

Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget i alt kr. 598 200 brutto, kr. 561 930 netto. Heri inngår kr. 142 000 brutto, kr. 134 900 netto, som tillegg til den ordinære bevilgning til veianleggene Vestertana—Ifjord og Hesseng—Strømmen—Stånga.

Av det beløp som for terminen 1934—1935 er bevilget til lindring av krisen og

arbeidsløsheten (8 mill. kroner) skal kr. 750 000 anvendes til sambindingsveien gjennom de tre nordligste fylker. Herav er kr. 325 000 tiltenkt Finnmark fylke.

Veidirektørens nærværende forslag lyder på kr. 601 666 brutto, kr. 562 376 netto. Heri inngår som tilleggsbevilgning kr. 142 000 brutto, kr. 134 900 netto, fordelt på forskjellige parseller av gjennomgangsveien således som følger:

Vestertana—Ifjord	brutto kr.	55 000.	netto kr.	52 250
Hesseng—Strømmen—Stånga—Munkneset	— »	41 000,	— »	38 950
Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn	— »	17 000,	— »	16 150
Karlebotn—Gandvik	— »	15 000,	— »	14 250
Gandvik—Neiden	— »	14 000,	— »	13 300

Tilsammen brutto kr. 142 000, netto kr. 134 900

Også for kommende termin forutsettes det anvendt krisemidler på parseller av gjennomgangsveien.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett-prop.	Projek-	Overslags-	Hittil	Resterer.	Foreslæes
		tert lengde.	sum.	bevilget.		opført.
		M.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	75 772	1 333 000	1 284 000	49 000	49 000
Vestertana—Ifjord	1930	34 105	744 000	607 500	136 500	120 000
Hasvik—Breivikbotn	1931	17 358	365 000	235 938	129 062	40 000
Alta—Talvik	1926	36 896	1 265 500	860 800	404 700	100 000
Kvalsund ferjeanlegg	1929	1 760	105 000	81 100	23 900	23 900
Hesseng—Strømmen— Stånga—Munkneset	1930	ca. 22 000	646 000	604 870	41 130	41 000
Lotre—Sandøybotn	1931	12 488	253 000	69 000	184 000	33 000
Tufjord—Valen	1934	11 450	126 000	49 300	76 700	30 000
Trollbukt—Ifjord—Stor- fjordbotn	1930	41 181	817 000	157 775	659 225	17 000
Karlebotn—Gandvik	1930	41 400	750 000	188 000	562 000	15 000
Gandvik—Neiden	1930	33 830	477 000	39 000	438 000	14 000

Distriktsbidraget til gjennomgangsveien. For fylkestinget 1934 forelå en forestilling fra Tana herredsstyre om at distriktsbidraget til høifjellsovergangene i gjennomgangsveien må bli frafalt eller nedsatt.

Fylkesveistyret fant at det foreløbig bør bero med at distriktsbidraget søkes nedsatt til $\frac{1}{20}$ for alle parseller av gjennomgangsveien og anbefalte at fylkestinget retter henstilling til Stortinget om:

«At distriktsbidraget for parsellene Alta—Talvik—Langfjordbotn i gjennom-

gangsveien blir nedsatt fra $\frac{1}{10}$ til $\frac{1}{20}$ i likhet med hvad der nu er fastsatt for alle de øvrige parseller i gjennomgangsveien.»

Fylkestinget har i overensstemmelse med fylkesmannen vedtatt fylkesveistyreets forslag.

Veidirektøren finner fremdeles at det bør ydes $\frac{1}{10}$ kvotadelsbidrag til de parseller av gjennomgangsveien som vesentlig fører gjennom bebodde strøk således som tilfellet er med veien Alta—Talvik. I fylkestingets veiplan av 1922 var kvotadelsbidraget for denne parsell også forutsatt

å være $\frac{1}{10}$, og dette bidrag bør oprettholdes. Hvad angår størrelsen av bidraget for parsellen Talvik—Langfjordbotn bemerkes, at dette vil bli tatt under overveieelse senere.

