

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

fra distriktet av fylkestinget i 1924 anbefalt som bygdevei med størst mulig statsbidrag. En 1,5 km. lang strekning mellom Forsågårdene er utført for forskuddsmidler. For øvrig er den største del av anlegget allerede opparbeidet for nødsmidler stillet til rådighet av staten.

Anleggsomkostningene er for en lengde 5 450 m. beregnet til kr. 72 000. Statsbidraget er forutsatt ydet med $\frac{1}{10}$ av omkostningene, hvad veidirektøren finner å kunne anbefale.

Veidirektøren er enig i at anlegget optas på budgettet for 1932—33.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslags-	Hittil	Resterer.	Foreslåes opført.
	sum.	bevilget.		
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense	109 000	83 000	26 000	5 000
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen	240 400	212 500	27 900	14 000
Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense	70 000	63 000	7 000	3 000
Sjøveien—Salangverket	49 000	43 500	5 500	5 000
Salangen grense—Brandvoll	56 000	14 000	42 000	10 000
Lyngsmark—Dorrisjok	66 000	6 300	59 700	10 000

Lyngsmark-Dorrisjok. Angående denne veitbedring henvises til veibudgettprp. for 1931, side 96 og side 132.

Stortinget 1931 samtykket i at anlegget opparbeides for midler som utredes forskuddsvis av distriktet mot refusjon, når anlegget blir bevilget på veibudgettets mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Skjematisk vedtagelse for sådant bidrag er avgitt 8. desember 1930.

For en lengde av 20 320 m. er omkostningene ved denne veitbedring beregnet til kr. 66 000.

Planen er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren. Arbeidet er påbegynt for nødsmidler.»

Departementet reduserer det av veidirektøren opførte beløp til veianlegget Vøllan—Fagernes med kr. 10 000, og oppfører således kr. 80 000 til dette anlegg.

«Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for innøværende budgettår bevilget i alt kr. 555 600 brutto og kr. 524 410 netto.

For kommende termin foreslåes opført kr. 576 500 brutto og kr. 543 000 netto. Heri inngår de beløp som av bevilgningen til sambindingsveier er opført til veianlegget Vestertana—Ifjord, nemlig kr. 80 000 brutto og kr. 76 000 netto.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibud- gettprop.	Projek- tert lengde.	Overslags-	Hittil	Resterer.	Foreslåes opført.
			sum.	bevilget.		
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Laksely—Karasjok	1918	77 810	1 343 000	1 064 000	279 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund	1929	24 255	972 000	951 000	21 000	21 000
Repparfjord—Porsangerfjord ...	1925	29 872	590 000	481 000	109 000	90 000
Vestertana—Ifjord	1930	34 404	744 000	163 500	580 500	128 000
Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn	1930	41 180	817 000	46 775	770 225	40 000
Hasvik—Breivikbotn	1931	17 360	345 000	90 438	254 562	40 000
Bro over Staburselv	1900—1901	—	73 000	7 752	65 248	65 000
Vei- og ferjeforbindelse ved Ut- neset	1930	950	23 000	—	23 000	15 000

Gjennomgangsveien Vestertana—Ifjord—Storfjordbotn. Henvisning veibudgettprop. for 1931, side 97—98. I veibudgettprop. for 1931—32 var det opført bevilgning både til Vestertana—Ifjord (kr. 60 000 brutto) og til Ifjord—Storfjordbotn (kr. 76 000 brutto).

Imidlertid fattet Stortinget under veibudgettets behandling den 16 mai 1931 følgende beslutning:

«Den i veiproposisjon nr. 1 for 1931, side 96, foreslåtte bevilgning til veiparsellen Ifjord—Storfjordbotn, kr. 76 000, gis til parsellen Vestertana—Ifjord, idet Stortinget samtidig uttaler, at fjellovergangen mellom Tana og Laksefjord må bygges før parsellen Ifjord—Storfjordbotn.»

Til anlegget Vestertana—Ifjord blev det således for terminen 1931—32 bevil-

get kr. 136 000. Av nødsmidler er disponert kr. 27 500, tilsammen kr. 163 500.

