





Sletnes—Storstennes (paabeg.) fra  
kr. 16 000,00 til kr. 13 000,00,  
Samuelsberg—Dalen m. v. i Mand-  
dalen (paabeg.) fra kr. 9 000,00 til kr. 5 000,00  
og

Lyngseidet—Rottenvik (paabeg.) fra  
kr. 9 000,00 til kr. 5 000,00.

For Finmarkens amt har veidirektøren avgit saadan fremstilling:

Anlæg.	Terminen 1ste april 1908—30te juni 1909.			
	Amtstingets forslag.		Veidirektørens nærværende forslag.	
	Brutto.	Netto.	Brutto.	Netto.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1. Sopnes—Øksfjordbunden (forts.)	37 000,00	35 150,00	40 000,00	38 000,00
2. Lakselv—Østerbotten (forts.)	16 000,00	15 200,00	26 000,00	24 700,00
3. Skalelv—Kiberg (forts.)	24 000,00	22 800,00	27 000,00	25 650,00
Tilsammen	77 000,00	73 150,00	93 000,00	88 350,00

Sidstavholdte amtsting uttalte paany, at den aarlige bevilgning (for 4 kvartaler) bør økes til kr. 80 000,00 (brutto), hvorved man vilde kunne arbeide samtidig paa et anlæg til.

Veidirektørens nærværende forslag er adskillig høiere end antydnet for nævnte amtsting.

#### Rute I.

##### Alteidet med sidelinjer.

Sopnes—Tappeluft—Øksfjord.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, 1904—1905).

Hittil bevilget . . . . .	kr. 37 000,00
Overslagssum . . . . .	93 000,00
Av resten . . . . .	56 000,00
føreslaaes opført . . . . .	40 000,00

#### Rute VIII.

Smørfjord—Kolvik—Lakselv—Karasjok med sidelinje til Østerbotten.

Smørfjord—Kistrand.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost IX A, 1906—1907).

Til paabegyndelse av dette anlæg blev

for terminen 1907—1908 bevilget kr. 14 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{20}$  m. v. (kfr. st. prp. nr. 1, hovedpost IX A, kap. 7, 1906—1907, side 120—121 og 122; indst. S. VII, 1906—1907, side 41—42, samt forhandlinger i stortinget side 2149—2150).

Skematisk vedtagelse for ovennævnte bidrag er avgit under 4de oktober 1906.

Som det fremgaar av det nedenfor anførte er det bestemt, at heromhandlede anlæg skal utsættes til fordel for veianlægget Lakselv—Østerbotten, hvorfor intet opføres til Smørfjord—Kistrand ved nærværende anledning.

#### Lakselv—Østerbotten.

Ved behandlingen av spørsmålet om veianlægget Kolvik—Lakselv, til hvilket fuldforelsesbevilgning er git for terminen 1907—1908, bragtes paa bane et veianlæg fra Lakselv til Østerbotten, der av amtsagronomen i skrivelse av 16de november 1897 til amtmanden i Finmarkens amt opgives at ville føre gjennom mange kvadratkilometer meget god dyrkningsjord og at være meget berettiget — ja mere berettiget end vei mellem Lakselv og Skoganvarre; kfr. veidirektørens



skrivelse av 31te mai 1900 til det kongelige departement.

Anlægget Lakselv—Østerbotten blev av amtstinget 1905 opstillet som fortrinsberettiget til utførelse av de for tur staaende nye veianlæg i Vestfinmarken under forutsætning av dampskibsanløpssted i Østerbotten.

Da man ikke antok, at der vilde bli opprettet saadant i den nærmeste fremtid, blev det i 1906 besluttet at paabegynde forannevnte veianlæg Smørfjord—Kistrand, til hvilket bevilgning opførtes i den kongelige proposition for terminen 1907—1908, se side 120 o. flg.

