

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense	109 967	88 000	21 967	5 000
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen	240 400	226 500	13 900	13 900
Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense	70 000	66 000	4 000	4 000
Salangen grense—Brandvoll	56 000	25 500	30 500	1 500
Lyngsmark—Dorrisjok	66 000	16 300	49 700	10 000

Departementet reduserer det av veidirektøren foreslåtte beløp til veiarbeider i Troms fylke med kr. 85 300 brutto og opfører i alt kr. 549 500 brutto og kr. 487 008 netto; kfr. departementets foranstående spesifiserte forslag vedkommende veiarbeider.

Den foretatte reduksjon brutto fordeler sig således:

Sambindingsveier	kr. 40 000
Hovedveier	« 41 400
Utbedring av eldre veier	« 3 900

Tilsammen kr. 85 300

«Finnmark fylke

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget i alt kr. 584 500 brutto, kr. 551 400 netto. I disse tall inngår som tillegg til den ordinære bevilgning kr. 72 000 brutto, kr. 68 400 netto, til sambindingsveien Vestertana—Ifjord og kr. 16 000 (brutto og netto) til veiutbedringen Alta—Kautokeino.

For kommende termin foreslåes opført i alt kr. 632 200 brutto, kr. 595 100 netto. Heri inngår som tillegg til den ordinære bevilgning i alt kr. 134 000 brutto, kr. 128 100 netto, nemlig til veianleggene Vestertana—Ifjord og Hesseng—Strømmen—Stånga samt veiutbedringen Alta—Kautokeino (se i det følgende).

Forøvrig henvises til det som er anført i innledningen under «Budgettets størrelser om gjennomgangsveien i Nord-Norge.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Prosjektert lengde.	Overslags-	Hittil	Resterer.	Foreslåes
			sum.	bevilget.		opført.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	77 810	1 343 000	1 144 000	199 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund	1929	24 204	992 000	972 000	20 000	20 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 872	616 000	571 000	45 000	45 000
Vestertana—Ifjord	1930	34 404	744 000	285 500	458 500	140 000
Hasvik—Breivikbotn	1931	17 308	361 000	140 938	220 062	40 000
Hestnes—Børselv	1930	4 500	ca. 100 000	—	ca. 100 000	25 000
Alta—Talvik	1926	36 896	1 265 500	663 800	601 700	60 000
Vei- og ferjeforbindelse ved Utneset	1930	950	23 000	15 000	8 000	8 000
Kvalsund ferjeanlegg	1929	1 760	78 100	10 500	67 600	25 000
Hesseng—Strømmen—Stånga	1930	ca. 22 770	560 000	159 871	400 129	40 000

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense	109 967	88 000	21 967	5 000
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen	240 400	226 500	13 900	13 900
Fauskevåg—Sørvik—Harstad bygrense	70 000	66 000	4 000	4 000
Salangen grense—Brandvoll	56 000	25 500	30 500	1 500
Lyngsmark—Dorrsjok	66 000	16 300	49 700	10 000

Departementet reduserer det av veidirektøren foreslåtte beløp til veiarbeider i Troms fylke med kr. 85 300 brutto og opfører i alt kr. 549 500 brutto og kr. 487 008 netto; kfr. departementets foranstående spesifiserte forslag vedkommende veiarbeider.

Den foretatte reduksjon brutto fordeler sig således:

Sambindingsveier	kr. 40 000
Hovedveier	« 41 400
Utbedring av eldre veier	« 3 900

Tilsammen kr. 85 300

«Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget i alt kr. 584 500 brutto, kr. 551 400 netto. I disse tall inngår som tillegg til den ordinære bevilgning kr. 72 000 brutto, kr. 68 400 netto, til sambindingsveien Vestertana—Ifjord og kr. 16 000 (brutto og netto) til veitbedringen Alta—Kautokeino.

For kommende termin foreslåes opført i alt kr. 632 200 brutto, kr. 595 100 netto. Heri inngår som tillegg til den ordinære bevilgning i alt kr. 134 000 brutto, kr. 128 100 netto, nemlig til veianleggene Vestertana—Ifjord og Hesseng—Strømmen—Stånga samt veitbedringen Alta—Kautokeino (se i det følgende).