I henhold til Stortingets forannevnte beslutning ansees det som vedtatt, at veien Vestertana—Ifjord skal bygges foran etternevnte vei-projekt Ifjord—Storfjordbotten.

Det har for den vestlige del av anlegget vært reist tvil om hvorvidt veien burde føres direkte til Ifjord eller lengere nord til Lebesby eller Bekkarfjord. Man vilde derved på den ene side opnå en vei delvis gjennom lavere liggende dyrkbare strøk og med større lokal betydning. På den annen side vilde veien bli lengere og kostbarere både som ledd i gjennomgangsveien og som forbindelsesvei mellom Tana og havn ved Laksefjord.

De nu foretatte undersøkelser viser følgende veilengder og omkostninger for de forskjellige veilinjer:

Forbindelsesvei til havn ved Laksefjord.

Vestertana—Ifjord—Trollbukt.....	38 585 m.	kr. 809 000
Vestertana—Langfjorddalen—Lebesby.....	48 407 «	« 940 000
Vestertana—Langfjorddalen—Lebesby kirkested....	48 257 «	« 948 000
Vestertana—Langfjorddalen—Bekkarfjord.....	44 611 «	« 870 000

Gjennomgangsveien.

Vestertana—Ifjord.....	34 404 m.	kr. 744 000
Vestertana—Lebesby—Ifjord.....	63 520 «	« 1 351 000
Vestertana—Lebesby kirkested—Ifjord.....	66 140 «	« 1 407 000
Vestertana—Bekkarfjord—Ifjord.....	75 094 «	« 1 731 000

Som tillegg til disse hovedlinjer kommer for førstnevnte linjes vedkommende arm til havn ved Trollbukt, 4 181 m. anslått til kr. 65 000 og til de to Lebesbylinjer formentlig arm til havn i Bekkarfjord 10 250 m. og kr. 146 000.

Den direkte linje til Ifjord er således ca. 30 km. kortere enn linjene til Lebesby og mere enn kr. 600 000 billigere og ca. 40 km. kortere og kr. 1 000 000 billigere enn Bekkarfjordlinjen.

Likeledes vil vei til havn ved Laksefjord bli kortest og billigst til Trollbukt, nemlig 6—10 km. kortere og kr. 60—140 000 billigere.

Hvad angår Ifjordlinjens større høide over havet (320 m. mot Lebesbylinjens 235 m.) bemerkes at dette ikke ansees for å være av avgjørende betydning i betraktning av at anleggets østre del, som ikke er berørt av linjevalget, når op i ennu større høide (370 m.).

Da linjene om Lebesby og Bekkarfjord er 600 000 å 1 mill. kroner kostbarere enn Ifjordlinjen har fylkesmannen i tilslutning til overingeniøren ikke fannet å kunne anbefale nogen av dem lagt til grunn for anleggets utførelse tross de byr på lokale fordeler. Veidirektøren som likeledes er enig heri må der-

for fremdeles anbefale, at veien bygges efter den i forrige forelegg anbefalte og av Stortinget 1931 tiltrådte plan.

Når det ansees mulig å gå til ytterligere veibygning i heromhandlede strøk kan formentlig en større eller mindre del av ovennevnte besparelse anvendes til dette oiemed. Veidirektøren tenker da særlig på forlengelsen til Lebesby kirke av veien Ifjord—Trollbukt samt på vei til Bekkarfjord. Med enkelt hovedveiutstyr anslåes førstnevnte vei til et kostende av kr. 200 000. Veien til Bekkarfjord utført som kolonisasjonsvei antas å ville koste kr. 100 å 150 000.

Hvis man foruten gjennomgangsveien bygger disse to veier vil ethvert hensyn til de lokale interesser og dyrkningsmuligheter være ivaretatt. Særlig veien Trollbukt—Lebesby kirkested vilde det være ønskelig snarest å kunne opta.

De samlede omkostninger for en sådan plan vil i alt andra til kr. 1 100 000 å 1 150 000 og således fremdeles være vesentlig billigere enn nogen av de øvrige alternativer.

Veidirektøren foreslår opført kr. 128 000 til veianlegget Vestertana—Ifjord.

