

Departementet skal bemerke, at der ved kgl. resl. av 11te, 18de og 25de november 1921 er tillatt anvendt som forskudd av statskassen følgende beløp til nødsarbeider ved nedennævnte veianlegg:

Grov—Saltvatn kr. 30 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{3}$  m. v.

Tennevoll—Soløy—Sjøveien med arm til Havnli kr. 28 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{3}$  m. v.

Sagelvvatn—Øverbygden m. v. kr. 30 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Storfossen—Fossbakken—Kollen kr. 60 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{15}$  m. v.

Forsåvidt angår de i fremstillingen omhandlede anlegg: Ombygning av broer i Målselv herred og ombygning av Skårvik bro i Salangen har man mottatt en skrivelse fra veidirektøren sålydende:

«Ifølge skrivelse av 23de november 1921 fra overingeniøren for veivesenet i Troms fylke antas der ikke å tiltrenges mere enn kr. 64 000,00 til ombygning av broer i Målselv herred. Da der foruten den hittil givne bevilgning kr. 14 000,00 av nødsmidler er stillet til disposisjon kr. 50 000,00, hvilket beløp i sin helhet vil bli forbrukt, skulde yderligere bevilgning av midler på veibudgettet således være overflødig.

Overingeniøren foreslår derfor, at det beløp, kr. 11 000,00, som er optatt i veidirektørens budgettforslag for terminen 1922—1923 til fullførelse av nevnte broer, overføres til ombygning av Skårvik bro i Salangen mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$ .

Dette arbeide er omhandlet i veidirektørens budgettforslag for kommende termin.

Overingeniøren meddeler, at ombygningen på det nærmeste er ferdig, idet der bare gjenstår endel mindre etterarbeider.

Der antas å ville medgå ialt kr. 13 500,00.

Veidirektøren tillater sig å anbefale overingeniørens forslag.»

Efter det her anførte opfører departementet ingen yderligere bevilgning til ombygning av broer i Målselv herred for kommende termin, men foreslår istedet et beløp av kr. 11 000,00 bevilget til ombygning av Skårvik bro i Salangen mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v.

For Finnmark fylke er veidirektørens budgettfremstilling sålydende:

«Den ordinære veiarbeidsdrift.

For inneværende termin er der bevilget kr. 350 000,00 brutto og kr. 321 000,00 netto. Herav er henholdsvis kr. 32 000,00 og kr. 26 000,00 å regne som ekstraordinært tillegg, nemlig bevilgningene til reparasjon av flomskader og bidrag til vei- og trallebane forbi Storfossen.

Finmark fylkesting 1921 fattet enstemmig bl. a. følgende beslutning:

«Fylkestinget maa beklage at man trods gjentagne henstillinger ikke har faat de bevilgende myndigheder til at øke bevilgningen til fylkets veibygning synderlig. Det er jo almindelig anerkjendt hvilken betydning kommunikationerne har for en bygds eller landsdels trivsel og fremgang. Naar derfor fylket paa mange maater staar tilbake for de øvrige fylker i vort land, er det ikke bare de særegne forhold som gjør det. Paa mange maater er Finnmark fra naturens haand like saa rikt utstyrt som andre fylker; men det staar tilbake paa grund av slette kommunikationer. Al fremgang i fylket — særlig paa jordbrukets omraader — er avhengig av veiforbindelser. Skal derfor fylket hjælpes — om man vil si «ydes hjælp til selvhjælp» maa statsmagterne være mere lydhøre overfor fylkets veikrav end hittil. Et selvhjulpent Finnmark er ikke bare en fylkessak, men en landssak».

Fylkestinget foreslår et budgett for kommende termin på tilsammen kr. 600 000,00 brutto, tilsvarende kr. 561 000,00 netto.

Veidirektøren kan bare skaffe plass for henholdsvis kr. 319 000,00 og kr. 295 500,00.

#### a. Hovedveier.

##### Hammerfest—Akkerfjord.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1915).

Bevilget og avsatt ekstraordinært kr. 420 000,00

Av den ekstraordinære bevilgning til veibygning i tilfelle av arbeidsløshet er stillet til disposisjon . . . . . 90 000,00

Tilsammen kr. 510 000,00

Efter det nu foreliggende antas anlegget å ville koste kr. 531 000,00.

Det resterende beløp kr. 21 000,00 foreslåes opført.



Finmark fylke

Kap. 6. Tit. 1—10. Om bevilgning til veivesenet.

## VI. Kirkenes—Sandnes—Never-skrukkbuk t.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1916).

Hittil bevilget . . . . . kr. 307 000,00  
 Av den ekstraordinære bevilgning til veibygning i tilfelle av arbeidsløshet er stillet til disposisjon ialt . . . . . « 610 000,00

Tilsammen kr. 917 000,00

Under henvisning til forrige proposisjon side 113 opføres overslagssummen fremdeles med kr. 1 300 000,00.