Under sakens behandling i stortinget blev det imidlertid vakt motion om at anvende vedkommende beløp, kr. 14 000,00, til paabegyndelse av veianlægget Lakselv—Østerbotten (se forhandlingerne 1906—1907, side 2149—2150), efterat der overensstemmende med forslag i st. prp. nr. 49, 1906/1907 var bevilget midler til utvidelse av den statsunderstøttede dampskibsfart i Vestfinmarken, saaledes at Østerbotten herefter — ialfald en tid av aaret — vil anløpes av lokalskibet.

I forelægget for amtstinget 1907 anbefalte veidirektøren, at anlegget Smørfjord—Kistrand skulde utstaa til fordel for anlegget Lakselv—Østerbotten.

Amtstinget hadde intet at erindre herimot og vedtok det foreslaede distriktsbidrag  $\frac{1}{20}$  m. v. (kfr. skematisk vedtagelse av 31te august 1907).

Hvad planen angaar, saa kan saadan ikke foreligge for anlegget i sin helhet, før dampskibsanløpsstedets beliggenhet (Ladakka eller Havnebugt) blir bestemt.

Ifølge meddelelse fra fyrvæsenet vil antagelig Havnebugt bli valgt.

Arbeidet er foreløbig paabegyndt paa parcellen Lakselv—Brændelv, der er felles for begge alternativer, og for hvilken arbeidsplan er vedtat.

Til anleggets fortsættelse i terminen 1908—1909 foreslaaes opført kr. 26 000,00.

## Rute V.

## Tanafjord—Varangerfjord—Vadsø—Vardo med arm Nyborg—Bigganjarg.

## Skalelv—Kiberg.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, 1901—1902).

Til paabegyndelse av veianlægget Skalelv—Kiberg blev av forrige storting bevilget kr. 3 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{20}$ .

Skematisk vedtagelse for saadant bidrag, omfattende strækningen Skalelv—Bussesund, er avgitt under 4de oktober 1906. Det bemerkes, at Vardø herredsstyre har opstillet som betingelse, at anleggets endepunkt ved Bussesund blir Smelror.

Overslagssummen for strækningen Skalelv—Kiberg andrar til . . . . .	kr. 175 000,00
Av resten . . . . .	172 000,00
foreslaaes opført . . . . .	27 000,00

Angaaende fortsættelsen til Smelror forbeholder veidirektøren sig uttalelse ved en senere anledning.

## Lakselv—Karasjok.

## Rute VIII.

Blandt de av forrige storting regjeringen oversendte veisaker henhører andragende fra repræsentanterne Egede Nissen og Saba om, at veianlægget Lakselv—Karasjok «maa optages paa næste budgetforslag» (kfr. dok. nr. 30, 1906—1907, side 10; indst. S. VII, 1906—1907, side 42, forh. i stortinget s. a., side 2153, og stortingets beslutning av 13de mars 1907, post D 8).

Angaaende dette anlæg skal veidirektøren tillate sig at oplyse følgende:

I skrivelse av 10de juni 1898 meddelte veidirektøren det kongelige departement, at der var bragt paa bane anlæg av en vintervei fra Lakselv om Skoganvarre til Karasjok (kfr. amtstingsforh. 1898, sak nr. 73, side 8).



Ved veisakernes foreleggelse for amts-tinget 1903 oplystes, at Karasjok herredsstyre under 11te mai samme aar hadde vedtatt  $\frac{1}{20}$  m. v. til strækningen Karasjok—Skoganvarre (kfr. amtstingsforh. 1903, sak nr. 50, side 2, 5 og 13—16, samt forh. side 47).

Som det fremgaar av nævnte forhandlinger opstillet amtsinget anlægget Lakselv—Karasjok i første række ikke blot for at skaffe befolkningen i Karasjok, som om sommeren er henvist til den tunge og kostbare baattransport paa Tana, en lettelse med hensyn til færdselen, men særlig fordi man tror, at Karasjok og Lakselvdalen har betingelser for en utvikling, som ved nævnte veianlæg vilde faa et mægtig fremstøt.

