

gjennemsnittlig har erlagt betydelig høiere kvotadelsbidrag end Nordland, maa man formentlig kunne være sikker forventning om, at der til det her omhandlede anlæg ikke blir avkrævet Tromsø amt et relativt større bidrag end Nordland.

At Tromsø amtsting ifjor vedtog  $\frac{1}{10}$  bidrag til dette anlæg, kan her ikke komme i betragtning. Denne vedtagelse skede under den uttrykkelige betingelse, at Ibbestad herred overtok den samme kvotadel, og da nu herredet har begrenset sit bidrag til  $\frac{1}{15}$ , er amtstingets beslutning kun gjældende for denne anpart.

Jeg ser her bort fra, at det selvfølgelig var en stilltende forudsætning at der ikke vilde bli lagt nogen tungere byrde paa Tromsø amt end paa Nordland.

Naar departementet har henstillet, at forskjellen mellem  $\frac{1}{10}$  og  $\frac{1}{15}$  kvotadelsbidrag maa bli overtat av amtskommunen, finder jeg at maatte fraraade dette, — ikke paa grund av utgiftens størrelse, men av hensyn til konsekvenserne. Det har ganske vist ikke været tanken at den ifjor fattede beslutning skulde komme til anvendelse i et tilfælde som nærværende.

Amtstingets veikomite og amtstinget sluttet sig helt ut til amtmanden.

Det kongelige departement har i skrivelse av 21de september 1912 utbedt sig veidirektørens uttalelse om, hvorvidt der antages at maatte være grund til at søke kvotadelsbidraget til heromhandlede veianlæg fastsat til  $\frac{1}{15}$  ogsaa for den inden Tromsø amt liggende del av veien.

Veidirektøren mener fremdeles at veien maa siges at være til større nytte for Tromsø amt end for Nordlands amt, da omtrent al færdsel vil komme fra det førstnævnte, naar undtages den militære marsjtrafik. Imidlertid har man fundet at kunne foreslaa en nedsættelse av distriktsbidraget inden Tromsø amt fra  $\frac{1}{10}$  til  $\frac{1}{13}$ .

For terminen 1913—1914 foreslaaes opført kr. 34 000,00.

Departementet skal angaaende den nu foreslaaede forlængelse av veianlægget Tennevik—Sandstrand—Dybvik til Svelshavn oplyse, at man med skrivelse fra amtmanden av 12te december 1912 har modtaget sedvanlig skematisk vedtagelse av samme dag for bidrag  $\frac{2}{5}$  — to femtedele — til veistrækningen Dybvik—Svelshavn.

Til paabegyndelse av veianlægget Tennevoll—Soløi—Sjøveien maa man indskrænke sig til for kommende termin at foreslaa opført kr. 5 000,00.

Angaaende anlægget Tromsøysundet—Ramfjorden med sidearm fra Sand-

viken til Ramfjordnes bemerkes, at man slutter sig til forslaget om, at der i planen for anlægget medtages en landingsvor paa Storstennes, anslaaet til kr. 7 200,00, idet tilføies, at der nu foreligger sedvanlig skematisk vedtagelse av 12te december 1912 for bidrag  $\frac{1}{5}$  — en femtedel — m. v. til denne landingsvor.

Som av veidirektøren nærmere omhandlet, har distriktet ikke fundet at kunne avgi vedtagelse for utredelse av det forutsatte kvotadelsbidrag til veianlægget Nordlands amtsgrænse—Elvenes i Gratangen, nemlig  $\frac{1}{10}$  av den del av arbeidsomkostningerne, som — efter fradrag av militærvæsenets bidrag — blir at opføre paa veibudgettet.

Amtmanden har i sakens anledning overensstemmende med en av sidste amtsting fattet beslutning fremholdt ønskeligheten av, at bidraget nedsættes til  $\frac{1}{15}$  i likhet med, hvad der skal utredes av distriktet til den tilstøtende del av anlægget inden Nordlands amt.

Idet man tillater sig at henvide til, hvad veidirektøren herom har anført, finder departementet at kunne slutte sig til det av veidirektøren nu fremsatte forslag om at kvotadelsbidraget til den inden Tromsø amt liggende del av veien nedsættes fra  $\frac{1}{10}$  til  $\frac{1}{13}$ .

