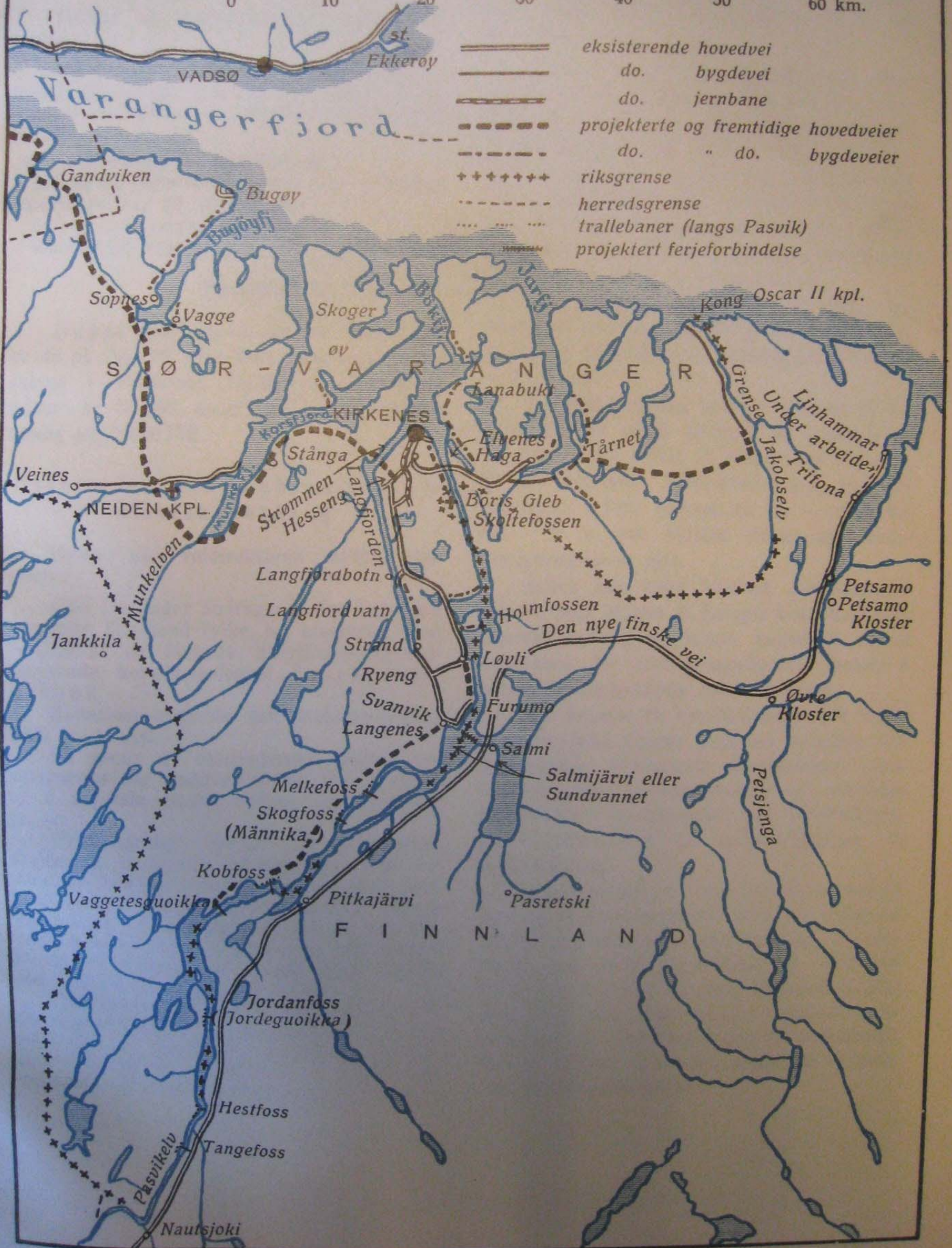
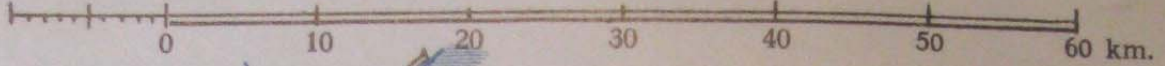


VEIFORBINDELSER SYD FOR VARANGERFJORD

10 km.