Forøvrig henvises til det som er anført i innledningen under «Budgettets størrelse» om gjennomgangsveien i Nord-Norge.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprp.	Projektert lengde.	Overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	77 810	1 343 000	1 144 000	199 000	80 000
Akkerfjord—Kvalsund	1929	24 204	992 000	972 000	20 000	20 000
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 872	616 000	571 000	45 000	45 000
Vestertana—Ifjord	1930	34 404	744 000	285 500	458 500	140 000
Hasvik—Breivikbotn	1931	17 308	361 000	140 938	220 062	40 000
Hestnes—Børselv	1930	4 500	ca. 100 000	—	ca. 100 000	25 000
Alta—Talvik	1926	36 896	1 265 500	663 800	601 700	60 000
Veio- og ferjeforbindelse ved Utneset	1930	950	23 000	15 000	8 000	8 000
Kvalsund ferjeanlegg	1929	1 760	78 100	10 500	67 600	25 000
Hesseng—Strømmen—Stånga	1930	ca. 22 770	560 000	159 871	400 129	40 000

Vestertana—Ifjord. Under henvisning til veibudgettprop. for 1932, side 98—99, og til budgett-innst. S. nr. 106 for 1932, side 5, bemerkes, at linjevalget for denne vei blev endelig avgjort av Stortinget den 27 juni 1932 (se forh. side 2436—2443).

Bemyndigelse er derefter gitt til veiens oparbeidelse etter den sydlige direkte linje.

Det opføres kr. 140 000 til fortsettelse av denne vei. Herav er kr. 78 000 regnet som tillegg til den ordinære bevilgning.

Hasvik—Breivikbotn. Overslagssummen er forhøiet fra kr. 345 000 til kr. 361 000, fordi det ansees riktig å øke veibredden til 4 m. gjennom Hasvik fiskevær og til 3,6 m. på parsellene Hasvik—Bårvik og Haraldseng—Breivikbotn. Imidlertid vil omkostningene søkes mest mulig redusert.

Hestnes—Børselv. I sitt forslag til veibudgett for 1933—34 opplyste overingeniøren at Kistrand formannskap hadde anbefalt et andragende innsendt fra et masse møte i Børselv den 8 januar 1932 om bevilgning til en vei fra Hestnes til Børselv. Denne veistrekning er en nødvendig arm til gjennomgangsveien Laksefjord—Porsangerfjord og vil i sin tid utgjøre et foreløbig ledd i gjennomgangsveien i forbindelse med ferje over fjorden. Fylkestinget har foreslått at gjennomgangsveien mellom Tanafjord og Porsangerfjord skal oparbeides fortløpende østfra. Imidlertid fant overingeniøren at det korte veistykke fra Hestnes opover Børselvdalen burde bygges med det første av hensyn til denne veis lokale betydning. Dette vil, uttalte overingeniøren, hverken forsinke eller fordyre gjennomgangsveien.

Anlegget blev dog ikke optatt i overingeniørens budgettforslag.

Fylkesmannen derimot foreslo påbegynnelsesbevilgning for terminen 1933—34.

Han uttalte følgende:

«Som fremholdt av overingeniøren har dette veistykke stor lokal betydning og kan bygges uten å foregripe noget med hensyn til den videre rekkefølge av gjennomgangsviens parceller. Det er også av interesse at det forholdsvise store beløp som Statens havnevesen har nedlagt i jetébygningen ved Hestnes snarest mulig blir utnyttet. Dette skjer best og mest effektivt ved at Børselvbygden settes i god veiforbindelse med Hestnes.»

Fylkestinget sluttet sig til fylkesmannens forslag og anbefalte opført kr. 25 000 til anleggets påbegynnelse, samt vedtok distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Anlegget vil bli ca. 4,5 km. langt. Plan er ennå ikke innkommet hertil. Overslagssummen er i fylkets veiplan av 1922 opgitt til kr. 145 000, men dette beløp vil kunne nedsettes betydelig.

