

kommende intet har å innvende mot at det allerede tilveiebragte distriktsbidrag til omhandlede anlegg anvendes til å påbegynne arbeidet mot senere refusjon av det offentlige.

Nærværende departement forutsetter at saken påny forellegges Justisdepartementet for såvidt det måtte bli spørsmål om å stille til disposisjon ytterligere midler av distriktet til anleggets oparbeidelse.

Med hensyn til spørsmålet om å fremme nevnte hovedveianlegg ved hjelp av automobilavgiftene, henvises til departementets efterfølgende bemerkninger vedkommende veiavgiftene (se side 113).

Spørsmålet om å opføre ny bro over Mortenelven i Målselv for midler som forskutteres av distriktet er likeledes forelagt Justisdepartementet. Man finner ikke å kunne ta standpunkt til dette spørsmål før Justisdepartementets uttalelse foreligger.

Gjennem fylkesmannen er der inkommet et andragende fra Malangen kommune om at distriktsbidraget til det i veidirektørens fremstilling omhandlede veianlegg Mestervik—Martinhals må bli nedsatt fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{8}$. Av hensyn til konsekvensene har hverken overingeniøren eller fylkesmannen kunnet anbefale sådan nedsettelse. Veidirektøren, hvem saken har vært forelagt, er av samme opfatning, og departementet slutter sig hertil.

«Finnmark fylke.

For inneværende budgettår er det bevilget til nye arbeider og utbedring av eldre veier i alt kr. 481 400 brutto og kr. 457 440 netto

Ved nærværende anledning foreslås opført henholdsvis kr. 487 500 og kr. 459 100

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Projektet lengde m.	Nuværende	Hittil	Resterer.	Foreslås
			overslagssum.	bevilget.		opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	77 810	1 343 000	904 000	439 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund . . .	1929	24 155	927 000	808 000	119 000	73 000
Berlevåg—Skonsvik	—	4 420	56 000	—	56 000	56 000
Smalfjord—Vestertana . . .	1924	24 546	647 000	550 000	97 000	70 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	30 102	590 000	291 000	299 000	90 000
Vestertana—Ifjord	1930	ca. 33 000	ca. 650 000	—	ca. 650 000	30 000

Lakselv—Karasjok. Ved nærværende anledning opføres overslagssummen med kr. 1 343 000 eller med kr. 2000 mindre enn i forelegget for Stortinget 1928. Ved den tidligere omhandlede opstikning av linjen mellom Oterbekken og Laukaguolba er der opnådd besparelse, men da kjørebredden mellom Skoganvarre og Karasjok nu er øket fra 2,8 til 3,0 m, blir overslagssummen i det vesentlige uforandret (kfr. veibudgettproposisjonen for 1928, side 88—89). Bevilgningen for budgettåret 1930—1931 vil antagelig bli anvendt innen Karasjok, hvorfor der er beregnet distriktsbidrag.

Berlevåg—Skonsvik. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1917, side 107—108, opplyses, at overingeniøren i sin forslagsskrivelse av 14de februar 1929 har anført bl. a. følgende:

«Berlevåg har i den senere tid vært i rask utvikling. I 1910 var der i fiskeværet en hjemmehørende befolkning på 497 personer. I 1920 var dette tall øket til 908 og nu antas det at befolkningen er ca. 1200.

Den nye bebyggelse i Berlevåg foregår vesentlig vestover, mot Skonsvikstranden, den brede flate strandstrekning mellom Berlevåg og Skonsvik. Allerede få år efter at fiskeværveien var bygget, i 1913, var bebyggelsen trukket videre vestover, hvorved der blev behov forsen forlengelse av veien. Ved Stortingets beslutning i 1917 fikk Berlevåg kommune tillatelse til å foreta en forskuddsvis oparbeidelse av veien Berlevåg—Skonsvik, og i 1919 blev der av denne oparbeidet 860 m. vei for et beløp av kr. 9251,05. Senere er der som armer til denne vei bygget en de bygdeveier med en samlet lengde av 1225 m.

Som følge av den økede bebyggelse er det ønskelig å få flyttet fiskehjellene fra selve været for å kunne anvende grunnen til byggetomter m. v. Ved anlegg av denne vei blir en sådan flytning mulig, idet avstanden fra sjøen til fiskehjellene nu har mindre betydning efter at man i de senere år mere og mere er gått over til å transportere fisken til og fra hjellene med lastebil.»