MÅLESTOKK 1:600 000



Veidirektøren finner imidlertid at distriktsbidraget til utbedring av denne vei som er av mere lokal interesse enn gjennomgangsveien Oteren—Pollen—Årøbukta, bør være $\frac{1}{5}$ m. v.

Lyngsmark—Dorrisjok. (Kartskisse i veibudgettprp. for 1927). Det er efter det foreliggende uomgjengelig nødvendig å få ombygget de gamle trebroer i hovedveien opover Nordreisadalen. De er bygget i 1891—1897 og er ikke beregnet for biltrafikk. Det er nu en betydelig lastebiltrafikk opover dalen, vesentlig til og fra Moskudal gruber.

Der er utarbeidet plan for hel utbedring av veien. Av de samlede omkostninger kr. 66 000 faller kr. 38 550 på broene.

Fylkestinget anbefaler at ombygningen av disse broer tillates utført for midler som forskuddsvis utredes av Troms fylkes tilgodehavende av staten for forskuddsvis oparbeidelse av veianlegget Alteidet—Finmark fylkesgrense mot refusjon, når anlegget Lyngsmark—Dorrisjok blir bevilget på veibudgettet.

Det bemerkes at Justisdepartementet efter omstendighetene ikke vil reise nogen innvending mot sådan forskuddsvis oparbeidelse.

Veidirektøren foreslår Stortingets samtykke hertil innhentet.

Distriktsbidraget foreslås satt til $\frac{1}{10}$ m. v som ved det oprinnelige anlegg. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget 1930. Ved

kgl. resol. av 20 november 1930 er av nødsmidler tillatt anvendt kr. 2 400 til påbegynnelse av dette arbeide.

Finmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgetår bevilget i alt kr. 487 500 brutto og kr. 459 100 netto.

Ved nærværende anledning foreslås opført henholdsvis kr. 495 600 og kr. 467 410.

Hertil kommer hvad der av tilleggsbevillingen til sambindingsveier er opført til veianlegget Vestertana—Ifjord, nemlig kr. 60 000 brutto og kr. 57 000 netto.

Det bemerkes at fylkestinget i møte den 15 juli 1930 enstemmig fattet følgende beslutning:

«Fylkestinget henstiller til staten at bevilgningene til gjennomgangsveien i Finmark må bli forhøiet så den kan bli fullført innen en rimelig tid.

Med de nuværende bevilgninger vil der endnu medgå en menneskealder før gjennomgangsveien er ferdig.

Til sammenligning kan pekes på at Finland har gjennomført veianlegget Rovaniemi—Petsamo — en strekning på ca 600 km. på 10 år».

1. Nye veiarbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Prosjektert lengde.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	77 810	1 343 000	984 000	359 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund	1929	24 155	972 000	881 000	91 000	70 000
Elvenes bro	—	107	168 900	168 300	600	600
Smalfjord—Vestertana	1924	24 219	647 000	620 000	27 000	27 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 872	590 000	381 000	209 000	100 000
Ifjord—Storfjordbotn	1930	37 000	752 000	46 775	705 225	76 000
Vestertana—Ifjord	1930	34 404	744 000	24 500	719 500	60 000
Hasvik—Breivikbotn	1931	18 400	ca. 330 000	ca. 41 900	288 100	40 000

Lakselv—Karasjok. Bevilgningen for budgetåret 1931—1932 vil bli anvendt innen Karasjok herred, hvorfor det er regnet med distriktsbidrag.

Akkerfjord—Kvalsund. Ifølge nylig utarbeidet restoverslag må overslagssummen forhøies fra kr. 927 000 til kr. 972 000. Årsaken hertil er den store nødsarbeidsdrift. Overskridelsen faller vesentlig

på redskaps- og arbeiderforpleiningskonti. Den til sine tider store arbeidsstyrke krevet en stor redskapsbeholdning som ofte måtte flyttes, og ved at nødsarbeidet vesentlig foregikk i vintertiden måtte der anvendes mange brakker, hvorved omkostningene til arbeidernes underhold blev adskillig større enn under ordinar arbeidsdrift.

Der foreligger andragende fra Serøysund

formaanskap om å få eftergitt skyldig distriktsbidrag bl. a. til denne vei; kfr. hvad det er anført herom side 102.

Elvenes bro i Sør-Varanger herred. Denne bro er bygget som hengebro, er ca. 107 m. lang og har en kjørebredde av 2,6 m. Anlegget er utført for nødsmidler og har kostet kr. 168 299,65.