Veidirektøren anbefaler opført det av fylkestinget foreslåtte beløp kr. 25 000 mot distriktsbidrag som ovenfor nevnt.

Alta—Talvik. Denne vei inngår som ledd i gjennomgangsveien i Finnmark fylke. Etter den av fylkestinget i 1927 foreslåtte rekkefølge for fremme av gjennomgangsviens parceller skal den optas til bevilgning på statens veibudgett når anlegget Repparfjord—Porsangerfjord er ferdig.

Veianlegget Alta—Talvik blev påbegynt i 1923 for nødsmidler for å avhjelpe arbeidsledighet. Hittil er av disse midler disponert kr. 663 800.

Overslagssummen for den linje som er valgt, nemlig linjen over Kåfjordstrømmen, er opgitt til kr. 1 265 500 for en lengde av 36 896 m. Veidirektøren som i skrivelse av 27 desember 1928 har gitt sin tilslutning til at anlegget fremmes etter denne linje, er enig i at det nu optas på budgettet. I overensstemmelse med fylkestinget foreslås opført kr. 60 000 for terminen 1933—34.

Skjematisk vedtagelse for det forutsatte distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. er avgitt 24 juli 1922.

Kvalsund ferjeanlegg. I den av fylkestinget i 1929 foreslåtte rekkefølge for oparbeidelse av hovedveier blev Kvalsund ferje opført utenfor tur til påbegynnelse så snart som planer og distriktsvedtagelser foreligger.

I sitt forslag til veibudgett for 1933—34 uttalte overingeniøren bl. a. følgende:

«Det er nu avgitt distriktsvedtagelse for selve anlegget, men derimot ikke garanti for driften. Antagelig vil dog dette kunne ordnes innen bevilgning blir gitt. I motsatt fall forutsettes bevilgningen overført til det næste anlegg i rekkefølgen.

Forslag til plan og overslag blev avgitt med skrivelse av 13 januar 1931 til hr. Veidirektøren.

Forslag er utarbeidet i 3 alternativer:

Alt. I. Ikarnes—Stennes, kostende kr. 21 000	
» II. Ikarnes—Soladabukt —	» 88 100
» III. Alnes—Beritejord —	» 208 000

Av disse er alt. I. det ugunstigste, og etter senere undersøkelser og innhentede opplysninger er man nu klar over at dette ikke vil bli nogen tilfredsstillende ferje.

Efter alt. III. får man den absolutt billigste ferje, men da dette er så meget kostbarere foreslås foreløbig alt. II. lagt til grunn for utførelsen. Dette alternativ inngår for det vesentligste i alt. III., så der er litet foregrepet selv om alternativ III. senere skulde bli utført.

I begge disse alternativer inngår bro over Kvalsundelven og vei gjennom vestre del av Kvalsund fiskevær.»

Veidirektøren har tiltrådt overingeniørens forslag om at den som alternativ II. betegnede ferjeforbindelse mellem Ikarnes og Soladabukt velges. Omkostningene for nødvendig veiforbindelse Kvalsund—Soladabukt med bro over Kvalsundelven, veiarm til Ikarnes samt ferjeleier — men uten ferje — er anslått til kr. 78 100.

Omkostningene antas imidlertid å kunne bringes vesentlig ned for broens vedkommende.

Utgiftene til ferjebåt er som ovenfor nevnt ikke medtatt i sistnevnte overslagssum. Veidirektøren forutsetter nemlig at ferjen vil kunne skaffes til veie for private midler. Likeledes går veidirektøren ut fra, at ferjen bør drives for privat regning. Man vil senere anbefale nødvendig bidrag til driften av riksveimidler, så snart ferjen inngår som ledd i en riksveirute. Veien Hammerfest—Repparfjord—Porsangerfjord bør derfor søkes optatt til vedlikehold som riksvei efter hvert som den blir parsellvis ferdig.

Fylkestinget 1932 vedtok distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til Kvalsund ferjeanlegg.

Av nødsmidler er hittil disponert kr. 10 500 til oparbeidelse av dette ferjeanlegg.

