. De tre øverste, forbi Jordafoss, Hestefoss og Tangfoss blev bygget i 1924—1925 for midler av bevilgningen til arbeidsløshetens bekjempelse.

Utgiftene til drift og vedlikehold av disse trallebaner har hittil vært utredet av Skogfondets bidrag til Finnmark fylkesveikasse. Som det fremgår av hvad der er anført nedenfor side 101 under avsnittet om vedlikehold av veier foreslår veidirektøren, at staten overtar vedlikeholdet av trallebanene som mellemriksvei.

Imidlertid er det nødvendig å foreta en del utbedringer og nyanlegg, nemlig bl. a. følgende:

Nye skinner til Skogfoss trallebane og utbedringer	kr. 6 000
Diverse utbedringer	« 1 000
Omlægning på Kobfoss trallebane	« 2 000

Veidirektøren tillater sig å foreslå, at der under posten «Utbedring av eldre veier» bevilges kr. 9 000 til disse arbeider. Beløpet opføres som ekstraordinært tillegg og uten krav på distriktsbidrag.

Inntekter vedkommende veiarbeider

(Kap. 2601).

Herom har veidirektøren anført følgende:

«I forrige veibudgettproposisjon (se side 22 og 40) blev det meddelt, at Arbeidsdepartementet vilde opta forhandlinger med Statsrevisjonen om en endret budgetteringsmåte for bidrag til veiarbeider fra andre offentlige administrasjonsgrener. Under disse forhandlinger blev man enige om, at sådanne bidrag herefter bare føres til utgift i statsbudgettet m. v. vedkommende de administrasjonsgrener som yder bidragene og således hverken til inntekt eller utgift i statsbudgettet vedkommende veiarbeider. Derimot vil disse bidrag — i likhet med hvad der skjer med andre midler som stilles til disposisjon for Veidirektoratet — fremdeles anføres i «spesifikasjonene» til statsregnskapet vedkommende veiarbeider således at man her får en samlet oversikt over hvad der ved utgangen av hvert budgettår i virkeligheten har vært til disposisjon og er medgått ved de enkelte anlegg.

I budgettåret 1929—1930 vil der bli å føre til inntekt:

Særbidrag til anlegget Eidsvoll stasjon—Linløkken m. v.	kr. 40 400
Distriktsbidrag som i henhold til hvad der er anført foran side 25 i sin helhet posteres til inntekt i nærværende budgettforslag . . .	« 144 249
3dje termin av bidragene for 1927—1928	« 574 721
2nen termin for 1928—1929	« 529 388
1ste termin for 1929—1930:	
Beregnet distriktsbidrag	kr. 1 720 059
+ Ovennevnte sær-	
bidrag m. v.	« 184 649
Tilbake	kr. 1 535 410
1/3 herav =	« 511 803
Sum inntekt kap. 2601	kr. 1 800 561