Ved broens avlevering 25 oktober 1929 til distriktet bemerket distriktets representanter, at det vilde være ønskelig å få anbragt vikeplasser for fotgjengere på broen.

Da det er ubekvemt og ofte vanskelig for en fotgjenger å møte en bil på den lange og smale brobane, og trafikken dessuten er blitt uventet stor, har veidirektøren i likhet med overingeniøren funnet å burde anbefale, at der anbringes 4 vikeplasser for fotgjengere på broen.

Omkostningene hermed anslåes til ca. kr. 600, som foreslåes opført for terminen 1931—32 mot $\frac{1}{15}$ distriktsbidrag — som for broanlegget. Fylkestinget 1930 vedtok sådant bidrag.

Repparfjord—Porsangerfjord. Det er nu bestemt at veilinjen skal legges nærmere Skaidijok av hensyn til den fremtidige vei til Alta og at broen over Repparfjordelven utføres med 1 spenn på 60 m. mot tidligere forutsatt 2 spenn på 36 m.

Anleggets kostende økes herved med kr. 9 000 til kr. 590 000.

Ifjord—Storfjordbotn. Dette anlegg, hvortil påbegynnelsesbevilgning blev gitt av Stortinget 1930, er omhandlet i veibudgettproposisjonen for 1930, side 96—97; kfr. budgett-innst. S. nr. 111, 1930, side 7, og forh. i Stortinget side 1291—1301.

I den kgl. proposisjon var det opført påbegynnelsesbevilgning til veianlegget Vestertana—Ifjord. Dette anlegg blev som følge av Stortingets beslutning utsatt til fordel for førstnevnte anlegg.

Fylkesmannen meddelte i sitt forelegg for fylkestinget 1930, at fylkesveistyret enstemmig har funnet å måtte nedlegge en bestemt protest mot den foretatte ombygning av disse to parseller av gjennomgangsveien.

Fylkestinget fattet mot to stemmer sådan beslutning:

«Fylkestinget slutter sig til fylkesveistyrets protest mot Stortingets vedtak om bygning av veien Ifjord—Storfjordbotn. — — — — Man beklager at Stortinget har gjort nevnte vedtak som desavnerer både fylkestinget og de myndigheter som har med veibygningen å gjøre. Man vil på det innstendigste henstille til Stortinget å omgjøre sitt vedtak så veien Vestertana—Ifjord kan bli bygget i den rekkefølge som fylkestinget i 1927 og 1929 har anbefalt. Videre hen-

stilles det til Stortingets veikomite å befare veilinjene».

Fylkesmannen har i skrivelse av 18 august 1930 henstillet til Arbeidsdepartementet å ta denne sak op til ny behandling i forelegget for Stortinget 1931. Fylkesmannen uttaler, at det vil volde distriktene stor skade og mange ulemper, at veien mellem Tana og Laksefjord ikke blir bygget snarest mulig, og at veibygningen i utilbørlig grad blir fordyret ved at anleggsdriften i Vestertana nu helt nedlegges for om nogen år på ny å måtte op-tas på samme sted.

Veidirektøren foreslår ved nærværende anledning, at det opføres bevilgning til begge heromhandlede veianlegg, hvorfor det ikke ansees nødvendig å avgå nogen ny uttalelse om rekkefølgen.

Hvad planen angår bemerkes, at veiprojektet for den vesentligste del bare er undersøkt i hovedplan. Forbehold må derfor tas med hensyn til overslaget.

Planen er tiltrådt for detaljundersøkte strekninger for en lengde av 3 900 m. beregnet til kr. 132 000.

Landbruksdepartementet har i skrivelse av 12 januar 1928 samtykket i, at der til veianlegget avgis fri grunn for den del av veien som blir lagt over statsgrunn som disponeres av Landbruksdepartementet. Likeledes fratalles krav på erstatning for grustak og annen jordskade som foranlediges av arbeidet. Det forutsettes at herredet overtar garanti for mulig erstatningsansvar, som måtte skrive sig fra manglende gjerdehold.

Skjematisk vedtagelse for distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. er avgitt 23 desember 1927.

Vestertana—Ifjord. Som foran nevnt foreslår veidirektøren, at det opføres bevilgning også til dette anlegg. Beløpet, kr. 60 000 brutto, kommer som tillegg til hvad der ordinært opføres til veiarbeider i Finnmark fylke.