Trollbukt—Ifjord—Storfjord-

botn. Til anlegget Ifjord—Storfjordbotn er bevilget for terminen 1930—31 kr. 30 000 samt disponert av nødsmidler kr. 16 775, til sammen kr. 46 775.

Som det fremgår av Stortingets forannevnte beslutning skal denne parsell utstå inntil fjell- overgangen mellom Tana og Laksefjord er bygget.

Imidlertid foreslo overingeniøren i sitt bud- gettforslag for 1932—33 at man i planen for dette anlegg skulde innlemme en arm til Trollbukt. Han uttalte herom følgende:

«Gjennomgangsveien østfra når Laksefjorden først ved bunden av Ifjord, hvor skillet er mellom anleggene Vestertana—Ifjord og Ifjord—Storfjordbotn. Da den innerste del av Ifjorden er grunn og fryser til om vinteren, er det påkrevet av hensyn til forbindelsen med lokalskibene å bygge en veiarm ut til Trollbukt som er den innerste isfrie havn i fjorden. En arm til Trollbukt blir 4,18 km. lang og er beregnet å koste kr. 65 000.»

Overingeniøren opplyser enn videre at en vei fra Trollbukt gjennom den bebyggede del av Ifjorddalen er den del av anlegget som har størst lokal betydning, idet den skaffer befolkningen i Ifjord forbindelse med anløpsstedet for lokalskibet. I Ifjord bor omtrent halv- delen av befolkningen langs linjen mellom Trollbukt og Storfjordbotn, og her er adkom- sten til lokalskibet vanskeligst.

Fylkesmannen sluttet sig helt ut til over- ingeniørens forslag om oparbeidelse av vei til Trollbukt.

Fylkestinget 1931 vedtok som distrikts- bidrag til veien Trollbukt—Ifjord $\frac{1}{20}$ m. v. og anbefalte at denne vei medtas i planen for anlegget Ifjord—Storfjordbotn.

I fylkestingets forslag til budgett for 1932—33 er det opført kr. 40 000 til veian- legget Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn.

Ifølge fylkesmannens skrivelse av 10 sep- tember 1931 er fylkestingets vedtak å forstå derhen, at nevnte beløp i tilfelle blir å an- vende til parsellen Trollbukt—Ifjord.

Veidirektøren tillater sig å anbefale be- vilgning overensstemmende hermed. Likeledes anbefales at det beløp som for øvrig er nød- vendig til fullførelse av nevnte parsell tillates anvendt av den for budgetterminen 1930—31 gitte bevilgning til veianlegget Ifjord—Stor- fjordbotn.

Distriktsbidraget for veien Trollbukt— Ifjord anbefales satt til $\frac{1}{20}$ m. v. således som vedtatt av fylkestinget.

Til planen for veiparsellen Trollbukt— Ifjord har veidirektøren intet vesentlig å be- merke.

Hasvik—Breivikbotn. Ifølge den nu innsendte plan er omkostningene for en lengde av 17 358 m. beregnet til kr. 345 000.

Veidirektøren har intet vesentlig å be- merke til planen.

Bro over Staburselv. Dette bro- anlegg ligger i veien Kolvik—Lakselv, som er bygget i årene 1900—1907. For å komme over elven må man nu benytte ferje. Denne er fra 1 januar 1931 overtatt av riksveived- likeholdet. På grunn av elvens strie løp er ferjingen meget vanskelig. Ferjingen tar forholdsvis lang tid, og ferjen har på grund av forholdene en meget begrenset trafikkveie. Den har hittil kunnet formidle sommertra- fikken, men det vil den neppe kunne gjøre, når veiruten om få år blir forlenget til Ham- merfest og Karasjok. En meget stor ulempe er, at elven er så lenge ufarbar under isleg- ning og isløsning. Særlig under islegningen om høsten er forholdene vanskelige; det kan gå flere uker uten at elven kan passeres og kjøretrafikken må da innstilles, selv om veien er godt farbar.

Overingeniøren finner at bro er absolutt påkrevet for en full utnyttelse av veiruten, og at den bør være bygget innen forbindelses- veien Repparfjord—Porsangerfjord er ferdig.