Amtstinget vedtok derhos  $\frac{1}{20}$  m. v. samt veiens vedlikehold med indtil  $\frac{2}{3}$  dele af dettes kostende til utredelse av Finmarkens brændevinsavgiftskasse paa betingelse, at Karasjok herredskommune vedtar at utrede nævnte bidrag, dog saaledes, at erstatning for grund, grustak og anden jordskade paa statens grund bortfalder.

I anledning av et til det kongelige departement indkommet andragende om bevilgning av kr. 300,00 til utbedring av postveien mellem Karasjok og Lakselv uttalte veidirektøren i skrivelse av 29de oktober 1903 — i tilslutning til vedkommende avdelingsingeniør — at partielle utbedringer av postveien i hvert fald bør utstaa, indtil resultatet av veiundersøkelsene foreligger.

I amtmandens forelæg for amtsinget 1904 er uttalt, at Karasjok har vedtatt det kontante bidrag for parcellen Karasjok—Skoganvarre, medens parcellen Skoganvarre—Lakselv paa grund av de mere underordnede interesser for Kistrands herred rimeligvis vil bli sidestillet med veianlægget Kolvik—Lakselv (kfr. sak nr. 48, 1904, side 3).

Til sistnævnte anlæg er der — som bekjendt — ikke ydet noget kontant distriktsbidrag.

Kistrand herredsstyre har under 25de juni 1904 vedtatt at yde grund m. v. til Lakselv—Skoganvarre. Vedlikeholdet av denne strækning er ordnet ved herredsstyrets beslutning av 9de oktober 1904.

Karasjok herredsstyre tilbakekaldte under 21de november 1904 sin beslutning om bidrag

til strækningen Skoganvarre—Karasjok grænse, men fastholdt det vedtagne bidrag til Kistrand grænse—Karasjok paa betingelse av, at arbeidet skulde paabegyndes ved Rastiluobal og fortsættes til Karasjok.

Sedvanlig vedlikehold av strækningen Skoganvarre—Karasjok blev dog vedstaat.

Veidirektøren uttalte i skrivelse av 17de januar 1906 til amtmanden, at der efter den sommeren 1905 foretagne befarings av strøket næres tvil om berettigelsen av heromhandlede veianlæg, der ikke vil være av interesse for nogen større befolkning.

Veidirektøren uttalte videre, at en nødvendig betingelse for anlæggets fremme maatte være, at Karasjok herredsstyre gjentok beslutningen av 11te mai 1903 om vedtagelse av  $\frac{1}{20}$  m. v. til strækningen Skoganvarre—Karasjok. Endvidere henstillet veidirektøren til herredsstyret at frafalde fordringen paa, at arbeidet skulde paabegyndes ved Rastiluobal og fortsættes mot Karasjok, idet efter veidirektørens mening strækningen Lakselv—Rastiluobal bør bygges først.

Forsaavidt herredsstyret ændret sin beslutning i overensstemmelse med veidirektørens forslag, vilde veidirektøren anbefale parcellen Lakselv—Rastiluobal fremmet, saasnaart budgetmæssige hensyn tillater. Men anlægget Lakselv—Østerbotten formentes dog at burde gaa foran, hvis dampskibsfarten paa Porsangerfjorden blev utstrakt til Østerbotten (kfr. amtstingets beslutning i 1905).

Paa foranledning av Karasjok herredsstyre har amtsagronomen under 28de mai 1906 avgitt fornyet uttalelse. Han anser Karasjok for at være et av de for jordbruk og fædrift bedst skikkede distrikter i amtet og mener, at der er dyrkningsland for en langt større befolkning end den nuværende.

Av amtsagronomens skrivelse fremgaar, at han dog ikke har befart strøket langs den paatænkte vei om sommeren.

