

Den i forrige veibudgetproposition side 162 nævnte alternativlinje forbi Mortensnes er undersekt, men fundet saa kostbar, at den er opgitt. Overslagssummen opføres som tidligere med

	kr. 22 000,00
Av det eventuelle restbeløp . . . . .	« 17 000,00
foreslaaes opført . . . . .	« 10 000,00.

### Rute XII.

#### Nordreisa.

Utbedringsarbeider i Nordreisa.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 10, 1897).

For bevilgninger av Stortinget 1891—1898 er der utført vei- og broarbeider i Nordreisa paa strækningen fra sjøen (Sørkjøs) til Vindelys. Distriktsbidraget har utgjort  $\frac{1}{10}$  m. v.

Den usedvanlig store regnflom i juli maaned 1906 foraarsaket ikke ubetydelig skade paa nævnte veier og broer i Nordreisa, særlig Torris—Moskodals- og Stygøibroen. De nævnte 3 broer blev reparert av herredet. Arbeidet, der ifølge meddelelse fra amtsingeniøren er utført paa en fuldt forsvarlig maate, kostet kr. 908,89.

Nordreisa formandskap indsendte under 4de mars 1907 anseknning om av amtveikassen at bli tilstaat som bidrag halvdelen av utgifterne ved reparasjonen.

Amtsingeniøren mente imidlertid, at skal nogen offentlig kasse træde støttende til, maatte det helst være staten. Han fremholdt, at den indtraadte beskadigelse udelukkende skyldtes en naturbegivenhet og ikke i ringeste mon mangler ved anlægget. Under disse omstændigheter fandt amtsingeniøren det rimelig og i overensstemmelse med almindelig praksis i lignende tilfælde, at staten her yder bidrag, hvilket foresloges sat til kr. 800,00 netto.

Amtmanden og amtstinget 1908 anbefalte amtsingeniørens forslag.

Veidirektøren tillater sig at anbefale bevilget det av formandskapet antydede beløp, kr. 450,00.

Departementet skal bemerke, at man av budgetmæssige hensyn finder at maatte innskranke sig til for kommende termin at opføre et beløp av kr. 7 000,00 til paa-begyndelse av veianlægget Sandstrand — Dybvik.

Skematisk vedtagelse for det til dette anlæg forutsatte bidrag ( $\frac{2}{5}$ ) m. v. er avgitt av amtmanden under 16de december 1908.

Angaaende veianlægget Sletnes — Storstennes oplyses, at de i veidirektørens fremstilling omhandlede beslutninger av Balsfjord herredsstyre i møter den 29de juli og 29de august 1908 om at vedta det betingede distriktsbidrag —  $\frac{1}{5}$  m. v. — er approbert ved kgl. resolution av 14de november 1908, og at sedvanlig skematisk vedtagelse for nævnte bidrag derefter er avgitt av amtmanden under 3dje december 1908.

Med hensyn til de av veidirektøren omhandlede 3 broer i vejlinjen Sørkjøs — Vindelys i Nordreisa herred finder departementet efter de foreliggende opplysninger at kunne anbefale den av veidirektøren foreslaaede bevilgning kr. 450,00, eller ca halvdelen av det til broernes reparasjon medgaaede beløp.

For Finmarkens amts vedkommende har veidirektøren avgitt saadan fremstilling:

Anlæg.	Terminen 1ste juli 1909—30te juni 1910.			
	Det av amtstinget vedtagne budget.		Veidirektørens nærværende forslag.	
	Brutto.	Netto.	Brutto.*	Netto.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1. Sopnes—Øksfjordbunden (fuldf.). . . . .	19 000,00	18 050,00	19 000,00	18 050,00
2. Lakselv—Østerbotten (forts.). . . . .	30 000,00	28 500,00	30 000,00	28 500,00
3. Skalelv—Kiberg (forts.) . . . . .	26 000,00	24 700,00	26 000,00	24 700,00
4. Utbedring av rideveien mellem Karasjok og Rastiluobal paa strækningen Karasjok—Natvandet . . . . .	9 000,00	8 550,00	—	—
Tilsammen	84 000,00	79 800,00	75 000,00	71 250,00

Parcellen Ytre—indre Kiberg av ovennævnte anlæg Skalelv—Kiberg er ifølge tidligere forutsetninger at betragte som fiskeværvei. Herved er den av amtstinget i 1905 anbefalte fordeling av bevilgningen paa to almindelige veianlæg og en fiskeværvei imotekommet.