I overensstemmelse med den av fylkestinget opstilte rekkefølge foreslås anlegget opptatt på budgettet for 1930—1931.

Veidirektøren har i det vesentlige tiltrådt den fremlagte plan.

Distriktsbidraget blev av Stortinget 1917 fastsatt til $\frac{1}{10}$ m. v., hvilket bidrag er vedtatt.

Bidraget, kr. 5 600, forutsettes i sin helhet postert til inntekt i statsregnskapet for 1930—1931, mot at tilsvarende beløp avskrives på distriktets forskuddskonto.

Smalfjord—Vestertana. Overslagssummen for dette veianlegg må forhoies fra kr. 577 000 til kr. 647 000. Dette skyldes dels at prisene i det oprinnelige overslag var vel små, dels nødsarbeidsdriften, men også at anlegget måtte overta stor redskapsbeholdning og mange brakker fra nødsveianleggene, og at verdien av disse beholdninger har måttet nedskrives efter nutidens priser.

Vestertana—Ifjord. Denne vei er en fortsettelse av veiruten Bussesund—Vadsø—Tana og anlegget Smalfjord—Vestertana, og den vil danne den første veiforbindelse mellom østre og midtre del av Finnmark fylke. I henhold til den av fylkestinget i 1927 foreslåtte rekkefølge for optagelse av nye parseller av gjennomgangsveien, skulde dette anlegg nu stå for tur til bevilgning.

I overensstemmelse med overingeniøren anbefalte veidirektøren ved veisakenes foreleggelse for fylkestinget 1929 påbegynnelsesbevilgning til dette anlegg.

I den oprinnelige veiplan av 1922 stod veianlegget Ifjord—Storfjordbotn opført foran parsellen Vestertana—Ifjord.

Til fylkestinget 1929 innkom der en forstilling fra stortingsmann Steinholt med henstilling om, at fylkestinget måtte forandre sin beslutning av 1927 og fastholde den oprinnelige veiplan av 1922, således at veiparsellen Ifjord—Storfjordbotn kom til utførelse fra neste termin.

Den 6te september 1928 fattet Lebesby og Kjøllefjord herredsstyre enstemmig sådan beslutning:

«Herredsstyret beklager at fylkestinget i 1927 har forandret den i 1922 vedtatte plan for bygningen av gjennomgangsveien i Finnmark, hvorved parsellen Ifjord—Vestertana skal bygges før Ifjord—Storfjordbotn.

Kommunen er den eneste som berøres av gjennomgangsveien, som ikke har fått noget anlegg igangsatt. Da den heller ikke har hatt ordinær veibygning på andre anlegg og alt i alt har ca. 4 km. oparbeidet vei, er det lite opmuntrende — ikke minst i disse vanskelige tider — å se den hensynsløshet administrasjonen utviser ved å berøve kommunen ordinært arbeide ennu i 6—7 år. Kommunen lider derved ikke bare et økonomisk tap, men den blir hemmet i sin utvikling for lange tider fremover. Ved at parsellen Ifjord—Storfjord bygges først, vil befolkningen settes i stand til å nyttiggjøre sig veien ved anskaffelse av hester og kjøretøier og stå rustet i konkurransen til veiforbindelsen over fjellet til Tana blir ferdig.

Følger man fylkestingets siste vedtak, vil Laksefjorden bli å betrakte som et opland for Tana—Varanger-distriktene, hvad landverts kommunikasjoner angår. Dette er en så stor tilsidesettelse av Lebesby kommunes interesser at man på det innstendigste vil henstille til det nu avholdendes fylkesting å omgjøre sin beslutning av ifjor og la beslutningen av 1922 på nytt settes i kraft.»

På foranledning avgav overingeniøren i skrivelse av 11te oktober 1928 en uttalelse, av hvilken hitsettes følgende:

«Angående de to anlegg skal jeg i korthet få opplyse. Ifjord—Storfjordbotn blev undersøkt, dels i hovedplan ifjor for å forberede nødsarbeide, og anlegget blev tildelt en bevilgning på kr. 7000 til nødsarbeide for arbeidsledige i Lebesby. Bevilgningen er anvendt. Anlegget er 37 km. langt og beregnet å koste kr. 752 000. Mellom Ifjord og Storfjordbotn, begge steder medregnet, bor 220 mennesker, hvorav de fleste er direkte interessert i anlegget.

Dette anlegg blir foreløbig isolert og får således, inntil det er forbundet med andre anlegg, kun lokal betydning.