Karasjok herredsstyre vedtok 13de juni 1906 et av lensmand Hegge fremsatt forslag om ydelse av  $\frac{1}{20}$  m. v. til den hele strækning Skoganvarre—Karasjok, hvorhos fordringen om arbeidets paabegyndelse fra Rastiluobal av blev frafalt.



I forelægget for amtstinget 1907 foreslog veidirektøren anlegget utsat indtil videre baade av hensyn til en rationel arbeidsdrift og fordi linjeretningen heller ikke for tiden kan fastslaaes, idet der nemlig — foruten den undersøkte veilinje gjennom Lakselvdalen — kan bli spørsmål om alternativt at undersøke en linje ned til Porsangerfjorden gjennom Brændelvdalen av hensyn til de i denne dal optagne skjærp.

I sin indstilling til amtstinget har amtmanden antydnet oparbeidet en midlertidig kjørbær fremkomst mellom Karasjok og Lakselvdalen. Amtstingets veikomite kunde ikke anbefale en saadan ordning av hensyn til de store vedlikeholdsutgifter.

Komiteen uttalte videre:

«Karasjokveien bør i sin tid oparbeides som almindelig sommervei, dog med enkelt utstyr. Da valget av linjeretning fra Karasjok til Porsangerfjorden — enten Lakselvdalen eller Brændelvdalen — delvis vil være avhengig av de i Brændelvdalen optagne skjærp og hvilket resultat den paa-gaaende prøvedrift vil vise, maa spørsmålet om dette veianlægs paabegyndelse i ethvert fald utstaa, indtil linjeretningen kan fastslaaes».

Komiteindstillingen blev enstemmig vedtatt av amtstinget.

Veidirektøren skal tillate sig at opplyse, at den hittil forutsatte veilinje gjennom Lakselvdalen er ca. 80 km. lang og antages at ville koste ca. kr. 400 000,00.

Nærmere uttalelse forbeholdes avgitt ved en senere anledning, hvorved navnlig spørsmålet om anleggets utstyr maa bli at behandle.

Det tilføies, at armeens generalstab i skrivelse av 10de april 1905 til veidirektøren har uttalt, at Lakselv—Karasjokveien vil kunne bli av adskillig militær betydning, selv om den maatte faa et noget tarveligere utstyr end almindelig ved statens veianlæg.

Departementet skal med hensyn til veianlegget Lakselv—Østerbotten bemerke, at arbeidet her er iverksatt paa strækningen Lakselv—Brændelv.

Angaaende planen for anleggets videre oparbeidelse fra Brændelv til Østerbotten har veidirektøren i skrivelse av 24de december 1907 avgitt uttalelse, hvortil departementet finder at kunne henholde sig.

Veidirektørens skrivelse tillater man sig her at indta:

«I forbindelse med den i veidirektørens budgetfremstilling for terminen 1ste april 1908—30te juni 1909 avgivne uttalelse angaaende veianlegget Lakselv—Østerbotten tillater veidirektøren sig at meddele, at avdelingsingeniør Rode under 22de november 1907 har innsendt hertil resultatet av de anstillede undersøkelser av nævnte projekt i sin helhet.

Som nævnt i veidirektørens budgetfremstilling var planen for anleggets utførelse avhengig av, hvor dampskipsanløpsstedet skulde ligge.

De av fyrvæsenet anstillede undersøkelser har imidlertid ført til det resultat, at det eneste mulige anløpssted er ved **Havnebugten** (kfr. den foreliggende uttalelse av 27de juli 1907 fra fyrdirektøren til veidirektøren).

Avdelingsingeniørens forslag gaar derfor ut paa at føre veien hen til dette sted.

Spørsmålet om veianleggets endepunkt har ikke været forelagt amtstinget, men det ansees for ganske utvilsomt, at baade dette og Kistrand herredsstyre vil tiltræde forslaget om at føre veien hen til dampskipsanløpsstedet ved Havnebugten. Herredsstyret har for sit vedkommende i enstemmig beslutning av 25de juni 1906 uttalt, at hensynet til god havn for dampskib og baater maa være det avgjørende for veilinjens retning.