Man maa forøvrig av budgetmæssige hensyn indskrænke sig til for kommende termin at foreslaa opført kr. 25 000,00 til anlæggets paabegyndelse.

For Finmarkens amts vedkommende er veidirektørens fremstilling saalydende:

I forelægget for amtstinget 1912 gik veidirektøren foreløbig ut fra en samlet bevilgningssum stor omtrent kr. 85 000,00 netto statsutgift til Finmarkens amt for kommende budgettermin. Amtstinget opførte kr. 120 000,00 brutto, svarende til kr. 111 500,00 netto. Desuten anbefaltes ekstraordinær bevilgning til veien Lakselv—Karasjok.

I vedkommende komiteindstilling uttaltes, at man paany paa det mest indtrængende maa fremhæve nødvendigheten av, at det aarlige veibudget for Finmarken i nær fremtid maa end yderligere forøkes utover kr. 120 000,00.

Trods al sympati for veivæsenets utvikling

i Finmarkens amt, kan ikke veidirektøren finde det berettiget baade at opføre en betydelig forhoiet ordinær bevilgning og desuten bevilgning til Lakselv—Karasjok ekstraordinært. At hjælpe Karasjok ut av sin isolerte stilling maa nemlig være en distriktssak likesaa vel som en statssak. Veidirektøren vil derfor anbefale at Karasjokveien gives plads indenfor den ordinære budgetramme naar leilighet gives (kfr. iøvrig nedenfor).

Veidirektørens nærværende forslag lyder paa tilsammen kr. 95 300,00.

### Rute VIII.

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

##### Smørfjord—Kistrand.

(Kartskisse i veibudgetprp. 1906—1907).

Hittil bevilget	kr.	41 500,00
Overslagssum	«	87 000,00
Resterer	«	45 500,00
hvorav foreslaaes opført	«	40 000,00

### Rute V.

#### Tana fjord—Varanger fjord—Vadsø—Vardo med arm Nyborg—Bigganjarg.

##### Kiberg—Bussesund.

(Kartskisse i veibudgetprp. 1901—1902).

Dette veianlæg skal forbinde Nordvarangerkysten med Bussesund likeoverfor Vardo og danner avslutningen paa den lange veirute Tana fjord—Vardo, paa hvilken der har været arbeidet siden 1890 (kfr. Veiv. hist. side 519).

Efter finmarkske forhold maa anlægget siges at være meget berettiget i sammenligning med flere dels oparbejdede, dels projekterte veianlæg i dette amt.

Det har været amtstingets forudsætning, at denne vei skulde udføres som direkte fortsættelse av det under utførelse værende veianlæg Skalelv—Kiberg (kfr. veibudgetprp. 1906—1907, side 121—122).

Amtstinget 1906 vedtok  $\frac{1}{20}$  m. v. til den hele strækning Skalelv—Bussesund (kfr. skematisk vedtagelse av 4de oktober 1906).

Vardo herredsstyre har opstillet som betingelse at anlæggets endepunkt ved Bussesund blir Smelror.

Med skrivelse av 23de mars 1912 har avdelingsingeniør Rode indsendt plan med overslag for veianlægget.

Veien foreslaaes ført frem til Smelror, fordi skyssstationen og færgestedet bør være der. Der

er imidlertid medtat en arm ned til Svartnes og landingsplads for robaater saavel ved Svartnes og som ved Smelror, fordi det under forskjellige vindretninger er vanskelig at lande, i sterk sydlig vind ved Smelror og i sterk nordlig vind ved Svartnes.

Anlæggets samlede længde er 14 120 m. med overslagssum kr. 90 000,00.

Veidirektøren har intet væsentlig at bemærke til den foreslaaede plan, hvorefter veien vil få et meget enkelt utstyr.

Forudsætningen er, at distriktet — forinden veianlægget paabegyndes — opretter færgefordelse over Bussesund med fast færgemand paa Smelror, samt at der, saasnart veien er færdig oprettes skyssstation for landskyss i Smelror.