## Rute I.

## Alteidet med sidelinjer.

Sopnes—Tappeluft—Øksfjord.

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

Hittil bevilget . . . . .	kr.	74 000,00
Overslagssum . . . . .	«	93 000,00
Resterer . . . . .	«	19 000,00,

som foreslaaes opført.

## Rute VIII.

## Smorfjord—Kolvik—Lakselv—Karasjok med sidelinje til Østerbotten.

Lakselv—Østerbotten.

(Kfr. kartskisse i st. prp. nr. 1, hovedpost IX A, 1908).

Til dette anlæg er hittil bevilget kr. 37 000,00

Angaaende planen for anlægget henvises til forrige veibudgetprop. side 167—168 og 170—171. Amtstinget 1908 har sluttet sig til den av veidirektøren og det kgl. departement tiltraadte plan, hvorefter anlægget Lakselv om Skovende til Havnebugt med arm til Øvre Brændelv anslaaes til kr. 107 000,00 i arbeidsomkostninger.

Herved er det av veidirektøren i forrige proposition nævnte forbehold med hensyn til armen til Brændelv bortfaldt.

Der resterer altsaa at søke bevilget kr. 70 000,00, hvorav foreslaaes opført kr. 30 000,00.

## Rute V.

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

Skalelv—Kiberg.

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

Hittil bevilget . . . . .	kr.	27 000,00
Overslagssum . . . . .	«	175 000,00
Resterer . . . . .	«	148 000,00,
hvorav foreslaaes opført . . . . .	«	26 000,00

Lakselv—Karasjok.

ad rute VIII.

Veiprojektet Lakselv—Karasjok er nærmere omhandlet i forrige veibudgetproposition side 168—170.

Som det av denne vil sees uttalte veidirektøren i skrivelse av 17de januar 1906 til amtmanden i tilfælde at ville anbefale parcellen Lakselv—Rastilubal fremmet, saa snart budgetmæssige hensyn tillater. Men anlægget Lakselv—Østerbotten forventes at burde gaa foran.

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

I sin indstilling til amtstinget 1907 antydet amtmanden oparbeidet en midlertidig kjørbar fremkomst mellem Karasjok og Lakselv. 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 vedtat av amtstinget.

Ordføreren i Karasjok har senere, nemlig i skrivelse av 19de februar 1908 til amtmanden, uttalt sig for den av amtmanden antydede plan om en midlertidig kjørbar fremkomst mellem Karasjok og Lakselv.

Paa foranledning av amtmandens skrivelse av 14de mai 1908 har veidirektøren i svarskrivelse av 10de juni samme aar anført, at den av amtstinget 1907 vedtagne uttalelse falder sammen med veidirektørens og avdelingsingeniør Rodes opfatning, og at det fra rent teknisk standpunkt maa fraraades, at staten bidrar til en saadan midlertidig fremkomstvei her, da det vil være uoverkommelig for Karasjok herred at vedlikeholde nogen saadan vei paa en forsvarlig maate.

Veidirektøren tilføiet, at skulde amtstingets standpunkt til planen i 1908 bli væsentlig anderledes end i 1907, maa overslaget ogsaa modifiseres i overensstemmelse med en saadan eventuel ændring,

før forslag om anlæggets optagelse paa budgettet kan fremsættes av veidirektøren.

Denne skrivelse blev av amtmanden forelagt amtstinget 1908 uten at være omhandlet i forelægget og uten at foranledige nogen uttalelse fra amtstinget.

Samtidig forelaa der en uttalelse fra Karasjok herredsstyre, avgitt under 29de mai 1908, hvori paa det sterkeste fremholdtes nødvendigheten av, at veianlægget Lakselv—Karasjok maa bli paabegyndt umiddelbart efter at veianlægget Lakselv—Østerbotten er færdig, idet herredsstyret gikk ut fra, at linjespørsmålet indtil den tid kan bli avgjort. Men samtidig androges om, at der allerede paa første budget gives bevilgning til foreløbige arbeider paa de for den nuværende trafik vanskeligere steder paa den del av veilinjen, der er uavhengig av linjevalget, nemlig strækningen fra Karasjok til nordenden av Natvandet (Igjjavre).