Til arbeidets fortsettelse foreslås opført kr. 25 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

H e s s e n g — S t r ø m m e n — S t å n g a. Som det fremgår av veibudgettprop. for 1932, side 100, inngår dette anlegg som et ledd i den projekterte veiforbindelse fra Nyborg i riksveien Tana—Vadsø til veinettet ved Kirkenes i Sør-Varanger. Overensstemmende med veidirektørens og departementets forslag blev distriktsbidraget for veiforbindelsen Karlebotn—Neiden med fortsettelse til Hesseng

i Sør-Varanger av Stortinget 1932 fastsatt til $\frac{1}{20}$ m. v.

Til veianlegget Hesseng—Strømmen—Stånga er det av de på statsbudgettet opførte midler til arbeidsløshetens bekjempelse hittil anvendt kr. 159 871.

Plan for anlegget er utarbeidet i 1926. I overingeniørens skrivelse av 2 mars 1929 til fylkesmannen er omkostningene oppgitt til kr. 560 000 (inklusive bro over Langfjordstrømmen) for en lengde av 22 770 m.

Veidirektøren har hittil godkjent planen for følgende parseller:

Hesseng—Strømmen 2990 m., nu beregnet til kr. 107 700.

Strømmen—Tusenvik 6 170 m., i 1926 beregnet til kr. 145 000.

Om broen over Langfjordstrømmen har det vært ført forhandlinger med Havnevesenet. Planen som nu er vedtatt av veidirektøren forutsetter fast bro av en sådan konstruksjon at den senere i tilfelle dette måtte vise sig påkrevet ved en mindre forandring kan ombygges til bevegelig bro.

Heromhandlede vei er særdeles påkrevet, og fylkesmannen har i skrivelse av 15 juni 1932 til Veidirektøren uttalt, at om ekstraordinære midler stilles til disposisjon til bygning av vei mellom Sør-Varanger og Varangerfjordbotn, bør først og fremst anleggene Hesseng—Strømmen—Stånga og Karlebotn—Nyelv fullføres.

Veidirektøren tillater sig å foreslå at der som tillegg til den ordinære bevilgning til Finnmark fylke opføres kr. 40 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. til veianlegget Hesseng—Strømmen—Stånga.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Overslagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslås opført.
			Kvotadel.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Kviby—Leirbotnvatn i Talvik	1926	119 000	$\frac{6}{10}$	71 400	69 500	1 900	1 900
Komagfjord—Korsfjord i Talvik	1931	?	$\frac{6}{10}$?	—	—	9 000
Elvebakken—Jordfallet i Alta	1926	93 000	$\frac{6}{10}$	55 800	51 000	4 800	4 800
Elvebakken—Aronnes i Alta	1926	?	$\frac{6}{10}$?	—	?	5 000
Havningberg—Sandfjord	1903	97 800	$\frac{6}{10}$	58 680	21 400	37 280	8 000
Karpelv—Lanabukt (Valen) i Sør-Varanger, parsell Karpelv-Storbukt	1923	74 000	$\frac{6}{10}$	44 000	12 500	31 500	12 000
Kongsfjord fiskeværvei	—	72 000	$\frac{7}{10}$	50 400	—	50 400	7 000

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

Kviby—Leirbotnvatn. Anleggets overslagssum er nedsatt fra kr. 127 000 i forrige forelegg til kr. 119 000.

Komagfjord—Korsfjord. I fylkets veiplan er dette anlegg forutsatt optatt til bevilgning når forannevnte anlegg er fullført.

Spørsmålet om å bygge vei fra Komagfjord til Korsfjord er meget gammelt. Allerede i 1894 gav veidirektøren bemyndigelse til veiens undersøkelse for statsmidler. Resultatet av den foretatte undersøkelse blev innsendt av avdelingsingeniør Barth den 18 mai 1904. For en lengde av 4 084 m. blev anlegget dengang beregnet til kr. 25 000. Fylkestinget 1923 anbefalte anlegget optatt til bevilgning som bygdevei med statsbidrag. Dette blev foreslått satt til $\frac{7}{10}$.

Senest i forelegget for sistavholdte fylkesting har veidirektøren uttalt at statsbidraget bør settes til $\frac{6}{10}$ av arbeidsomkostningene.