Amtstinget 1912 vedtok bidrag til veianlægget Kiberg—Bussesund efter den nu foreliggende plan. Til oprettelse og drift av færgeforbindelse over Bussesund opførtes bidrag paa brænderiavgiftskassens budget.

Med bemærkning at veianlægget i en samlet længde av 10 110 m. fører over statsgrund (overalt udyrket mark), tillater veidirektøren sig at foreslaa opført kr. 30 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{20}$  m. v.

### Rute V b.

#### Fiskeværveier i Tanen.

##### M e h a v n.

Angaaende dette veianlæg tillater veidirektøren sig at henvise til veibudgetprp. 1912 side 108.

Resultatet av de omhandlede videre undersøkelser indsendtes til veidirektøren med avdelingsingeniørens skrivelse av 18de december 1911.

Efter den nye plan, som tiltrædes av veidirektøren, skulde anlæggets samlede længde bli 4 150 m. med overslagssum kr. 40 000,00.

Herav foreslaaes opført kr. 22 000,00 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. Saadant bidrag er vedtat av amtstinget 1912.

Det forudsættes, at der forinden anlægget iverksettes foreligger detaljerte bindende overenskomster med grundeierne angaaende saavel grunde til veien, dens grøfter og skraaninger som ulemper, erstatning og erstatning for flytning av de nødvendige huser, fiskehjud m. v. som veiens anlæg i tilfælde vil foranledige.

### Rute IX.

#### Normandset—Honningsvaag—Kjelvik.

##### H o n n i n g s v a a g — N o r m a n d s e t

Søndre Honningsvaag er et av Vestfinmarkens betydeligste fiskevær med en bymessig bebyggelse