Fylkestinget foreslår opført kr. 200 000,00.

Veidirektøren kan bare skaffe plass for kr. 98 000,00. Det forutsettes at yderligere midler i tilfelle vil kunne disponeres av nødsbevilgningen.

## V. Birkestrand—Laksevoll.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1918).

Bevilget og avsatt ekstraordinært . . . . . kr. 130 000,00  
 Nuværende overslagssum . . . . . « 354 000,00  
 Resterer . . . . . « 224 000,00  
 Fylkestinget søker om å få opført . . . . . « 135 000,00  
 Veidirektøren kan bare skaffe plass for . . . . . « 80 000,00

Imidlertid har veidirektøren anbefalt stillet til disposisjon midler av bevilgningen til nødsarbeider.

## VIII. Lakselv—Karasjok.

(Kartskisse i veibudgettprp. 1918).

Bevilget og avsatt ekstraordinært . . . . . kr. 163 000,00  
 Nuværende overslagssum . . . . . « 1 300 000,00  
 Fylkestinget søker om å få opført . . . . . « 100 000,00  
 Veidirektøren kan bare foreslå « 74 000,00 som opføres uten kontant distriktsbidrag da arbeidet skal påbegynnes på parsellen Lakselv—Skoganvarre.

Også til dette anlegg har veidirektøren anbefalt disponert midler av nødsbevilgningen.

## Bugønes fiskeværvei.

Ved kgl. resolusjon av 21de januar 1921 er der av den ekstraordinære bevilgning til veibygning i tilfelle av arbeidsløshet tillatt anvendt til ovennevnte vei . . . . . kr. 50 000,00

Overingeniøren har med skrivelse av 15de september 1921 innsendt modifisert overslag, hvorefter en vei bygget etter en hovedlinje gjennom fiskeværret for en lengde av 1 110 m. anslåes å koste kr. 86 000,00.

Overingeniøren anbefaler ikke medtatt 2 tidligere påtenkte arbeider: båtvor ved Evangelers bruk og sidelinje over Eidet.

Veidirektøren slutter sig til den av overingeniøren foreslåtte plan.

Det resterende beløp kr. 36 000,00 foreslås opført.

## Gjennomgangsveiruten i Finnmark fylke.

(Henvisning veibudgettprp. for 1920 side 101—102 og 1921 side 114).

Veidirektøren har i skrivelse av 10de september 1921 til overingeniøren for veivesenet i Finnmark fylke uttalt bl. a. følgende:

«Både i 1919, 1920 og nu i år har fylkestinget andratt om å få ekstraordinær bevilgning til en gjennomgangsveirute gjennom Finnmark i fortsettelse av veiruten Busse-sund—Tana.

Spørsmålet om oparbeidelse av en gjennomgangsrute har også tidligere vært fremme. Således uttalte daværende sorenskriver og stortingsmann Johnsen sig i en til veidirektøren avgitt betenkning, datert 8de mars 1898, for utarbeidelse av en samlet plan for veibygningen innen fylket, med hensyntagen både til, at veiene kom til å gjennomskjære de deler av fylket, som særlig er skikket for bebyggelse og opdyrking, og til at disse veier kom til å danne ledd i større veiforbindelser innen fylket.

De fungerende veiarbeidsbestyrere i Finnmark fylke siden slutningen av 1890-årene har alle ved oppstillingen av veiplaner for fylket tatt hensyn til fremtidige inlandsruter, således avdelingsingeniør Saxegaard 26de oktober 1897, avdelingsingeniør Barth 11te juli 1901 og avdelingsingeniør Rode 6te april 1907.

Den sistnevnte plan er forelagt Stortinget i 1908 som ledd i den store veiplan (kfr. veibudgettproposisjonen for 1908 bilag side 112 fig.).

Avdelingsingeniør Barth uttalte i en skrivelse av 3dje mars 1904 til veidirektøren bl. a. følgende:

«Berettigelsen av at skabe store inlandsruter i Finnmarken maa formentlig i det hele endnu stille sig meget tvivlsom paa grund av den spredte bebyggelse og den lidet livlige handelsrørelse her for tiden findes, men paa den anden side bør formentlig tages hensyn til de haarde og lange sjøreiser, man nu er nødt til at foretage, naar man skal fra den ene fjord til den anden, reiser som mange-steds kunde innskrenkes til en fjerdepart baade i tid og længde, om man kunde tage veien over land. Endvidere maa formentlig gaaes ut fra, at der aldrig for alvor vil blive spørsmaal om at bygge større jernbaner



i Finmarken, og da vil vistnok veiene — om sommeren trafikert med motorvogne — kunne tænkes at blive et ganske godt surrogat for jernbaner, naar det hovedsagelig gjælder post- og personbefordring».