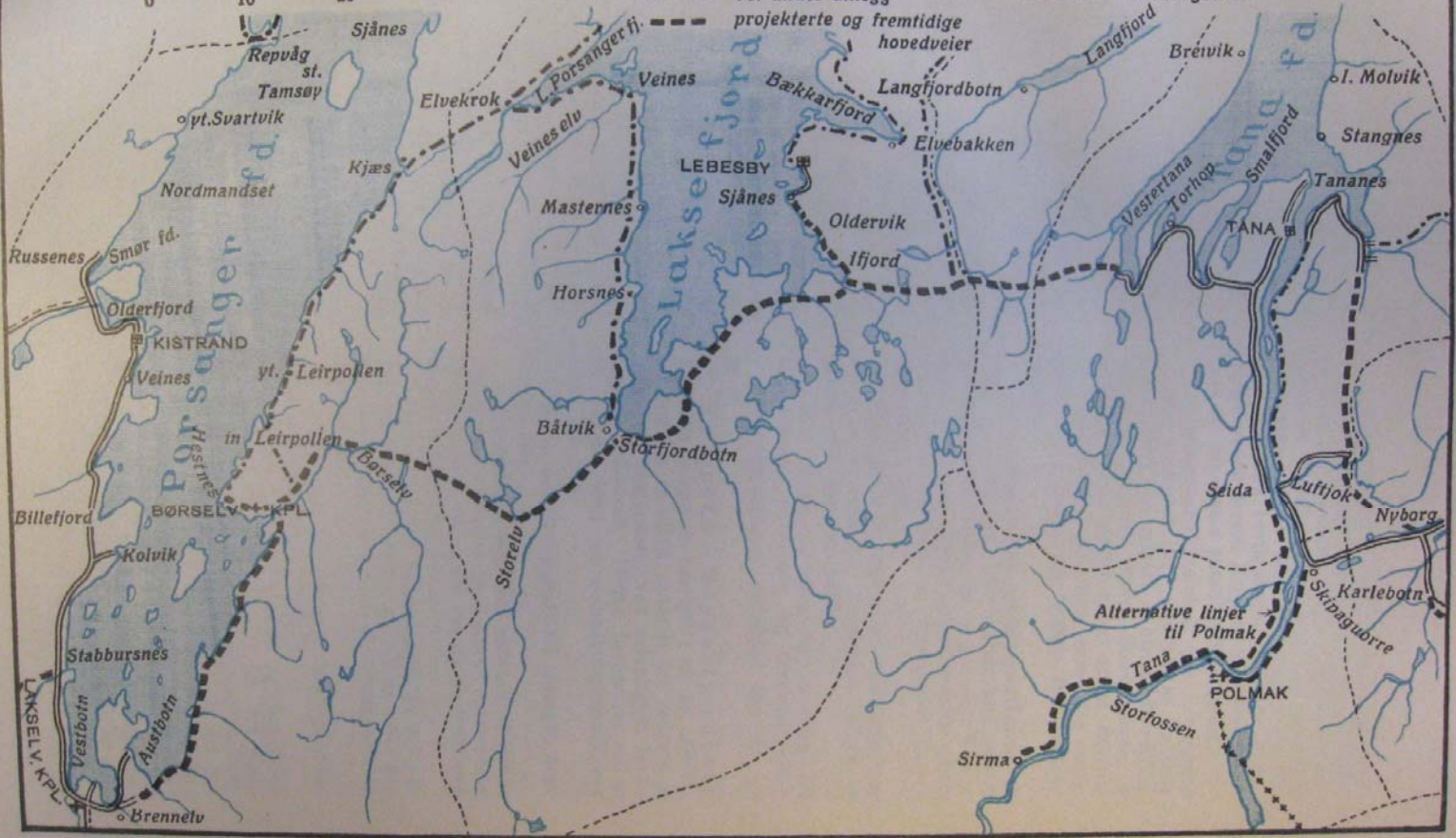
Vestertana—Ifjord er undersøkt i marken i år, men projektet er ikke kontorbehandlet ennu, så nøiaktig overslag kan ikke oppgis. Antagelig vil anlegget koste gjennomsnittlig ca. 20 kr. pr. løpende m. og da linjen er 32,5 km. lang, vil omkostningene bli ca. kr. 650 000. Denne vei vil i sin største lengde gå over udyrkbart og ubeboet terreng, kun ved begge ender, ved Tanafjord og Laksefjord, er vegetasjon og bebyggelse. Som en fortsettelse av veiforbindelsen Bussesund—Vadsø—Tana og anlegget Smalfjord—Vestertana, vil dette anlegg skaffe veiforbindelse mellom Laksefjord og Tana—Varanger. I alt 8 kommuner vil denne veirute berøre.