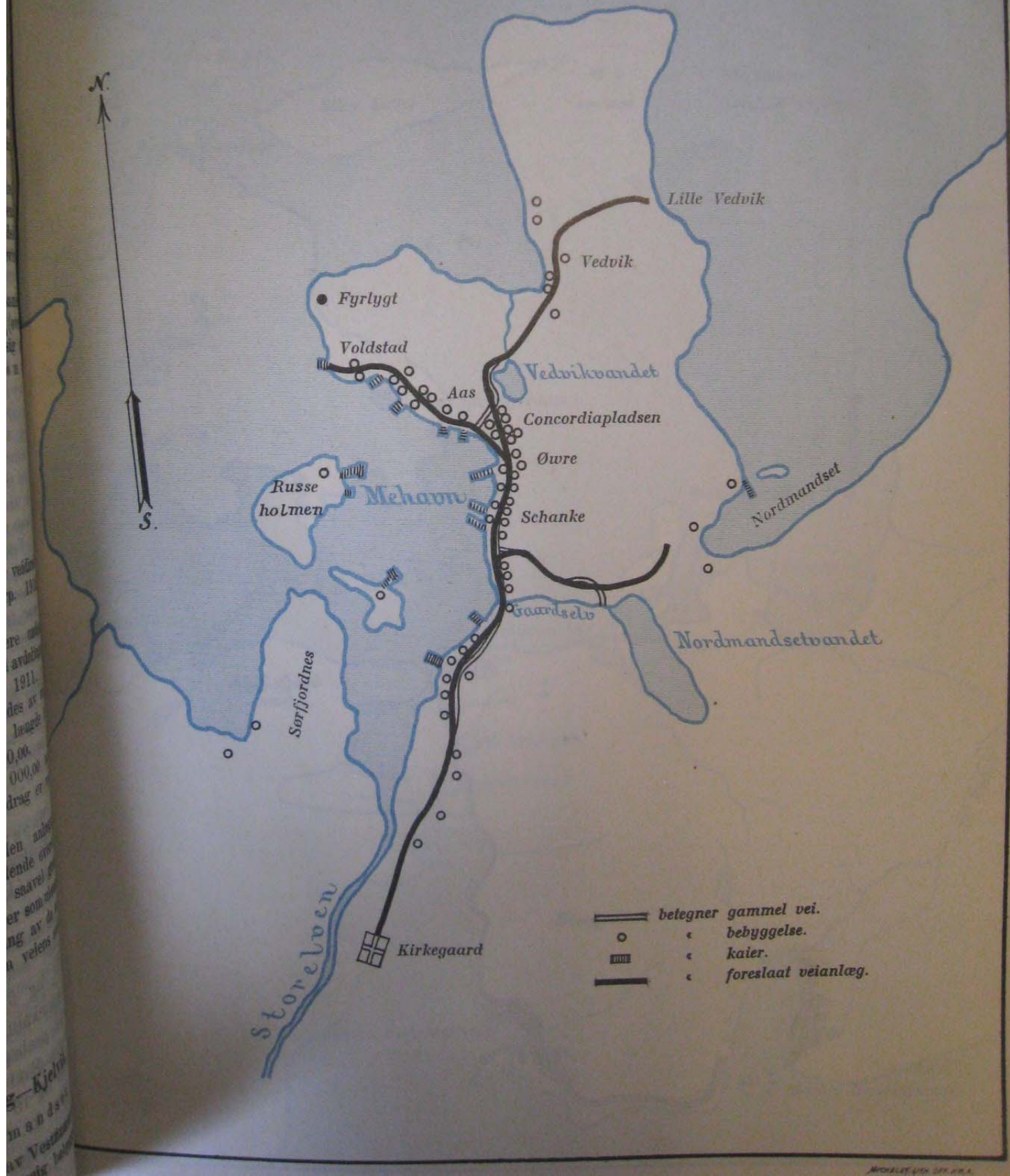
# Rute V b, Mehavn





Maalestok 1 : 20 000

100 m. 0

2 km.

## Nordishavet



-  betegner gammel vei.
-  bebyggelse.
-  kaier.
-  foreslaat veianlæg.

# Rute IX. Honningsvaag - Normandset

Maalestok 1 : 50 000

- betegner kjørevei utført med statsmidler.
- " sti " " " "
- " sti.
- " bebyggelse.
- " foreslaat veianlæg.



hvorigjennem der i 1897—1902 for statsmidler blev bygget vei, som blev fortsat med forbindelse til Nordre Honningsvaag og med fotsti til Kjølvik fiskevær. Bebyggelsen har nu utvidet sig specielt ved Søndre Honningsvaag og indover langs stranden til Honningsvaagbugtens bund, Storbugt, og der søkes om utmaaling av statsgrund over eidet mot Skibsfjord.

Det er meget paakrævet at faa vei her baade av hensyn til de fastboende og til den store trafik i fisketiden, fordi en stor del av fiskeflaaten ikke faar plass paa selve Honningsvaag havn, men maa gaa ind i Storbugt. Hvert aar man utsætter med veibygningen vil fordyre denne, fordi der paa-gaar saa sterk bebyggelse.

Der har i sin tid været søkt om vei fra Søndre Honningsvaag mot Storbugt og rundt Skibsfjord helt frem til Kamøvær, men da dette vil bli et meget kostbart anlag, har herredsstyret senere innskrenket sit andragende til en vei fra Søndre Honningsvaag til Normandset ved Skibsfjord.

Veidirektøren, som befor strøket sommeren 1911, finder sidstnevnte vei berettiget.

Foruten for den mere lokale trafik for befolkningen og for de tilreisende fiskere vil veien ha betydning for tilførsel av agn til Skibsfjord, Kamøvær og de øvrige fiskevær paa østsiden av Magerøen. Søndre Honningsvaag har nemlig an-løp av samtlige ruteskibe.

Under vaarfisket ligger i Søndre Honningsvaag og Storbugt fra 2 000 til 3 500 tilreisende fiskere og 30—60 kjøpefartøier foruten notbruk og agnskibe.

Avdelingsingeniøren uttaler, at der som minimum kan regnes en direkte interessert folke-mengde av 2 000 mennesker (500 pr. km.).

Anlægget er for en lengde av 4 095 m. beregnet til kr. 70 000,00 i arbeidsutgifter.

Planen tiltrædes i det væsentlige av vei-direktøren.

Til anlæggets paabegyndelse foreslaaes opført kr. 10 000,00 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Saadant bidrag vedtoges av amtstinget 1912 (kfr. skematisk vedtagelse av 19de september 1912).

For dette veianlag foreligger der bindende er-klæringer fra grundeierne om grundavstaaelse m. v.

#### Rute VIII.

Se foran.