Det må nu foretas ny opstikning og utarbeides nytt overslag, og herunder vil det bli overveiet en forlengelse til Rakaluft i Komagfjord (1,7 km.).

Overslagssum og lengde kan således for tiden ikke opgis.

Som første termin av det forutsatte statsbidrag ($\frac{6}{10}$) opføres kr. 9 000.

Elvebakken—Jordfallet. Overslagssummen for dette anlegg er nu redusert fra kr. 120 000 til kr. 93 000.

Elvebakken—Aronnes. I fylkets veiplan er denne vei forutsatt optatt på budgettet, når anlegget Elvebakken-Jordfallet er ferdig.

Veien skal skaffe Aronnes forbindelse med Elvebakken og dampskibsanløpsstedet Bukta. Mellom disse steder og Aronnes ligger en ca. 70 m. høy grusmorene, Sandfallet, som strekker sig fra Bossekop til Altenelven hvor den ligger i brudd. Veien forutsettes bygget langs elven forbi bruddet som har en lengde på ca. 600 m.

Aronnes, der har litt over 200 innbyggere, har nu forbindelse med Bossekop etter en gammel bygdevei, men stedet ønsker forbindelse med Elvebakken og Bukta som ligger nærmere og hvorved også forbindelse med herredets østre del, Tverelvdalen og Rafsbotn lettes.

Nærmere opplysninger om planen for veianlegget Elvebakken—Aronnes forutsettes forelagt veidirektøren før arbeidet iverksettes. Lengde og overslagssum kan ennå ikke opgis. I overensstemmelse med fylkestinget vil veidirektøren anbefale $\frac{6}{10}$ statsbidrag til dette anlegg.

Ved nærværende anledning foreslås påbegynnelsesbevilgning kr. 5 000.

Havningberg—Sandfjord. Til oparbeidelse av denne vei bevilget Stortinget 1927 kr. 11 400 ($\frac{6}{10}$ statsbidrag). Veien skal forbinde Havningberg med den i fylkets veiplan opførte fremtidige hovedvei fra Bussesund forbi Persfjord og Syltefjord til Båtsfjord — muligens senere også til Kongsfjord, Berlevåg og Tanafjord. Den vil i første rekke få betydning for Havningbergs befolkning som adkomstvei til Sandfjord og Sandfjorddal, hvor innbyggerne har sine jordveier og utslåtter. Den nuværende transport til og fra Sandfjord foregår vesentlig med båt, om vinteren kan det kjøres over fjellet.

Hittil er oparbeidet vei i Havningberg, nemlig fra Russekjeila gjennom fiskeværet i en lengde av 850 m. med en arm til Sjøvika, 766 m. lang. Den samlede lengde er således 1616 m. Omkostningene utgjorde i alt ca. kr. 11 800.

Fortsettelsen av denne vei til Sandfjord er etter et overslag av 1926 beregnet til kr. 86 000 for en lengde av 6 400 m. Da arbeidsprisene senere er sunket vil omkostningene bli noget mindre.

For fylkestinget 1932 forelå det andragende fra Vardø herred om fortsettelse av veien Havningberg—Sandfjord. Overingeniøren opplyste at man vil opnå kjørbare adkomst til Sandfjorddalen, når det bygges en 4 800 m. lang vei til over Småelvene. Derfra er terrenget jevnt og flatt så der kan kjøres uten vei og det er også mulig å kjøre over Sandfjordelven. Til bygning av denne vei antas å medgå kr. 28 000 utover et tidligere til nødsarbeider på denne del av anlegget anvendt beløp, ca. kr. 5 500.

Fylkestinget foreslo bevilget kr. 8 000 til anleggets fortsettelse.

Senere er det ved kgl. res. av 9 september 1932 tillatt anvendt til veien kr. 10 000 av nødsmidler.

I henhold til det anførte oppstilles foreløbig følgende overslag:

Vei i fiskeværet Havningberg medgått.	ca.	kr.	11 800
Fortsettelse til Sandfjord, overslag	ca.	»	86 000
		Tilsammen ca.	kr. 97 800
		$\frac{6}{10}$ statsbidrag =	» 58 680
Herav er bevilget og disponert av nødsmidler		»	21 400

For kommende termin foreslås opført kr. 8 000.