At jeg har forandret min mening angående rekkefølgen for disse to anlegg, skyldes de forandringer med hensyn til veitrafikk,

VEIFORBINDELSER I KISTRAND, LEBESBY, TANA OG POLMAK

10 km. MÅLESTOKK 1: 600 000
 0 10 20 30 40 km.

- ==== eksisterende hovedvei
- ==== do. bygdevei
- - - - - vei under anlegg
- - - - - projekteerte og fremtidige hovedveier
- - - - - projekteerte og fremtidige bygdeveier
- + + + + + riksgrense
- - - - - herredsgrense



veitransport og veienes betydning som den sterkt økede biltrafikk har medført. Ved anvendelse av motorvogner er nemlig veitrafikkens kostende betydelig nedsatt, særlig over lengere avstande, og dette har igjen bevirket at veitrafikken er øket, og muliggjort veitransporter som ikke var lønnsom med hestekjøretøier.

Som eksempel fra veiruten Bussesund—Tana kan nevnes den forholdsvis store transport av agn og fiskeprodukter, som er opstått ved hjelp av bilene. Tidligere forekom ikke denslags transport.

Biltrafikken har altså medført at veiene er blitt mere tjenlige og mere benyttet for transporter på lengere avstande, og gjennomgangsveiene, de lengere veiruter, har derved fått større betydning enn tidligere.

Av disse grunner mener jeg at en vei mellom Tanafjord og Laksefjord, Vestertana—Ifjord, nu vil ha større betydning for forbindelsen mellom Midt- og Øst-Finnmark enn før. Ser man på hvordan denne forbindelse er nu, finner man at den er meget slett. Laksefjorden trafikeres nu av den såkalte Vest-Finnmarksrute, med et, undertiden to, ukentlig lokalskib, som er opsatt vesentlig med sikte på forbindelse vestover. Den har ingen direkte forbindelse med lokalrutene østenfor og korresponderer ikke med hurtigrutene østenfra. Reiser mellom Øst-Finnmark og Laksefjord er derfor nu både tidsspildende og kostbar.

En veiforbindelse med Laksefjorden vil derfor bli til stor hjelp for reisetrafikken, og dette at man kan komme i landverts forbindelse med Vestfinnmarkruten og undgå å trafikere Østhavet, vil ikke minst for turisttrafikken være av stor betydning og formentlig op hjelpe denne i høi grad.

Det kan muligens se rart ut at forholdene skulde ha forandret sig sådan i løpet av 5 år, at en ombygning av rekkefølgen for de to angjeldende anlegg skulde være berettiget, men det er nettop i denne tid biltrafikken i Finnmark har tatt sådan opsving og er blitt en økonomisk faktor av betydning.

Det som både stortingsmann Steinholt og Lebesby herredsstyre anfører til fordel for at veien Ifjord—Storfjordbotn skal bygges først, er den økonomiske betydning det vil ha for kommunen å få igangsatt et større offentlig anlegg innen herredet. Dette er forståelig, idet et sådant anlegg vil skaffe innbyggerne arbeide, omsetning og fortjeneste. Men bortsett fra dette moment som det blir de bevilgende myndigheters sak å ta fornødent hensyn til, mener jeg at det nu er av større almen interesse at veien Vestertana—Ifjord blir bygget først.

Fylkestinget 1929 vedtok følgende:

7 — Veib.

«Fylkestinget fastholder sin beslutning i sak 58/27 angående rekkefølgen for påbegynnelse av nye parseller av gjennomgangsveien. Forsåvidt distriktsvedtagelsen for parsellen Vestertana—Ifjord ikke blir bragt i orden i tide, anbefales bevilgningen overført til den igangværende parsell Repparfjord—Porsangerfjord og den næste parsell Alta—Talvik.»

Stortingsmann Steinholt har i telegram av 22de november 1929 meddelt at Lebesby herredsstyre har vedtatt å utrede distriktsbidraget til anlegget Ifjord—Storfjordbotn, og at herredsstyret uttaler håpet om at Stortinget imøtekommer det ifjor innsendte andragende om at denne vei bygges før fjellovergangen.