#### Lakselv—Karasjok.

I sin fremstilling angaaende de veisaker, som herfra forelagdes Finmarkens amtsting 1912 ut-talte veidirektøren bl. a. følgende:

«Veiprojektet Lakselv—Karasjok er nær-mere omhandlet i veibudgetpropositionerne 1908,

side 168—170, 1909, side 93—94, og 1910, side 103.

Amtstinget 1903 oppstillet anlaget i første række.

I forelægget for amtstinget 1907 foreslog veidirektøren Karasjokveien utsat indtil videre baade av hensyn til en rationel arbeidsdrift, og fordi linjeretningen ikke dengang kunde fast-slaaes.

Samme aar bragte amtmanden frem spørs-maal om oparbeidelse av midlertidig kjørb-ar frem kom st mellem Lakselv og Karasjok. Amtstingene 1908 og 1909 anbefalte bevilgning til saadanne foreløbige arbeider.

I forelægget for amtstinget 1910 oplyste veidirektøren, at avdelingsingeniør Rode ikke kunde anbefale foreløbige arbeider, dersom man skal gaa til bygning av kjørevei i nogen nær fremtid, f. eks. like efter avslutningen av vei-anlægget Smørfjord—Kistrand, som for tiden er under oparbeidelse.

Veidirektøren maatte i det væsentlige slutte sig til denne avdelingsingeniørens uttalelse.

Amtstinget 1910 gjentok ikke sin tidligere anbefaling om bevilgning til foreløbige arbeider, og amtmanden uttaler i skrivelse av 29de februar 1912 til det kgl. departement, at han har oppgit denne tanke.

Han anbefaler nu, at veien anlægges efter den av avdelingsingeniør Rode utarbeidede plan som almindelig sommervei, dog med enkelt utstyr. Dette er ogsaa overensstemmende med amtstingets uttalelse senest i 1909.

Den foreslaaede vei vil bli 80 km. lang og er beregnet til kr. 400 000,00.

Veidirektøren har forutsat, at der til vei-anlægget ydes et distriktsbidrag av  $\frac{1}{20}$  m. v. ialfald til strækningen Skoganvarre—Karasjok. Skematisk vedtagelse for saadant bidrag er ikke avgit.

Med hensyn til det forannævnte linjevalg skal veidirektøren bemerke, at der er tale om to linjer: Lakselvdalen eller Brændelvdalen.

Sidstnevnte linje skulde ha sin væsentlige berettigelse i hensynet til de i denne dal optagne skjærp.

Efter det foreliggende er utsigten til berg-verksdrift i Brændelvdalen fremdeles usikker, hvor-for man for tiden faar gaa ut fra, at Karasjokveien blir bygget gjennom Lakselvdalen.

Hvad angaar anlæggets optagelse paa statens veibudget skal veidirektøren bemerke, at ekstraordinær bevilgning — saaledes som av amtmanden foreslaat — kan ikke anbefales. An-lægget bør efter veidirektørens mening først op-tages til bevilgning, naar det har faat plass i amtstingets forslag til budget inden den av centraladministrationen oppgivne budgetmæssige ramme.

Under disse omstændigheder kan der vanskelig udtales noget om, naar anlægget kan ventes optat til bevilgning.

Da det sandsynligvis vil vise sig vanskelig at faa det hele veianlæg Lakselv—Karasjok optat paa budgettet med én gang, henstiller veidirektøren til nærmere overveielse, at man foreløbig indskrænker sig til at faa opført parcellen Lakselv—Rastiluobal overensstemmende med veidirektørens udtalelse i skrivelse av 17de januar 1906 til amtmanden».

Det kgl. departement fandt at maatte henholde sig til den av veidirektøren avgivne udtalelse.

Amtstinget 1912 kunde ikke slutte sig til den av veidirektøren foreslaaede utvei, foreløbig kun at oparbejde parcellen Lakselv—Rastiluobal, men fastholdt tidligere beslutninger om at bygge veien helt frem, men med enkelt utstyr.