Saken vil bli forelagt amtstinget i 1908.

Parcellen Lakselv—Brændelv med arm til Banak er tidligere vedtatt (kfr. det



kongelige departements skrivelse av 18de juli 1907).

For parcellen Brændelv—Østerbotten (Havnebugten) foreligger der to alternativer, nemlig:

1. om Skovende med arm til Øvre Brændelv, 7 350 m., anslaat til kr. 88 000,00 og
2. om Ladakka med arm til sjøen ved Ladakka, 9 150 m., anslaat til kr. 114 000,00.

Avdelingsingeniøren foreslaar førstnevnte alternativlinje valgt, idet den direkte veilængde efter denne linje er 3 068 m. kortere end efter linjen om Ladakka. Armen til Øvre Brændelv foreslaaes medtat for at imøtekomme den nuværende bebyggelse der. Allikevel blir linjen om Skovende kr. 26 000,00 billigere.

Veidirektøren finder derfor at maatte tiltræde avdelingsingeniørens forslag.

Arbeidsomkostningerne for det hele anlæg skulde i tilfælde bli kr. 107 000,00 for en samlet længde av 11 680 m.

Forsaavidt angaar armen til Øvre Brændelv bemerkes forøvrig, at denne antages at kunne utføres noget billigere end beregnet, kr. 12 000,00, da det ansees rimelig at innskranke utstyret noget for denne strækning.

Broskjøen for broen over Brændelv ansees unødvendig, men — som uttalt av avdelingsingeniøren — bør kommunen overta garantien for mulige erstatningskrav for den besværliggjorte baattrafik. — — —

Med skrivelse fra veidirektøren av 21de december 1907 har departementet videre mottat et andragende fra opsiddere paa Ingø, Maasø herred, om at faa bygget en veiarm fra veianlægget Finnes—Laukholmen hen til Rørnesodden.

I anledning herav har veidirektøren i sin nævnte skrivelse avgitt følgende uttalelse,

hvortil departementet finder at maatte henholde sig:

— — — — —  
« — — — — — Veianlægget Finnes—Ingø—Laukholmen med arm til Toften blev optat paa veibudgett for terminen 1905—1906 i overensstemmelse med administrationens forslag (se St. prp. nr. 1, hovedpost VIII A, kap. 8, 1904—1905, side 109—111).

Distriktets kvotadelsbidrag blev — av hensyn til de økonomiske forhold i Maasø — fastsat til  $\frac{1}{15}$ .

Med hensyn til nævnte arm til Toften fandt veidirektøren oprindelig denne at være av for lokal natur til at indlemmes i planen for veianlægget paa Ingø.

Senere gik veidirektøren imidlertid med paa at anbefale denne sidelinje medtat. Det oplystes nemlig, at der paa Toften var 59 mennesker fastboende samt i fisketiden ca. 150 fremmede fiskere, samtlige med sin væsentligste handel paa Finnes; endvidere at de paa Toften hjemmehørende børn maa søke skolen paa Ingø.

Den daværende fremkomst mellom Toften og Ingø var omtrent umulig at benytte.

Hvad angaar den nu projekterte arm til Rørnes bemerkes, at Maasø herredsstyre under 8de februar 1907 har anbefalt andragendet, idet den omhandlede arm findes absolut paakrævet.

Amtmanden anbefaler andragendet under forutsætning av, at utgiften ved armens opparbeidelse ikke blir uforholdsmæssig høi.

Avdelingsingeniør Rode har i sin paategningsskrivelse av 11te december 1907 oplyst, at arbeidsomkostningerne antagelig vil kunne supponeres til kr. 2 900,00 under forutsætning av, at arbeidet utføres førstkommende sommer i forbindelse med de da til utførelse kommende grusnings- og etterarbeider paa det bevilgede anlæg.