Veidirektøren må under henvisning til hvad overingeniøren har anført med hensyn til rekkefølgen mellom de to parseller Vestertana—Ifjord og Ifjord—Storfjordbotn slutte sig til forslaget om, at førstnevnte parsell påbegynnes først.

Skjematisk vedtagelse for distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. til anlegget Vestertana—Ifjord er avgitt 11te desember 1929.

Med hensyn til plan og overslag må veidirektøren forbeholde sig uttalelse senere.

Distriktsbidraget anbefales satt til $\frac{1}{20}$ m. v.

Kvalsund — Repparfjordbotn. Til dette anlegg er bevilget i alt kr. 468 000, likesom det er tillatt anvendt det nødvendige beløp av besparelsen ved veianlegget Birkestrand—Laksevoll. Denne besparelse andrar til ca. kr. 3000 (se veibudgettproposisjonen 1928, side 89).

Efter det foreliggende vil anlegget koste kr. 462 000.

Fylkestinget 1929 har anbefalt at der av besparelsen anvendes kr. 3 800 til oparbeidelse av en veiarm fra dette anlegg til Feikfjord, mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Nevnte arm vil få en lengde av 417,6 m. Den er forutsatt utstyrt på samme måte som hovedveianlegget med 3,6 m. kjørebredde og grusveidekke.

Med hensyn til anleggets berettigelse har overingeniøren anført følgende:

«Feikfjord er et handels- og dampskipsanløpssted i Repparfjorden, 11 km. fra Kvalsund og ca. 7 km. fra Repparfjordbotn. Stedet, som har dampskipsbrygge, er det heldigste havnested for befolkningen i den midtre del av Repparfjorden. Under sildefiskeriene er stedet godt besøkt av fartøier, da det har den beste havn i fjorden. Jeg finner det derfor berettiget å skaffe stedet forbindelse med hovedveien.»

Det er senere oplyst, at der i Feikfjord er 6 bruk som får direkte nytte av veien.

Veidirektøren tillater sig efter omstendighetene å anbefale, at Stortinget gir sitt sam-

tykke til den foreslåtte utvidelse av planen for veianlegget Kvalsund—Repparfjordbotn.

Imidlertid mener veidirektøren at armen bør klassifiseres som bygdevei, og statsbidraget settes til $\frac{6}{10}$ av arbeidsomkostningene.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i vei-budgettprp.	Nuværende overslags-sum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Neiden i Sør-Varanger herred	1923	216 000	$\frac{6}{10}$	129 600	96 000	33 600	9 000
Kviby—Leirbotnvatn i Talvik herred	1926	127 000	$\frac{6}{10}$	76 200	51 500	24 700	6 000
Elvebakken—Jordfallet i Alta herred	1926	120 000	$\frac{6}{10}$	72 000	25 500	46 500	7 500

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

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Alteidet—Øksfjordbotn	85 000	14 000	71 000	10 000
Seida—Nyborg	43 000	30 000	13 000	13 000
Alta—Kautokeino	57 000	20 000	37 000	15 000
Smørfjord—Havnebukta	—	—	—	10 000
Trallebaner samt vintervei i Pasvik	21 000	9 000	12 000	8 000

Alteidet—Langfjordbotn—Bågnelvdalen og Langfjordbotn—Øksfjordbotn. Planen, som omfatter utbedring av denne vei i en lengde av 21 495 m., er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren.

Smørfjord—Havnebukta. Av denne 84 km. lange veirute er veien Kolvik—Lakselv, 33 km., tidligere utbedret for biltrafikk.

Overingeniøren har meddelt at der på den øvrige del av ruten trenges følgende utbedringer:

1. Ombygning av Olderfjord bro.
2. Utbedring av kurver og anlegg av møteplasser på strekningen forbi Forvikfjellet ved Olderfjord.
3. Utbedring av slyngene i Havnebuktbakene ved Østerbotten.