Anlegget blev påbegynt i begynnelsen av 1930 for nødsmidler.

Plan og overslag er ikke innkommet til veidirektøren, men ifølge meddelelse fra overingeniøren har det alternativ som foreslåes valgt en lengde av 34 404 m. og er beregnet til kr. 744 000 i arbeidsomkostninger.

Av stortingsmann Steinholt blev det antydnet en nordligere linje om Lebesby (se forh. i Stortinget 1930, side 1291—1301). En sådan linje vil få en del lokal betydning og vilde bli liggende lavere, idet den kun går op i 230 m høide mot 320 m for den annen linje. Imidlertid vil denne parsell av gjennomgangsveien derved bli forlenget med 25 km., nemlig fra 13 til 38, eller næsten til det tredobbelte, samtidig med at byggetiden for gjennomgangsforbindelsen vil bli forøket med

ca. 6 år, motsvarende en merutgift på over $\frac{1}{2}$ mill. kroner. Den større høide er av mindre betydning, idet den egentlige høifjellsstrekning ligger på anleggets østre del, som når op i 370 m. og må bibeholdes i begge tilfelle.

Da de lokale interesser og eventuelle dyrkningsmuligheter ikke på nogen måte antas å berettige en så vesentlig forlengelse av gjennomgangsveien, går veidirektøren ut fra at den opprinnelige linje legges til grunn for anlegget, og at de lokale interesser, som forutsatt i veiplanen, tilgodesees med en veiarm fra Ifjord langs sjøen til Lebesby, og eventuelt med en bygdevei gjennom dyrkningsfeltene i Langfjorddalen og videre nordover.

Landbruksdepartementet har i skrivelse av 31 desember 1929 gitt lignende samtykke som for foregående anlegg.

Skjematisk vedtagelse for distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. er avgitt 11 desember 1929.

Hasvik—Breivikbotn—Sørvær. Etter den av Finnmark fylkesting vedtatte byggeplan står dette anlegg nu for tur til bevilgning. Projektet er et ledd i det i fylkets veiplan opførte veinett på Sørvær, der

foruten dette projekt og en del mindre bygdeveier omfatter en veiforbindelse fra Breivikbotn, forbi Dønnesfjord og Sandøbotn til Loretre ved Sørvær, rett vestenfor Hammerfest.

Projektet er 43,8 km. langt og med 3,0 m. kjørebredde anslått å koste ca. kr. 800 000.

Da dette således blir et langt og kostbart anlegg, har man foreslått det delt i 2 parceller med skille i Breivikbotn, og at parsellen Hasvik—Breivikbotn nu optas til bevilgning. Det blir da en fremtidig sak å avgjøre hvorvidt anlegget skal fortsettes til Sørvær. Den foreslåtte parsell er 18,4 km. lang og anslått til å koste kr. 330 000. Forbehold må tas med hensyn til plan og overslag.

Arbeidet blev igangsatt på denne parsell i 1928 for midler til arbeidsløshetens bekjempelse.

Landbruksdepartementet har i skrivelse av 7 februar 1928 til Arbeidsdepartementet gitt lignende samtykke som for foregående anlegg.

Skjematisk vedtagelse for distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til det hele anlegg Hasvik—Sørvær er avgitt 18 februar 1928.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Nuværende overslagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslæes opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Neiden i Sørvær herred	1923	216 000	$\frac{6}{10}$	129 600	105 000	24 600	9 000
Kviby—Leirbotnvatn i Talvik herred	1926	127 000	$\frac{6}{10}$	76 200	57 500	18 700	6 000
Elvebakken—Jordfallet i Alta herred	1926	120 000	$\frac{6}{10}$	72 000	33 000	39 000	9 000
Karpelv—Lanabukt	1923	?	$\frac{6}{10}$?	—	?	4 000

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

Karpelv—Lanabukt. Av veiprojektet Jarfjordbotn—Valen (Lanabukt) er hittil oparbeidet parsellen Jarfjordbotn—Karpelv (se veibudgettprp. for 1923 side 107). Nu har fylkestinget anbefalt optatt fortsettelsen fra Karpelv til Lanabukt, en lengde av ca. 12,1 km. I anlegget er forutsatt medtatt en ca. 1,5 km lang arm til Sjøholmnes, som er den innerste isfrie havn i Jarfjorden.