Til broens påbegynnelse er det ved kgl. res. av 20 januar 1928 tilstått kr. 8 000 av nødsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Planen for anlegget er tiltrådt av vei- direktøren.

I overensstemmelse med fylkestinget op- fører veidirektøren kr. 65 000 til broens full- førelse.

Kistrand—Kolvik. Til dette anlegg er hittil bevilget kr. 500 000 (senest kr. 10 000 for budgetterminen 1927—28). Ifølge siste arbeidsrapport vil anlegget koste kr. 501 000. Til dekning av merutgiften foreslår fylkestinget med overingeniøren an- vendt kr. 1 000 av den besparelse (kr. 3 500) som er påregnet ved anlegget Kvalsund— Repparfjordbund.

Veidirektøren slutter sig til dette forslag og tillater sig å anbefale innhentet Stortin- gets samtykke hertil.

Vei- og ferjeforbindelse ved Utneset. Ferjingen over Sundvannet mel- lem stedene Svanyik og Salmijärvi tok på grunn av den store vannlengde nokså lang tid. For å få forkortet ferjingen er det besluttet at ferjestedet skal flyttes.

Foreløbig formidles trafikken over Lang- nes, hvortil der fører en gårdsvei. Men den hensiktsmessigste plass for ferjingen vil være Utneset, til hvilket sted også tollstasjonen skal flyttes. Av denne grunn er det nødven- dig å bygge en veiarm til Utneset fra veien Svanyik—Furumo, hvilken arm også vil være nødvendig av hensyn til det kapell og den øvrige bebyggelse som ventes å ville komme på Utneset.

Heromhandlede veiar og anlegg av ferje-
havn er beregnet til kr. 23 000.

Da det må ansees nødvendig at herom-
handlede arbeider kommer til utførelse så
snart som mulig, vil veidirektøren, etter å ha
forhandlet herom med fylkesmannen, foreslå
at der på budgett for 1932—33 opføres kr.
15 000 til veiens påbegynnelse.

Distriktsbidrag til hovedvei-
anlegg. I skrivelse av 21 februar 1931
til Arbeidsdepartementet henstiller fylkesman-
nen at de fastsatte prosentsatser for distrikts-
bidrag til veianlegg som ikke i første rekke
har lokal interesse, må bli ytterligere nedsatt.
Dette er begrunnet med at en rekke kommu-
ner i Finnmark er sunket ned i den største
økonomiske elendighet på grunn av de feil-
slagne fiskerier og den dårlige avanse våre
fiskere og fiskeribedriften som regel opnår for
sine varer.

Fylkesmannen henstiller at der tilståes
følgende lempninger i de satser som nu er
vedtatt for distriktsbidragene til følgende
hovedveianlegg:

1. For Repparfjord—Porsangerfjord (høi-
fjellsovergang) nedsettes distriktsbidraget
til $\frac{1}{50}$ (fra $\frac{1}{20}$).
2. For Vestertana—Ifjord (høifjellsovergang)
til $\frac{1}{50}$ (fra $\frac{1}{20}$).
3. For Akkerfjord—Kvalsund til $\frac{1}{20}$ (fra
 $\frac{1}{10}$).
4. For Hasvik—Breivikbotn til $\frac{1}{20}$ (fra $\frac{1}{10}$).

Da de under nr. 1 og 3 nevnte anlegg
snart er fullførte, men den vesentligste del
av distriktsbidraget på grunn av den økono-
miske situasjon fremdeles står udekket, hen-
stiller fylkesmannen at en eventuell nedsettelse
også omfatter allerede forfalte bidrag. Enn
videre finner fylkesmannen at veien Hasvik—
Breivikbotn, som parsell av hovedforbindelsen
på Sorøya, i likhet med veien Akkerfjord—
Kvalsund bør betraktes som ledd i de store
forbindelseslinjer som skal knytte distriktene
til gjennomgangsveien. For øvrig bemerker
fylkesmannen med hensyn til de egentlige
høifjellsoverganger, at bygningen av disse i
første rekke er en statsaffære og at de enkelte
distrikter ikke bør delta i større utstrekning
enn de økonomisk evner.