Karpely—Lanabukt. Under henvisning til veibudgettprp. for 1932, side 101, bemerkes at plan for dette veiprojekt blev innsendt med skrivelse av 22 oktober 1931 fra overingeniøren.

I skrivelse av 28 januar 1932 uttalte veidirektøren følgende:

«Ifølge den innsendte plan sees omkostningene for den hele veistrekning Karpelv—Lanabukt med arm til Sjøholmen for en lengde av 13409 meter å være beregnet til kr. 189 000.

Det er da medregnet arbeider som Sør-Varanger kommune forskuddsvis har utført på broen over Karpelv hvortil sees medgått kr. 12 600.

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til den fremlagte plan, men finner dog at der på et så tidlig tidspunkt som nu, før man har oversikt over traseen for hovedveiforbindelsen til Grense—Jakobselv ikke bør ta standpunkt til planen i sin helhet. Foreløbig finner veidirektøren derfor kun å burde tiltre planen for den første parsell av anlegget, nemlig Karpelv—Storbukt 4315 meter.

Forsåvidt angår det av Sør-Varanger forskuddsvis utførte veiarbeide gir veidirektøren sin tilslutning til at dette refunderes kommunen etter verdien av det utførte arbeide hvilket såvidt sees utgjør ca. kr. 5 000.

Parsellen Karpelv—Storbukt skulde dermed koste kr. 74 000».

Til fortsettelse av arbeidet på sistnevnte parsell opføres kr. 12 000.

Kongsfjord fiskeværvei.

Fylkestinget 1932 har bragt i forslag at det på budgettet for 1933—1934 opføres kr. 7 000 til dette bygdeveianlegg som $\frac{7}{10}$ statsbidrag.

Oprinnelig var det fylkestingets mening at denne vei, som blev undersøkt allerede i 1915, skulde bygges som hovedvei med $\frac{1}{10}$ distriktsbidrag. I 1928 blev det imidlertid overensstemmende med veidirektørens an-

befaling besluttet at veien skulde bygges som bygdevei med statsbidrag som ovenfor nevnt.

I et til sistnevnte fylkesting innsendt andragende om bevilgning til Kongsfjord fiskeværvei blev det uttalt følgende:

«Som bekjent er Kongsfjord, med sine 19 faste landkjøpere, nu det største fiskevær i Finnmark der står tilbake, uten å ha fått nogen offentlig bevilgning til vei. Man er klar over at så snart stedet får det projekterte veinett Veines—Mackbukten—Framnes, vil derved adkomsten i høi grad ha stor betydning, og stedet hurtig vokse såvel med forretningsdrivende, som innvånere.»

Foruten å nevne den betydning som denne vei vil ha både for den fastboende befolkning i fiskeværet og for tilreisende under den tid fisket pågår, skal veidirektøren opplyse at veien vil inngå som ledd i en projektert vei mellom Berlevåg og Tana.

I skrivelse av 25 april 1930 til fylkesmannen har overingeniøren uttalt at en vei mellom Berlevåg og Tana antagelig bør gå om Kongsfjord og videre gjennom Kongsfjordvassdragets og Julelvens dalfører til Leirpollen i Østertana.

Fiskeværet i Kongsfjord hadde i 1920 64 innbyggere. Nu bor der ca 100 mennesker.

Ifølge den i januar 1917 utarbeidede plan var Kongsfjord fiskeværvei beregnet til kr. 72 000 for en lengde av 7 480 m.

Overingeniøren har foreslått planen foreløbig innskrenket til kun å gjelde strekningen Veines—Mackstykket, lengde 2,6 km., som etter overslaget av 1917 var beregnet til kr. 25 000.

Veidirektøren må forbeholde sig nærmere uttalelse om plan og overslag.