Veien er ikke undersøkt i sin helhet, men overingeniøren har meddelt følgende opplysninger:

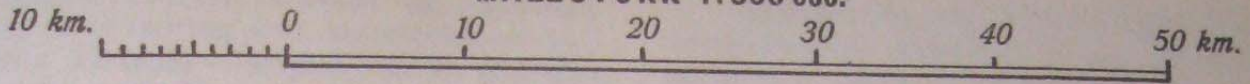
*På strekningen Karpelv—Sjøholmnes bor 173 mennesker og i Lanabukt 46, tilsammen

219 mennesker som er direkte interessert. I Taarnet er et skoleinternat for Jarfjorddistriktet. Her er også kraftstasjonen for Taarnelven kraftanlegg.

Jeg finner veien berettiget. Befolkningen ernærer sig vesentlig av jordbruk, og veien er derfor så meget mere påkrevet som adkomst til Kirkenes, hvor man har avsetning for landmannsproduktene. Så lenge veien slutter i Karpelv har befolkningen nedenfor dette sted ikke den fulle nytte av veien, idet de om sommeren må bruke båtskyss for å nå veien. Sørvær—Varanger kommune underholder nu en motorbåtrute mellom veienden ved Haga

VEIPROJEKTER I HASVIK OG SØRØYSUND M. V.

MÅLESTOKK 1:500 000.



Betegnelser:

- ==== Hovedvei.
- - - - ->-> projektert.
- ==== Bygdevei.
- . - . ->->
- + + Fylkesgrense.
- - - - - Herredsgrense.
- ==== Vei under anlegg.



og stedene Taarnet, Storbukt og Lanabukt. Denne motorbåtrute, som korresponderer med bilruten Kirkenes—Jarvfjord, vil bli innstillet når veien er ferdig.

Langs den nye linje er adskillig udyrket, men dyrkbar jord.

Det kan være spørsmål om Karpelv—Lanabukt bør optas som ett anlegg eller deles i to, Karpelv—Sjøholmnes og Storbukt—Lanabukt, men dette behøver man vel ikke avgjøre før hele linjen er undersøkt.

Veidirektøren vil i likhet med fylkets veimyndigheter anbefale, at der tilståes $\frac{9}{10}$ statsbidrag også til veianlegget Karpelv—Lanabukt.

I henhold til hvad der er anført foran må der tas forbehold med hensyn til plan og overslag samt angående hvorvidt det hele anlegg bør optas nu eller bare parsellen Karpelv—Sjøholmnes.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Nuværende overslags- sum.	Hittil bevillet.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Alteidet—Øksfjordbotn	85 000	24 000	61 000	10 000
Seida—Nyborg	106 000	43 000	63 000	10 000
Alta—Kautokeino, parsell Bienajok—Suolovuobme	57 000	35 000	22 000	20 000
Smørfjord—Havnebukt	44 600	10 000	34 600	10 000
Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukkbukt	?	106 600	?	10 000
Trallebaner samt vintervei i Pasvik	21 000	17 000	4 000	4 000

Seida—Nyborg. Med skrivelse av 27 april 1928 innsendte overingeniøren for veivesenet forslag i 2 alternativer til utbedring av denne vei.

Som det fremgår av veibudgettproposisjonen for 1929, side 97, gikk veidirektøren ut fra at man foreløbig skulde innskrenke sig til de mest påkrevde utbedringer, som var beregnet til kr. 43 000.

Overingeniøren uttaler i sin budgett-skrivelse av 6 mars 1930, at han anser det påkrevet at utbedringsarbeidet fortsetter. Trafikken øker år for år og veien bør — uttalte han — etter hvert bringes i samme stand som gjennomgangsveien for øvrig. Først og fremst må broene ombygges eller forsterkes.

Denne plan omfatter utvidelse av veibredden for hele veien samt ombygning av de gamle broer og stikkrenner som var bygget av tre. Omkostningene for utbedring efter denne plan var i 1928 beregnet til kr. 106 000.

Veidirektøren opfører overensstemmende med fylkestinget kr. 10 000 til fortsatte arbeider, men tar forbehold med hensyn til i hvilken utstrekning videre utbedring skal foretas.