Fylkestinget fattet i sakens anledning
sådan beslutning:

«Fylkestinget slutter sig til fylkesman-
nens søknad av 21 februar 1931 om nedset-
telse av distriktsbidrag til veianlegg.

Ved nødsarbeider, som vanlig settes igang
når kommunens økonomiske hjelpemidler er
helt uttomt, søker fylkestinget om at distrikts-
bidraget settes til det halve av det ordinære.»

Veidirektøren er fullt oppmerksom på at
den økonomiske stilling for tiden er meget
dårlig i mange av Finnmarks kommuner.

Imidlertid har dette også i de senere år vært
og er fremdeles tilfelle for en rekke andre
kommuner i landet.

Det distriktsbidrag som kreves av staten
til veiarbeider i Finnmark fylke er allerede
nu lavere enn tilsvarende bidrag i de øvrige
fylker. En ytterligere nedsettelse av distrikts-
bidraget for Finnmarks vedkommende vil
således neppe kunne gjennomføres uten betenke-
lige konsekvenser.

Veidirektøren finner derfor ikke å kunne
anbefale nogen reduksjon i de distriktsbidrag
som er fastsatt av Stortinget for forannevnte
hovedveianlegg.

I øvrig bemerkes at for veianlegget
Akkerfjord—Kvalsunds vedkommende samtyk-
ket Stortinget 1931 i at det innrømmes Sorø-
sund kommune henstand til 30 juni 1935 med
å betale inn i statskassen sin andel av restan-
sen på distriktsbidraget (se veibudgettprop.
for 1931, side 102).

Karlebotn—Nyelv—Neiden. Til
oparbeidelse av dette veianlegg er det av de
på statsbudgett opførte midler til arbeids-
løshetens bekjempelse hittil tillatt anvendt i
alt kr. 74 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.
Skjematisk vedtagelse for sådant bidrag er for-
såvidt angår strekningen Karlebotn—Nyelv,
avigtt 21 desember 1928.

Dette anlegg danner som det fremgår av
kartskissen i veibudgettprop. for 1923 side
107, et ledd i en projektert forbindelsesvei
langs Varangerfjordens sydside fra Nyborg i
riksveien Tana—Vadsø til veinettet ved Kirke-
nes i Sør-Varanger. Karlebotn i Nesseby
herred er det nuværende endepunkt for veien
i vest og Hesseng i Sør-Varanger endepunktet
i øst.

Dette veiprojekt er optatt som riksvei i
den for Stortinget 1929 forelagte veiplan.

Den påbegynte parsell Karlebotn—Nyelv
(Gressbakken) er for en lengde av 14,7 km.
beregnet til kr. 221 000. Det hele veiprojekt
vil få en samlet lengde av 110 km. Planen
er for tiden under utarbeidelse. Overslags-
summen kan ennå ikke opgis.

Fylkesmannen har i telegram av 26 sep-
tember 1931 til Arbeidsdepartementet henstillet
at krav på distriktsbidrag frafalles for par-
sellen Nyelv—Bugøyfjord, da denne parsell
ikke har særlig lokal, men først og fremst
nasjonal betydning.

Veidirektøren vil i overensstemmelse med
hvad det er antydnet i veiplanen av 1929 an-
befale, at distriktsbidraget til hele den herom-
handlede veiforbindelse, Karlebotn—Neiden
med fortsettelse til Hesseng i Sør-Varanger,
settes til $\frac{1}{20}$ av hensyn til den betydning
veien vil få i nasjonal henseende. Forsåvidt
der vil bli ydet bidrag av A/S Sydvaranger
til veiforbindelsen, hvad det er spørsmål om,
bør dette inngå i distriktsbidraget.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett- prop.	Overslags- sum.	Forutsatt stats- bidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvota- del.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Neiden i Sør-Varanger herred	1923	216 000	$\frac{6}{10}$	129 600	114 000	15 600	9 000
Kviby—Leirbotnvatn i Tal- vik herred	1926	127 000	$\frac{6}{10}$	76 200	63 500	12 700	6 000
Elvebakken—Jordfallet i Alta herred	1926	120 000	$\frac{6}{10}$	72 000	42 000	30 000	9 000
Karpelv—Lanabukt (Valen) i Sør-Varanger herred..	1923	?	$\frac{6}{10}$?	4 000	?	8 500