I overensstemmelse med fylkestinget foreslår veidirektøren at det opføres kr. 7 000 til anleggets påbegynnelse.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslagssum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Alteidet—Øksfjordbotn	109 700	44 000	65 700	10 000
Alta—Kautokeino	147 000	91 000	56 000	51 000
Smørfjord—Havnabukt	44 600	30 000	14 600	10 000
Strand—Svanvik og Ryeng—Never- skrukkbukt	170 700	116 600	54 100	10 000
Alta og Saga broer	10 500	5 000	5 500	5 500
Skredforbygninger på veien Hammerfest —Akkerfjord	—	—	—	5 000

Alta—Kautekeino. Under henvisning til veibudgettprop. for 1932, side 102, opplyses at overingeniøren har innsendt plan for parsellene Stuoroaivve—Biggeluobbal og Stuoroaivve—Mace (sidelinje).

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til den fremlagte plan og er enig i at veien etter resultatet av de foretatte befaringer bør følge den vestre linje — langs vinterveien.

I henhold hertil oppstilles lengder og omkostninger således:

Beskades—Suolovuobme			
—Stuoroaivve.....	31 690 m.	kr.	74 000
Arm til Mace (Stuoroaivve—Mace).....	7 550 »	»	20 500
Stuoroaivve—Biggeluobbal	11 300 »	»	52 500
	<hr/>		
Tilsammen	50 540 m.	kr.	147 000

Til arbeidets fortsettelse oppfører veidirektøren kr. 51 000. Herav er kr. 16 000 tillegg til den ordinære bevilgning.

Strand—Svanvik og Ryeng—Never skrukkbukt. Under henvisning til hvad det er anført i veibudgettprop. for 1932, side 102, bemerket veidirektøren i sitt forelegg for sistavholdte fylkesting at det for tiden er vanskelig å treffe nogen bestemmelse om ytterligere utbedring av ovennevnte vei, så lenge spørsmålet om mellomriksforbindelsen med Finland står uløst.

I den anledning bemerket fylkesveistyret følgende:

«Fylkesveistyret må bestemt anbefale at overingeniørens forslag om fortsatt bevilgning til veien Strand—Svanvik og Ryeng—Never skrukkbukt opprettholdes og finner under hensyn til den sterkt økede og økende trafikk som vil foranlediges ved kolonisasjonen i Pasvikdalen å burde fremholde det ønskelige i at veiforbindelsen til Kirkenes utvides til dobbelt kjørebredde. En mellomriksforbindelse ved Holmfoss vil ikke i vesentlig grad innvirke på den trafikk som nu går til Svanvik og videre opover dalen.»

Fylkestinget sluttet sig til fylkesveistyrets forslag om at der oppføres kr. 10 000 til fortsettelse av heromhandlede utbedringsarbeide.

Veidirektøren som fremdeles tar forbehold ved planen for videre utbedring finner foreløbig å kunne oppføre det av fylkestinget foreslåtte beløp kr. 10 000 til arbeidets fortsettelse.

Imidlertid mener veidirektøren at det kan være grunn til å ta under nærmere overveielse om beløpet ikke heller bør anvendes til et annet mere påkrevet arbeide i Sør-Varanger, nemlig til bro over Pasvikelven.

Dette vil være avhengig av forhandlinger med de finske myndigheter. I tilfelle sådanne forhandlinger måtte være avholdt innen Stortinget har behandlet veibudgettet, forbeholder veidirektøren sig adgang til å fremkomme med forslag om en annen disposisjon av den her opførte bevilgning, kr. 10 000.

Alta og Saga broer. Idet henvises til veibudgettproposisjonen for 1932, side 102, opplyses, at utbedring av Alta bro nu er beregnet til kr. 6 000 og av Saga bro til kr. 4 500, tilsammen kr. 10 500.

Planen er vedtatt av veidirektøren.

Skredforbygninger på veien Hammerfest—Akkerfjord. Denne vei ligger mange steder i bratt fjellterreng hvor det enkelte ganger er gått sneskred over veien. Ved veiens avlevering henstillet distriktets representanter, at det blev anlagt sneforbygninger på de steder hvor ras kunde befryktes.

I skrivelse av 10 juni 1925 gav veidirektøren overingeniøren bemyndigelse til ved given leilighet å foreta de i den anledning fornødne undersøkelser.