Kvalsund ferjeanlegg. Overslagssummen, tidligere opgitt til kr. 78 100, har — som bebudet i veibudgettprp. for 1934, side 120 — vist sig å være for lav. Anlegget, som nu på det nærreste er ferdig, har kostet kr. 105 0000.

Det er nu dannet et aktieselskap med formål å anskaffe og drive ferjen. Da driften nu er igangsatt, blir det sammenhengende kjørbare forbindelse mellom Hammerfest og Karasjok, en lengde av 228 km.

Hesseng — Strømmen — Stånga. Denne parsell av gjennomgangsveien er nu utvidet til å omfatte fortsettelsen til Munkneset.

Overslagssummen for anlegget Hesseng—Munkneset er for en lengde av ca. 22,0 km. opgitt til kr. 646 000.

Lotre—Sandøybotn. Se veibudgettprp. for 1934, side 120.

Overingeniøren har under 20 juli 1934 innsendt plan og overslag for dette veianlegg. Han opplyser følgende:

«I veiplanen er opført en veirute på Sørøya mellom Lotre og Hasvik og herav er de to ytterste parseller, Hasvik—Breivikbotn og Lotre—Sandøybotn optatt til bevilgning.

Denne veirute vil sette den største del av befolkningen på Sørøya i forbindelse med Hammerfest, som er centrum for kommunikasjonene i Vest-Finnmark.

Foreløbig vil vei fra Lotre til Sandøybotn med senere fortsettelse til Dønnesfjord ha sin betydning ved å skaffe disse avsidesliggende fjorddistrikter forbindelse med utenverdenen. Den eneste forbindelse disse distrikter nu har er en lokal dampskibrute utgående fra Hammerfest som utfører 2 ukentlige ture, dog således at de enkelte steder kun anløpes den ene vei, avvekslende på tur fra og til Hammerfest.

En tur fra distriktet til Hammerfest, hvor de nærmeste større forretninger er og hvor distriktets embeds- og tjenestemenn er stasjonert, vil således ta 3 å 4 dager, forutsatt at lokalskibet kan oprettholde ruten. Men om høsten og vinteren hender det ikke sjelden at anløp må sløifes på grunn av mørke og uvær. Det er jo et temmelig utsatt farvann å trafikere.

Under disse omstendigheter kan der jo ikke bli nogen utvikling i distriktet, selv om der er gode utviklingsmuligheter.

En veiforbindelse over øia til Lotre vil straks bevirke store forandringer. Lotre, som har en god havn og ligger kun 20 km. fra Hammerfest, vil kunne anløpes også av en annen lokalrute, Hammerfest—Skjervøy, så distriktene får oftere forbindelse og dertil så meget hurtigere og sikrere med den korte sjøvei over Sørøysundet.

Distriktet er tynt befolket. I Sandøybotn bor 270 mennesker, hvorav knapt halvdelen ved veilinjen og i Dønnesfjord ca. 200 mennesker som bor meget spredt. I Lotre bor nu bare en familie.

Men her er muligheter for en langt større befolkning. Utenfor Sørøya er bra fiskefelter og både i Sandøybotn og Dønnesfjord foregår jevnt bra høst — og vinterfiske. De mangelfulle kommunikasjoner har imidlertid vært til hinder for en full utnyttelse av fiskeriene og særlig da den mest lønnsomme gren av fiskerinæringen, ferskfiskeeksporten, som i den senere tid har fått en stadig større betydning og blandt annet medført kravet om særskilte fiskeeksportveier. Veiforbindelsen tvers over øia til Sørøysundsiden vil skaffe distriktene en hurtig og hyppigere forbindelse med kystrutene og muliggjøre eksport av ferskfisk.

Jordbruk er den næst viktigste næringsvei. Så meget dyrkbar jord er der neppe, men praktisk talt alle innvånere har et litet gårdsbruk. Der er bra beitestrøkninger. Flere steder har innbyggerne adskillig inntekt av multebærplukning.

Dette projekt omfatter vei til Storelv i Sandøybotn. Der er undersøkt i hovedplan en fortsettelse til Nordfjord i Dønnesfjord og jeg går ut fra at denne fortsettelse blir å utføre straks veien er fullført til Storelv.»