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

Kviby—Leirbotnvatn. Efter det foreliggende vil der bli besparelse ved dette anlegg. Talvik formannskap har andratt om å få bygget vei fra Kviby til Nordmannsgammen, og om at denne vei medtas i planen. Fylkestinget har anbefalt at planen utvides til å omfatte veistykket Mobakken—Nordmannsgammen. Denne parsell, som har en lengde av 1 600 m. og er beregnet å koste kr. 19 000, utgjør en del av et projektert bygdeveianlegg Kviby—Skillefjord. Veidirektøren finner å kunne anbefale den foreslåtte planutvidelse, som vil skaffe fremkomst til dampskipsanløpsstedet Kviby for 15 gårder med i alt ca. 70 beboere. Anlegget vil i tilfelle herefter bli benevnt Leirbotnvatn—Kviby—Nordmannsgammen.

Karpelv—Lanabukt (Valen). I forelegget for fylkestinget 1931 bemerket fylkesmannen, at da denne vei sannsynligvis kommer til å danne en del av veiforbindelsen med Grense-Jakobselv, som har en lengere høifjellovergang, bør der her tilståes statsbidrag som for hovedveianlegg. Han hen-

stillet derfor at distriktsbidraget settes til $\frac{1}{20}$, og i hvert fall ikke til mere enn $\frac{1}{10}$.

Veidirektøren skal bemerke at plan og overslag for veiprojektet Karpelv—Lanabukt ennå ikke foreligger, og det er ennå ikke avgjort hvor veiforbindelsen Grense-Jakobselv vil komme til å gå, nemlig enten delvis gjennom Karpelvdalen til den sydlige del av Grense-Jakobselvdalen (Heimdal) eller fra Lille-Karpelvdalen efter alternativlinjen mot nord-øst til Lillesanden. I førstnevnte tilfelle vil veien Karpelv—Lanabukt antagelig ikke for nogen del inngå i hovedveien til Grense-Jakobselv, og i sistnevnte tilfelle bare for en kortere strekning.

Veidirektøren vil ta spørsmålet om statsbidragets størrelse under fornyet overveielse når plan for hovedveianlegget er mottatt fra overingeniøren.

Påbegynnelsesbevilgning er gitt for inneværende termin under forutsetning av $\frac{6}{10}$ statsbidrag (se veibudgettprop. for 1931 side 98—99).

Ved nærværende anledning opføres kr. 8 500.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Alteidet—Øksfjordbotn	109 700	34 000	75 700	10 000
Seida—Nyborg	106 000	53 000	53 000	10 000
Alta—Kautokeino	91 500	55 000	36 500	20 000
Smørfjord—Havnabukt	44 600	20 000	24 600	10 000
Alta og Saga broer	ca. 5 000	—	5 000	5 000

Alteidet—Øksfjordbotn. Fylkesveistyre har i år anbefalt at videre utbedring av denne vei utstår til et påtenkt veianlegg Bognelv bro—dampskipsanløpsstedet i Langfjordbotn (parsell av gjennomgangsveien Storsandnes—Langfjordbotn) er ferdigbygget, og at den til Alteidet—Øksfjordbotn forutsette bevilgning overføres til nevnte veiparsell. Fylkestinget fattet følgende enstemmige beslutning:

«Fylkestinget anbefaler at der oparbeides vei fra hovedveien Langfjordbotn—Bognelvdalen til dampskipsstoppestedet i Langfjordbotn, og at denne vei inntas i anlegget Alteidet—Øksfjordbotn.»

Veien Bognelv bro — dampskipsanløpsstedet i Langfjordbotn er et kort veistykke på ca. 1 km.s lengde. Forlenges veien ytterligere så langt bebyggelsen rekker, til Ytre Oldernes, får veistykket en lengde av 1 620 m. Plan for veien, beregnet til et kostende av kr. 24 700, er godkjent av veidirektøren, som av hensyn til arbeidsordningen ved anlegget også finner å kunne anbefale at dette korte veistykke medtas i den i gang værende utbedring av veiruten.