For senere utførelse maa overslaget antagelig forhøies med ca. 20 pct.

Avdelingsingeniøren finder ikke at kunne anbefale andragendet. Han opplyser, at vøreierne selv har bygget armer fra veien ned til sine hus, saaledes en 325 m. lang arm til Gaasnes og en opkjørsel til Laukholmen, idet veien kun — efter planen — er ført frem til den gamle bro over sundet, der skiller Laukholmen fra Ingø.

At indlemme en arm til Rørnes i planen for anlegget vilde etter hr. Rodes mening ikke være i den grad berettiget som at medta fremkomst helt til Laukholmen dampskibsstoppested.

Den nuværende sti til Rørnes opplyses at være nogenlunde fremkommelig for fotgjengere.

Veidirektøren kan for sit vedkommende henholde sig til avdelingsingeniørens uttalelse og finder derfor ikke grund til at anbefale det foreliggende andragende imøtøkket.

Iøvrig maa departementet — under henvisning til, hvad der foran er anført om veibudgettets størrelse — foreslaa følgende bevilgningsposter nedsat saaledes:

Sopnes—Øksfjordbunden (forts.) fra kr. 40 000,00 til kr. 37 000,00,

Lakselv—Østerbotten (forts.) fra kr. 26 000,00 til kr. 23 000,00 og

Skalelv—Kiberg (forts.) fra kr. 27 000,00 til kr. 24 000,00.

Departementet skal bemerke, at man, hvor intet motsat er anført, tiltræder veidirektørens forslag til bevilgning til de foran omhandlede anlæg.

Det forutsettes, at vedkommende distrikter, som sedvanlig, utreder erstatning til grund og gjærdehold, derunder indbefattet erstatning for grustak i anledning av vei-

anleggene og for anden jordskade utenfor veilinjen, som ved disse foranlediges.

Man tillater sig her at hitsætte, hvad veidirektøren i sin fremstilling har anført angaaende **ekstraordinært vinterarbeide**:

«I henhold til det kongelige departements anmodning i skrivelse av 25de april 1907 (kfr. departementets skrivelse av 28de september s. a.) tillater veidirektøren sig under henvisning til forrige veibudgetproposition side 123 at meddele følgende angaaende veiarbeider, ved hvilke der i tilfælde kan igangsættes ekstraordinære arbeider til avhjælpelse av arbeidsløshet i vintertiden, idet bemerkes, at der ved de i nærværende budget opførte anlæg med de foreslaaede bevilgninger ikke kan paaregnes tilstrækkelig vinterarbeide for mere end den faste arbeidsstok.

I tilfælde av, at der skal gives bevilgning til ekstraordinære arbeider til beskjæftigelse av arbeidsløse, vil man formentlig heldigst kunne anvende saadan bevilgning ved følgende veianlæg:

Smaalenene. Trøsken—Skog—Nordby (bygdeveianlæg).

Akershus. Blikrud—Heggedal.

Hedemarken. Flisen bro.

Buskerud. Sigdal—Eggedal.

— Krøderen station—Noresund.

Nedenes. Songe—Tvedestrand.

Søndre Bergenhus. Rydland—Dybvik.

Søndre Trondhjem. Kjelden bro—Solem.

De ovennævnte anlæg er med undtagelse av Krøderen station—Noresund omhandlet i nærværende budgetfremstilling.

Angaaende dette anlæg tillater veidirektøren sig at henvise til skrivelse herfra av 30te november 1906 samt til det kongelige departements skrivelse av 15de december s. a. til stortingets præsidentskap.

Skematisk vedtagelse for distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  m. v. er under 24de april 1907 avgitt for «omlægning av de syv største bakker paa veistykket Krøderen station—Noresund i Krødsherred, nemlig bakkerne Krøderen station—Haakenrud, Haakenrud—Hervik, Sandmohovet, Sleviken—nordenfor Slevikplads.