Amtmanden foreslog opført kr. 9 000,00 til utbedring av rideveien mellom Karasjok og Rastiluobal (en længde av ca. 45 kilometer) uten noget tilskud av distriktet.

Amtstingets veikomite indstillet med 4 mot 3 stemmer paa en bevilgning av kr. 9 000,00 mot sedvanlig distriktsbidrag  $\frac{1}{20}$  til foreløbige arbeider paa Karasjokveien paa strækningen Karasjok—Natvandet.

Komiteindstillingen blev mot 5 stemmer bifaldt av amtstinget.

Saavidt skjønnes er Karasjok herredsstyre fremdeles av den mening, at målet maa være en sammenhengende kjørevei fra Lakselv til Karasjok, men at man ikke kan vente dette store arbeide optat paa budgettet, før anlægget Lakselv—Østerbotten er færdig. Men paa den anden side har distriktet som nævnt andrat om en bevilgning av kr. 9 000,00 til foreløbige arbeider til lettelse av fremkomsten mellom Karasjok og Natvandet.

Før veidirektøren kan ta endelig standpunkt til dette spørsmål maa der foreligge planer med overslag over, hvad de antydede foreløbige arbeider vilde koste i sin helhet. Herom har veidirektøren henvendt sig til avdelingsingeniør Rode, som i skrivelse av 25de september 1908 har meddelt, at han paa nuværende tidspunkt ikke kan avgi nogen uttalelse om de eventuelle omkostninger.

Avdelingsingeniøren uttaler endvidere, at han ikke kan anbefale den foreslaede bevilgning til midlertidige arbeider. Han anfører bl. a., at nytten av et saadant arbeide vilde bli meget liten for det fremtidige ordinære veiarbeide, at mindst  $\frac{1}{3}$ , kanskje  $\frac{1}{2}$  part av utgifterne vil gaa bort i den tungvindte, spredte arbeidsdrift og de store driftsomkostninger, og at det heller ikke er helt avgjort, hvor alternativerne for linjerne gjennom Lakselvdalen og Brændelvdalen vil komme til at falde sammen. Før at bringe dette paa det rene maa der vistnok foretages en detaljeundersøkelse.

Et eventuelt tillæg til den forutsatte bevilgning til veianlæg i Finmarken burde efter avdelingsingeniørens mening heller anvendes til forøkelse av bevilgningerne til de igangværende anlegg, saa disse kan avsluttes og nye (hvoriblandt i sin tid Karasjokveien) optages tidligere end paaregnet.

Som forholdene nu er kan avdelingsingeniøren ikke anbefale noget slags arbeide paa Karasjokveien, før ialfald Østerbottenveien er færdig.

Han foreslaar saken paany forelagt amtstinget i 1909.

Veidirektøren finder at maatte henholde sig til avdelingsingeniørens uttalelse og navnlig fremhæve, at et saadant foreløbig arbeide 60 à 80 km. fra bunden av Porsangerfjord vilde falde meget kostbart, da man om sommeren vilde være henvist til at føre alle nødvendige transporter mellom sjøen og arbeidsstedet pr. kløv.

Veidirektøren vil dog ikke ganske avvise tanken, men forbeholder sig at komme tilbake til den, naar den foreligger mere utredet paa grundlag av nærmere undersøkelser i marken. — Ogsaa budgetmæssige hensyn hindrer Veidirektøren fra at optage noget beløp til Karasjokveien i nærstående forslag.

Det tilføies, at skematisk vedtagelse for det forutsatte distriktsbidrag  $\frac{1}{20}$  m. v. ikke er avgitt.

Departementet finder av budgetmæssige hensyn til veianleggene Lakselv—Østerbotten og Skalelv—Kiberg at maatte innskranke sig til for kommende termin at foreslaa opført henholdsvis kr. 28 000,00 og kr. 23 000,00.

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

Det forutsættes, at vedkommende distrikter, som sedvanlig, utreder erstatning til grund og gjærdehold, derunder indbefattet erstatning for grustak i anledning av veianleggene 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:

«Under henvisning til forrige veibudgetproposition side 172 tillater veidirektøren sig at meddele,