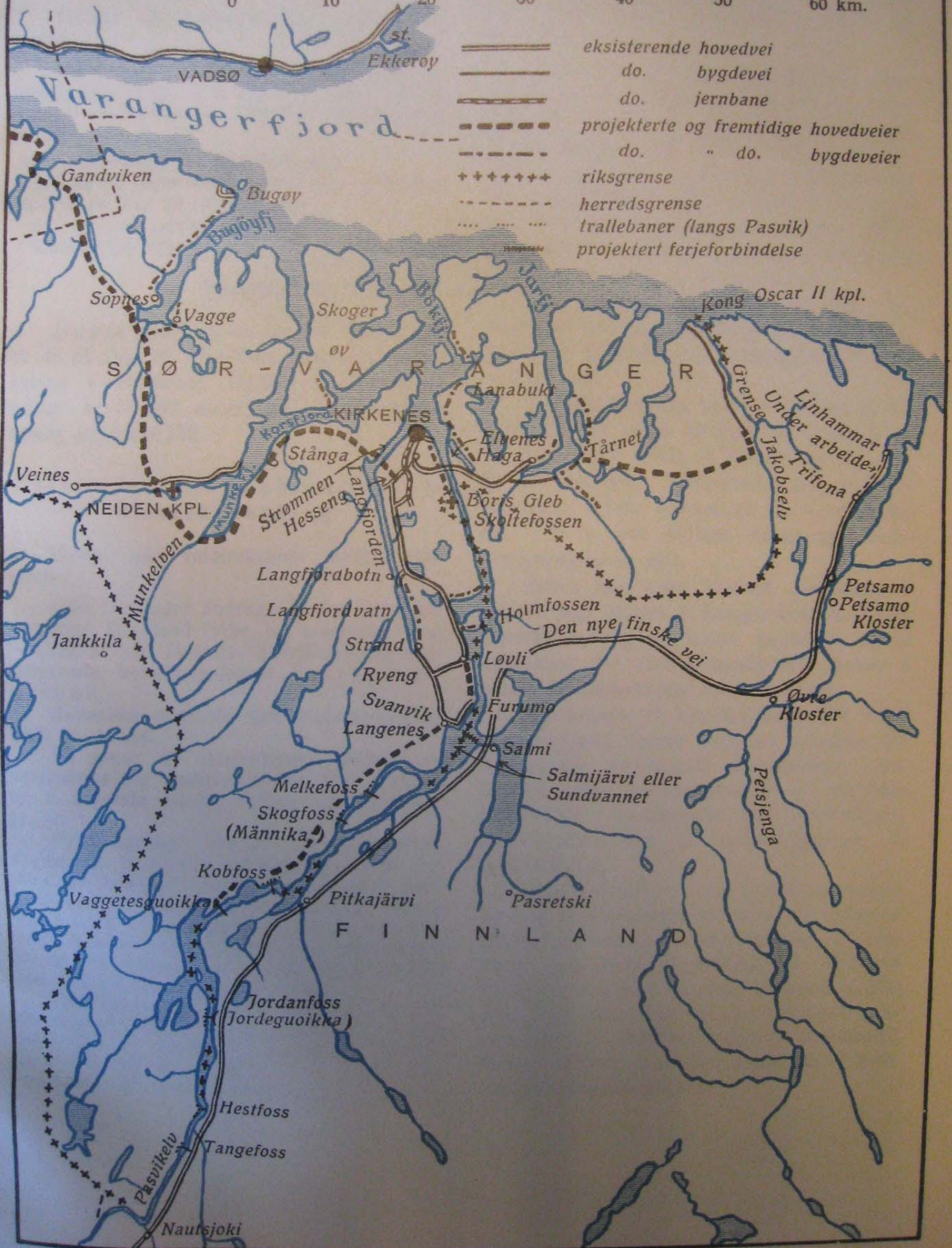
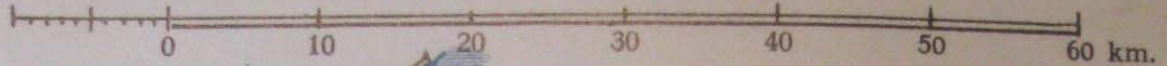
Der foreligger ennå ikke plan for disse arbeider. Veidirektøren forbeholder sig nærmere uttalelse når planen er innkommet hertil, men slutter sig til forslaget om at der bevilges kr. 10 000 på budgettet 1930—31 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til påbegynnelse av disse arbeider.

Trallebaner samt vintervei i Pasvik. Under henvisning til veibudgettproposisjonen for 1929, side 97 og 101—102 opføres kr. 8 000 til nye veivokterboliger ved Kobbefoss og Hestefoss trallebaner. Beløpet opføres uten krav på distriktsbidrag.»

VEIFORBINDELSER SYD FOR VARANGERFJORD

10 km.

MÅLESTOKK 1:600 000



- eksisterende hovedvei
- do. bygdevei
- do. jernbane
- projekteerte og fremtidige hovedveier
- do. " do. bygdeveier
- riksgrense
- herredsgrense
- trallebaner (langs Pasvik)
- projekteert ferjeforbindelse