I sitt foredrag for fylkestinget 1919 gikk overingeniør Rode nærmere inn på planen om en gjennomgangsveirute gjennom hele fylket fra øst til vest (kfr. fylkestingsforhandlingene for 1919 side 493 flg.).

Overingeniøren fremholdt herunder nærmere, hvor en sådan vei efter hans mening burde gå, nemlig i store trekk over fjordbundene.

I skrivelse av 21de desember 1918 til veidirektøren hadde overingeniør Rode uttalt, at gjennomgangsruuten burde komme i en ikke alt for fjern fremtid, og at den derfor måtte påbegynnes snarest, og at arbeidet måtte op-tas samtidig på flere steder.

Til denne opfatning har fylkestinget gitt sin ubetingede tilslutning (se veibudgettproposisjonen 1920 side 99 og 101—102).

Fylkesveistyret uttalte i 1919 som sin overbevisning, at «næsteften en fortsettelse av Nordlandsbanen gjennom Troms og Finmarken vil neppe nogen foranstaltning være av den betydning for dette fylke som en gjennomgangsvei fra fylkets vestligste til dets østligste grense».

På foranledning av en forestilling fra Nord-Norges fiskerforbund om forbedrede kommunikasjoner henstillet fylkestinget i 1920 til statsmyndighetene bl. a., at der til oparbeidelse av veier innen fylket ydes årlig en ekstraordinær bevilgning på 1 million kroner.

I vedkommende komiteiinstilling blev det uttalt, at for innlands- og fjorddistriktene, hvor jordbruket er en livsbetingelse, må det oppstilles som et uavviselig krav, at veibygningen blir fremmet med langt større kraft enn hvad hittil har vært tilfelle. Skal — anføres det videre — lokaltrafikken bli til full nytte for distriktenes utvikling må der bygges veier og i størst mulig utstrekning opprettes automobilruter.

Efter i sommer sammen med overingeniøren å ha gjennomgått store dele av Finmark fylkes veiprojekter i marken og efter å ha konferert om veisakene med fylkesmannen, har veidirektøren fått en sterk følelse av det berettigede i kravene fra Finmark fylke på veier som kan gjennemsjære og sammenbinde de midtre strøk av Finmarken, som kun har meget liten direkte nytte av dampskibene.

Spesielt har veidirektøren fått et levende inntrykk av at den projekterte gjennomgangsvei vil komme til å få meget stor betydning for disse distrikters økonomiske utvikling».

Overingeniøren har i skrivelse av 15de

oktober 1921 uttalt bl. a., at han er tilbøielig til å anbefale parsellen Repparfjordbotn—Olderfjord opført først på et ekstraordinært budgett. Som ordinært anlegg finner overingeniøren i likhet med veidirektøren, at veien Kistrand—Kolvik burde være fortrinsberettiget.

Sist avholdte fylkesting har opført kr. 100 000,00 i sitt budgетtforslag for kommende termin til gjennomgangsruutens påbegynnelse.

Veidirektøren vilde gjerne ha sluttet sig til fylkestingets forslag, men de budgетtmessige forhold hindrer dette ved nærværende anledning.

Kfr. iøvrig hvad der er anført om gjennomgående veiforbindelser i Nord-Norge foran under Nordland og Troms fylker.

#### Bidrag til Finnmark fylkes veifond.

Overensstemmende med fylkestingets forslag tillater veidirektøren sig å anbefale opført kr. 10 000,00 under denne post.

#### II. Utbedring av eldre veier.

For inneværende termin er bevilget kr. 50 000,00 brutto og kr. 45 000,00 netto.

For kommende termin foreslås opført henholdsvis kr. 61 000,00 og kr. 54 900,00.

#### Gjennem Nesseby, Polmak og Tana.

Til utbedring av veien gjennom Nesseby og Nord-Varanger er bevilget kr. 55 000,00.

Til utbedringsarbeider på samme rute i Nesseby, Polmak og Tana foreslås opført kr. 61 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Omkostningsoverslag foreligger ennu ikke.»

Idet departementet tiltrer veidirektøren forslag for Finnmark fylke, skal man gjøre opmerksom på, at der til nødsarbeider ved de i fremstillingen nevnte veianlegg ved kongelige resolusjoner av 25de november og 2den desember 1921 er tillatt anvendt følgende beløp som forskudd av statskassen:

Ved veianlegget Kirkenes—Sandnes—Neverskrukkbukta kr. 200 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Ved veianlegget Birkestrand—Laksevoll kr. 45 000,00 mot bidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Ved veianlegget Lakselv—Karasjøk kr. 100 000,00.