Alta—Kautokeino. Hittil foreligger plan og overslag for parsellen Bienajok—Suolovuobme som for en lengde av 21,7 km. er beregnet å koste kr. 57 000. Når denne parsell er fullført, er det meningen å fortsette på veien mot Maci og Biggeluobal. Det foreligger ikke overslag for de projekteerte utbedringsarbeider i sin helhet.

Smørfjord—Havnebukt. Angående utbedring av denne vei hevises til veibudgettproposisjonen for 1930, side 98.

Plan for veiens utbedring foreligger nu. For en lengde av 2543 m. er arbeidsomkostningene beregnet til kr. 44 600. Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til denne plan.

Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukkbukt. Overingeniøren har meddelt at der bør utføres en mere omfattende utbedring på veistykket Skrukkebukt—Rødsand enn oprinnelig planlagt. Dreneringen må utbedres, da både grøfter og stikkrenner er små og dårlige. Dessuten må veibredden utvides noget forbi fjellpartiene, bl. a. av hensyn til snebrøitingen. Der kan ventes stor økning i trafikken her de nærmeste år, både

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

ved gjennomgangstrafikken over Finnland og på grunn av rutens fortsettelse op Pasvikdalen med det projekteerte anlegg Svanvik—Skogfoss (Mennika).

Det foreligger ennå ikke plan for denne fortsatte utbedring. Veidirektøren vil i overensstemmelse med fylkestinget anbefale overingeniørens forslag om at der bevilges kr. 10 000 for terminen 1931—1932.

Trallebaner samt vintervei i Pasvik. Idet det henvises til veibudgettproposisjonen for 1929, side 97 og 101—102 vil veidirektøren i overensstemmelse med fylkestinget anbefale, at der for terminen 1931 1932 opføres kr. 4 000 til fullførelse av de projekteerte arbeider på denne rute».

Inntekter vedkommende veiarbeider.

(Kap. 2601).

Herom har veidirektøren anført følgende: «Inntektene for budgettåret 1931—1932 opføres således:

2nen tiårs-termin for gjenstående bidrag til eldre bevilgninger	kr. 154 924
Distriktsbidrag til bevilgninger opført ved nærværende anledning (se tabellen side 18).....	« 1 665 292

Tilsammen kr. 1 820 216»

Restanser på distriktsbidrag.

Veidirektøren meddeler følgende fylkesvise oversikt over restanser på distriktsbidrag til bevilgede vei- og broanlegg.

Fylke.	Restanser pr. 30 juni 1929	Restanser pr. 30 juni 1930.	Restanser pr. 1 oktober 1930.	Pr. 1 oktober 1930 vedkom følgende beløp nødsbevilgninger.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1. Østfold	88 022,22	88 851,96	20 788,88	20 788,88
2. Akershus	148 572,17	138 995,10	0,00	0,00
3. Hedmark	179 755,81	166 335,42	51 200,00	51 200,00
4. Oppland	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Buskerud	96 474,49	79 613,45	0,00	0,00
6. Vestfold	71 011,11	0,00	0,00	0,00
7. Telemark	178 123,69	166 261,12	166 261,12	62 044,45
8. Aust-Agder	3 750,00	6 250,00	6 250,00	0,00
9. Vest-Agder	292 918,73	303 246,24	271 746,24	176 027,06
10. Rogaland	623 877,93	76 123,22	1 900,00	0,00
11. Hordaland	144 097,26	126 805,55	126 805,55	15 249,99
12. Sogn og Fjordane	186 243,09	178 480,57	60 133,33	60 133,33
13. Møre	290 306,70	194 816,88	73 667,68	38 874,99
14. Sør-Trøndelag	138 247,19	103 274,97	0,00	0,00
15. Nord-Trøndelag	97 283,32	96 424,98	96 424,98	933,33
16. Nordland	776 214,93	867 632,54	850 557,60	263 650,38
17. Troms	579 030,91	603 919,72	590 919,72	151 256,53
18. Finnmark	470 269,64	502 347,84	501 652,84	246 896,12
	4 364 199,19	3 699 379,56 ¹⁾	2 818 307,94	1 087 055,06

¹⁾ Herav skal en del likvideres i distriktenes forskudd. Enn videre er det med Stortingets samtykke innrømmet henstand med innbetalingen for enkelte veianleggs vedkommende. Tilsammen andrar disse beløp til kr. 564 823,87.