Anleggets kostende som tidligere var beregnet til kr. 85 000, vil derved utgjøre kr. 109 709. Herav resterer å søke bevilget kr. 75 700. På budgettet for 1932—33 foreslås opført kr. 10 000.

Seida—Nyborg. Angående dette utbedringsarbeide henvises til hvad der blev uttalt i veibudgettprp. for 1931, side 99.

Overingeniøren har foreslått at utbedringen foretas efter den videst gående plan av 1928. Denne plan omfatter utvidelse av veibredden for hele veien samt ombygning av de gamle broer og stikkrenner som var bygget av tre.

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

Alta—Kautokeino. Overslaget for kjørbær fremkomstvei til Suolovuobme fjellstue (ca. 50 km. fra Bosekop) er nu redusert fra kr. 51 000 til kr. 45 500.

Anlegget blev sistleden sommer planert til 0,7 km. forbi fjellstuen. Til planeringsarbeidene blev anvendt maskiner: beltetraktor og veihoovel med tilbehør av ploger og skraper — og det viste sig at planeringen blev utført billigere på denne enn på den sedvanlige arbeidsmåte.

Fortsettelsen av linjen blev sistleden sommer undersøkt i hovedplan til Stuorraoivve, 14 km. fra Suolovuobme, samt en arm til Mace i en lengde av 8,5 km.

Denne 22,5 km. lange linje Suolovuobme—Stuorraoivve—Mace er beregnet å koste

kr. 46 000. Veidirektøren tar forbehold med hensyn til planen.

Til arbeidets fortsettelse ovenfor Suolovuobme opføres kr. 20 000.

Stand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukkbukta. Den tidligere vedtatte plan var beregnet til kr. 106 600. Under henvisning til veibudgettprop. for 1931, side 99—100, bemerkes, at overingeniøren har innsendt plan og overslag for de projekteerte fortsatte utbedringsarbeider på denne vei. Disse arbeider er beregnet til å koste ytterligere kr. 55 100.

Videre har overingeniøren foreslått utbedring av veien Eidet—Furumo, på strekningen fra Skillebekk til veikryss for arm til Utneset, hvilken veistrekning nu er å betrakte som mellemriksvei, da ferjen over Sundvannet, som forbinder de norske og finske veier, utgår fra Utneset. Omkostningene for denne parsell er for en lengde av 1 070 m, beregnet til kr. 9 000.

Den hele overslagssum kommer derved op i kr. 170 700.

Veidirektøren tar forbehold med hensyn til i hvilken utstrekning videre utbedring bør skje. Ved nærværende anledning opføres intet til denne vei, da man har funnet nu å burde opta bevilgning til armen til Utneset (kfr. foran).

Alta og Saga broer. Disse broer, som ligger i riksveien Talvik—Alta—Rafsbotn, er bygget henholdsvis i årene 1896 og 1902. De volder adskillige ulemper for trafikken, og dette foreslås rettet for Alta bro vedkommende ved å utvide de tilstøtende fylingers kjørebredde fra 2,6 til 4,5 m. og for Saga bro vedkommende ved å utvide veibredden på selve broen ved å støpe en jernbetongplate over brobanen. Her foreslås også jernrekkverk istedenfor stabbrekkverk.

Plan og overslag foreligger ikke, men skjønsmessig er omkostningene beregnet til 5 000, som foreslås opført på veibudgettett mot $\frac{1}{10}$ distriktsbidrag.

Veidirektøren tiltreder dette forslag.

Distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. er vedtatt av sist avholdte fylkesting.»

Departementet reduserer det av veidirektøren opførte beløp til veianlegget Vestertana—Ifjord med kr. 8 000, og opfører således kr. 120 000 til dette anlegg, hvorav kr. 72 000 av bevilgningen til sambindingsveier.

Med veidirektøren vil departementet anbefale at distriktsbidraget til veiforbindelsen Karlebotn—Neiden med fortsettelse til Hesseng i Sør-Varanger fastsettes til $\frac{1}{10}$