Det er undersøkt to linjer for anlegget, en hovedlinje og en alternativlinje. Hovedlinjen er 11,017 km. lang. Det er i planen medtatt følgende armer: Til Bådsfjord, 0,46 km., til Fiskenes hvor det er et større skoleinternat 0,28 km., til sjøen ved Sandvik dampskipsanløpssted 0,08 km. og til dampskipsanløpsstedet Storelv, 0,20 km. Samlet lengde 12,037 km.

Alternativlinjen er 0,451 km. lengere. Hovedlinjen er beregnet å koste kr. 249 300, alternativlinjen kr. 253 000.

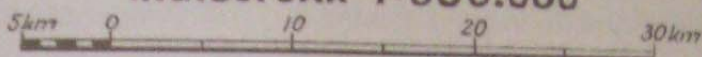
Veidirektøren må ta forbehold med hensyn til plan, overslag og linjevalg.

Tuffjord—Valen. Dette anlegg, som ligger på Rolvøy i Måsøy herred, er påbegynt for nødsmidler. Hittil er anvendt kr. 49 300.

Overingeniøren gav i skrivelse av 11

ALTA FJORDENS ØSTSIDE

Målestokk 1:500.000



	Hovedvei
	— " — projekt
	— " — under anlegg
	Bygdavei
	— " — projekt
	— " — under anlegg
	Herredsgrense

mai 1922 følgende opplysninger om vei-projektet:

«På Rolføy bor 431 mennesker, der alle — med undtagelse av innbyggerne i Rolføyhavn, ca. 40 mennesker, blir interessert i veien.

Som det nu er må de fleste livsfor-nødenheter anskaffes utenfra, og hentes med båt eller bæres over land fra de to dampskipsanløpssteder. En vei her vil ophjelpe og utvikle jordbruket, likesom befolkningen vil kunne utnytte sine torvmyrer og således bli næsten selvhjulpne med brensel. Veien vil virke stabiliserende på livsforholdene, der ellers i fiskeridistrikter med dårlige kommunikasjoner er variable og avhengig av fiskerienes gang.

Til fordel for veiens berettigelse som hovedvei kan nevnes, at der på Rolføy i likhet med de fleste fiskevær i Finnmark er et tildels stort belegg av fremmede fiskere i fiskesesongen.»

Ifølge den av fylkestinget vedtatte rekkefølge for nye anlegg står veien Tufjord—Valen nu for tur til å optas på statens veibudgett.

Anlegget er for en lengde av 11 450 m. beregnet til kr. 126 000. Ved dette overslagsbeløp må det tas forbehold av hensyn til at veiens bredde ennå ikke er endelig fastslått.

Distriktsbidraget er fastsatt til $\frac{1}{10}$ m. v. Skjematisk vedtak for sådant bidrag er avgitt 4 august 1927.

Trollbukt — Ifjord — Storfjordbotn. Parsellen Trollbukt — Ifjord, 4,18 km., er ferdig. På anlegget for øvrig er som nødsarbeide utført en del planering samt underbygning til 3 broer.

Efter fylkestingets forslag av 1927 til rekkefølge for fremme av gjennomgangsveiens parseller var det forutsetningen at arbeidet på riksveien i Øst-Finnmark skulde foregå fra Tana fortløpende vestover, og overensstemmende hermed skulde da dette anlegg påbegynnes i fortsettelse av Vestertana—Ifjord.

I forelegget for fylkestinget 1934 bemerket overingeniøren, at det vil være uhensiktsmessig helt å avbryte den forholdsvis store arbeidsdrift som nu pågår på denne del av veien. I hvert fall bør — uttalte han — det utførte nødsarbeide kompletteres med veidekke og overbygning på broene. Han foreslo derfor oppført en mindre bevilgning til ordinært arbeid på parsellen Ifjord—Storfjordbotn.

I overensstemmelse med fylkestinget foreslår veidirektøren oppført kr. 17 000.

For øvrig bemerkes at det av de krisemidler som er bevilget for inneværende termin er disponert kr. 40 000 til veien Ifjord—Storfjordbotn.

Karlebotn — Gandvik og Gandvik—Neiden. Av gjennomgangsveien mellom Karlebotn og Kirkenes er strekningen mellom Hesseng og Neiden omhandlet foran. På de ovennevnte to resterende parseller er arbeidet påbegynt for nødsmidler.