I den av amtstinget bifaldte komiteindstilling udtaltes derhos følgende:

«Veidirektøren har ikke tidligere fundet at kunne anbefale nogen ekstraordinær bevilgning til denne vei, men komiteen finder, at man maa betegne forholdene her som saa utenfor det almindelige, at den i tilslutning til amtmandens begrundelse i skrivelse til Arbeidsdepartementet av 29de februar 1912 maa andra om, at denne vei blir bevilget ekstraordinært. Det vil nemlig, som det vil fremgaa av det forannævnte, paa det ordinære veibudget bli umulig at faa plads til de store aarlige summer, som maa opføres, naar dette anlæg er paabegyndt, — ialfald forinden det ordinære budget er kommet op i betydelig høiere samlet sum, end der nu kan opføres».

I en til det kgl. departement rettet forestilling, datert 9de august 1912, har dernæst Karasjok formandskap indtrængende andraget om veiens opførelse paa første budget.

Veidirektøren har sympati for veien, idet denne formenes at ville bidrage meget til videre opdyrkning og befolkningens fremgang i utnyttelsen av de betingelser for fædrift som forefindes. Men saalænge amtstinget ikke engang vil opta den inden rammen av en bevilgning av kr. 120 000,00, finder veidirektøren ikke grund til at foreslaa anlægget optat paa budgettet, navnlig da Karasjok ikke hører til de herreder i Finmarken som staar daarligst med hensyn til folkemængdens bevægelse, og av den grund skulde paakalde statens opmerksomhet. Den øket nemlig med 164 eller ca. 24 pct. fra 1900 til 1910, mens forholdet forøvrigt for de finmarkske herreder stillet sig som følger:

Vardo . . . . .	tilvekst	1 pct.
Talvik, Polmak . . . . .	—	2 «
Kautokemo, Kistrand, Næsseby . . . . .	—	4 «
Alten . . . . .	—	6 «
Nordvaranger . . . . .	—	7 «
Lebesby . . . . .	—	13 «

Maaso . . . . .	tilvekst	16 pct.
Kvalsund . . . . .	—	21 «
Loppen og Øksfjord . . . . .	—	23 «
Tanen (Karasjok) . . . . .	—	24 «
Hammerfest . . . . .	—	25 «
Hasvik . . . . .	—	27 «
Kjelvik . . . . .	—	34 «
Sydvaranger . . . . .	—	70 «
og for amtets herreder i gjennemsnit		16 pct.

Veidirektøren tillater sig forøvrigt at henvis til hvad der er bemærket foran i indledningen.

## Rute VI.

### Sydvaranger.

#### Neiden.

Blandt de av indeværende Storting til regjeringen oversendte veisaker hører andragende fra stortingsmændene Saba og Egede Nissen om bevilgning til et anlæg i Neiden (kfr. dokument nr. 13, 1912, side 13; indst. S. VII s. a. side 22, og Stortingets beslutning av 26de april s. a., punkt F, 4).

Ogsaa til amtstinget 1911 var der indsendt andragende vedkommende dette veianlæg.

Veiprojektet blev anbefalt allerede av amtstinget 1892 (kfr. amtstingsforh. 1893 og 1894).

Resultatet av den anstillede detaljundersøkelse forelagdes amtstinget 1895.

Baade i 1895 og 1896 uttalte amtstinget, at der burde foreligge nye reviderte overslag, for saken optoges til behandling (kfr. veidirektørens udtalelse til amtstinget 1897, sak nr. 76, side 4).

Veisaken blev nævnt i st. prp. nr. 10, 1898, side 79. Herav sees, at hvis man i Norge anlægger vei fra riksgrensen til Neidenfjord, vil der formentlig bli bygget tilstøtende vei i Finland fra Tschuolisjärvi trask i Enare sogn til den norske grænse.

I 1902 avgav avdelingsingeniør Barth modificert overslag, hvorefter vei mellem Sandtangen og Rautios gaard antages at kræve kr. 63 000,00 for en længde av 9 545 m.

Det til amtstinget 1911 indsendte andraget gik ut paa at faa veien bygget for ekstraordinær bevilgning og uten distriktsbidrag.

Saken blev omhandlet i veidirektørens forelæg for amtstinget 1912 uten at foranledige nogen udtalelse fra dettes side.

Veidirektøren uttalte her, at ekstraordinær bevilgning ikke kan anbefales.