Sørøysund formannskap har i år søkt om forbygninger på 3 steder av veien.

I den anledning uttalte overingeniøren følgende:

«Efter hvad jeg har bragt i erfaring har der forekommet sneskred på 2 av disse steder, — det ene sted en gang siden veien blev bygget, men i Leirflåget er det forekommet flere ganger. Jeg anser det derfor påkrevet at der foretas forbygning på disse steder. Ellers er der flere steder hvor sneen legger sig over veien i bratte, hårde sneskavler som der muligens burde gjøres særlige foranstaltninger for å undgå. Oppspadning av disse hjelper lite under vanskelige værforhold, da veien kan fyke igjen på kort tid. Imidlertid er det kun de nevnte 2 steder hvor ras forekommer og hvor det kan være livsfare å ferdes.»

Til disse to forbygninger opførte overingeniøren kr. 5 000 i sitt budgettforslag for 1933—1934.

Veidirektøren mente at det foreløbig burde utstå med denne bevilgning.

Imidlertid har fylkestinget av hensyn til trafikken fra Hammerfest og innover optatt overingeniørens forslag, og veidirektøren vil efter omstendighetene anbefale den ansøkte bevilgning.

Det forutsettes at fylkestinget 1933 vedtar distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.»

Departementet reduserer det av veidirektøren foreslåtte beløp til veiarbeider i Finnmark fylke med kr. 74 000 brutto og oppfører i alt kr. 558 200 brutto og kr. 524 400

netto; kfr. departementets foranstående spesifiserte forslag vedkommende veiarbeider.

Den foretatte reduksjon brutto fordeler sig således:

Sambindingsveier	kr. 32 000
Hovedveier	« 25 000
Bygdeveier.....	« 17 000
	<hr/>
Tilsammen	kr. 74 000

Under henvisning til hvad veidirektøren har anført om Kvalsund ferjeanlegg bemerkes, at departementet — som anført i efterfølgende avsnitt om riksveier — ikke nu kan ta stilling til spørsmålet om å opta veien Hammerfest—Repparfjord—Porsangerfjord til vedlikehold som riksvei. Garanti for drift og vedlikehold av Kvalsund ferje forutsettes derfor tilveiebragt.

Inntekter vedkommende veiarbeider.

(Kap. 2601).

Herom har veieirektøren anført følgende:

«Inntektene vedkommende veiarbeider for budgettåret 1933—1934 opføres således:

4de tiårs-termin for gjenstående bidrag til eldre bevilgninger (kfr. veibudgettproposisjonen for 1930 side 21, 22 og 24) kr. 154 624

Under henvisning til St. prp. nr. 47—1932, side 35, og tillegg til budgett-innst S. nr. 106—1932, side 2, opføres her 1ste tredjedel av det distriktsbidrag som skal ydes til veiarbeider, hvortil det for inneværende termin blev bevilget midler som var overført fra jernbanebudgett:

1. Øystese—Eide, $\frac{1}{10}$ av kr. 200 000	=	kr. 20 000
2. Krokstrand—Storjord, $\frac{1}{15}$ av kr. 150 000	=	« 10 000
3. Utbedring av vei i Sogn og Fjordane, $\frac{1}{10}$ av kr. 10 000	=	« 1 000
4. Utbedring av flomskader:		
a) Møre, $\frac{1}{4}$ av kr. 2 500	=	« 625
b) Sør-Trøndelag, $\frac{1}{4}$ av kr. 30 000	=	« 7 500
c) Nord-Trøndelag, $\frac{1}{4}$ av kr. 71 200	=	« 17 800
—«— $\frac{1}{5}$ « « 72 500	=	« 14 500

I alt kr. 71 425. $\frac{1}{3}$ = « 23 808

Distriktsbidrag til bevilgninger opført ved nærværende anledning (se tabellen side 19) andrar til « 1 852 035

Tilsammen kr. 2 030 467»

Departementet har som nevnt foran under avsnittet «Budgettets størrelse» redusert den av veidirektøren opførte inntekt vedkommende veiarbeider (kr. 2 030 467) med kr. 195 763 og opfører således kr. 1 834 704.