Som distriktsbidrag til heromhandlede veianlæg har veidirektøren i veibudgetprp. 1908 forutsat  $\frac{1}{15}$ . Det synes i hvert fald rimelig, at anlægget blir fremmet uten distriktsbidrag.»

Departementet slutter sig til hvad veidirektøren har bragt i forslag for Finmarkens amt vedkommende.

Dog maa man indskrænke sig til for kommende termin at foreslaa opført kr. 17 000,00 til paabegyndelse av veianlægget i Me hav n og kr. 5 000,00 til paabegyndelse av veianlægget Honningsv a a g—Nordmandset.

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

Det forutsættes, at vedkommende distrikter som sedvanlig utreder erstatning til grund og gjærdehold, derunder indbefattet erstatning for grustak i anledning av veianlæggene og for anden jordskade utenfor veilinjen, som ved disse foranlediges.

Man skal derefter hitsætte hvad veidirektøren i sin fremstilling har anført angaaende

#### Ekstraordinært vinterarbeide :

Ved de i nærværende budgetforslag opførte anlæg kan der ikke paaregnes tilstrækkelig vinterarbeide for mere end den faste arbeidsstok.

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

- Smaalenene: Kultorp—Nordby.
- Akershus: Blikrud—Heggedal.
- Nedenes: Songe—Tvedestrand.
- S. Bergenhus: Tøsse—Dysvik.
- N. Bergenhus: Nes—Røneid.
- Førde—Naustdal.
- Romsdal: Rødset—Scholt.
- Henden—Suekvik.
- S. Trondhjem: Fævaagskaaret—Mælan.

I sin budgetfremstilling har veidirektøren videre anført følgende angaaende

#### Ekstraordinære høifjeldsveier :

Veidirektøren har i det foregaaende behandlet alle veianlæg som amtstingene har søkt om at faa opført paa kommende budget.

Som det kgl. departement vil ha bemærket har budgetmæssige hensyn hindret optagelse av disse veiarbeider i nærværende budgetforslag i den utstrækning, som veidirektøren med amtstingene anser ønskelig.

Under disse omstændigheter er det formentlig meget liten utsigt til at man kan vente imøtøkket de mange andre veikrav av mere ekstraordinær karakter, som i den senere tid saa hyppig er fremkommet fra lokale turistforeninger, kommunikationskomiteer og andre interesserte.

Veidirektøren sigter her særlig til de planer som paa forskjellige hold er oppe om at faa iverksat kostbare høifjeldsveier i flere egne av landet — anlæg som i og for sig kan ha megen betydning baade for det enkelte distrikt og for landet i almindelighet, men som vil kræve saa store beløp, at veidirektøren ikke øiner nogen utvei til deres realisation i en nogenlunde overskuelig fremtid.

Da kravene om undersøkelse og nærmere utredning av disse veispørsmal imidlertid stadig gjentages, skal veidirektøren tillate sig at meddele en oversigt over de anlæg av heromhandlede art som særlig har været skutt i forgrunden.

Nedenes amtsting 1912 anbefalte undersøkelse av riksvei fra Bykle i Setersdalen til Haukeliveien.

Dette veiprojekt har i det aller sidste samlet sterk interesse særlig i Kristiansand, hvis magistrat under 29de august 1911 har avgitt en utførlig forestilling om anlæggets fremme.

I skrivelse av 29de november 1911 har veidirektøren avgitt uttalelse til det kgl. departement angaaende projektet, og suppositionsmaessig anslaat omkostningerne til ca. 1 million kroner for en længde av ca. 88 km., regnet fra Homme skole i Valle.

Magistraten har tænkt sig veien oparbeidet ndelukkende for statsmidler og samtidig med de øvrige i Setersdalen paagaaende veiarbeider, der for strækningen Byglandsfjord—Homme skole er anslaat til ca. 1,22 million kroner. Ogsaa Nedenes amtstings beslutning om undersøkelse av en riksvei synes at tyde paa, at distriktsbidrag ikke er forutsat, likesom amtstinget vistnok heller ikke har tænkt sig at dette veianlæg skal opføres i konkurranse med de ordinære veiforetagender inden amtet.

Veidirektøren har i skrivelse av 24de september 1912 fremholdt, at det for tiden ikke ansees