I sitt budgettforslag for 1935—36 bemerket overingeniøren at det er av betydning også å få bevilget ordinære midler til disse parseller for å få utført kompletteringsarbeide således at det som er oparbeidet ved hjelp av nødsmidler efter hvert kan komme til nytte.

I overensstemmelse med fylkestinget og under henvisning til vei- og jernbanelomiteens uttalelse i budgett — innst. S. nr. 107 — 1934, side 5, om at disse parseller bør fremmes snarest, slutter veidirektøren sig til overingeniøren forslag om å opta nevnte to anlegg.

Da det ennå ikke foreligger godkjente detaljplaner for nevnte parseller i sin helhet må det tas forbehold ved de i foranstående tabell oppgitte anleggsoverslag.

Skjematisk vedtak for det forutsatte distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. er avgitt den 5 september 1933 for det hele anlegg Karlebotn — Nyelv — Neiden — Stånga—Hesseng.

b. Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i vei-budgett-prop.	Over-slagssum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvota-del.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Neiden i Sør-Varanger	1923	208 500	$\frac{6}{10}$	125 100	123 000	2 100	2 100
Komagfjord—Korsfjord i Talvik	1931	72 000	$\frac{6}{10}$	43 200	15 000	28 200	6 000
Elvebakken—Aronnes—Bosekop i Alta	1926	63 200	$\frac{6}{10}$	37 920	12 500	25 420	6 000
Karpelv—Lanabukt (Valen) i Sør-Varanger, parsell Karpelv—Storbukt	1923	78 000	$\frac{6}{10}$	46 800	41 634	5 166	5 166
Kongsfjord fiskeværvei, parsell Veines—Mackstykket	1934	23 800	$\frac{7}{10}$	16 660	6 000	10 660	6 000
Nordmannset—Kamøyvær	1934	270 000	$\frac{8}{10}$	216 000	95 700	120 300	6 000
Birkestrand—Harrelv	1918	115 000	$\frac{6}{10}$	69 000	—	69 000	4 500

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

Elvebakken—Aronnes. Overingeniøren har under 22 desember 1933 innsendt plan og overslag for denne vei som nu foreslåes forlenget helt frem til Bosekop. Veidirektøren er enig i denne forlengelse, som for 3,2 km. vei er beregnet til kr. 22 800. Veiens samlede lengde blir etter den av overingeniøren foreslåtte hovedlinje 5,98 km., beregnet til kr. 63 200.

Veidirektøren har intet å bemerke til den foreslåtte plan, som også er tiltrådt av fylkestinget.

Overslaget antas imidlertid å være for høit.

Karpelv—Lanabukt, parsell Karpelv—Storbukt. Før dette anlegg blev optatt til bevilgning blev det for Sør-Varanger kommunes regning utført en del arbeider med underbygning til broen over Karpelv. Arbeidet foregikk som nødsarbeide og det medgikk ca. kr. 12 500. Dette beløp blev i sin helhet medtatt i overslaget, som da for denne parsell lød på kr. 81 500. Da arbeidet blev utført i vintertiden og i flere perioder, blev det forholdsvist kostbart.

Veidirektøren foretok en reduksjon av overslaget, idet verdien av det utførte arbeide blev satt til kr. 5 000 på grunnlag av de opgitte enhetspriser. Overslaget for parsellen blev tilsvarende redusert til kr. 74 000. Sør-Varanger formannskap har nu søkt om at kommunen blir refundert en større del av utlegget og overinge-

niøren har anbefalt at verdien av nevnte arbeide blir satt til kr. 9 000. Veidirektøren finner å kunne anbefale dette forslag.

Nordmannset—Kamøyvær med projektert fortsettelse til Skarsvåg og Nordkapp. Henvisning veibudgettproposisjonen for 1934, side 122; kfr. det sammesteds inntatte kart.

På et folkemøte i Honningsvåg den 15 februar 1934 blev det vedtatt en henstilling til Stortinget om å få veiforbindelsen Honningsvåg—Nordkapp bygget som riksvei. Dette andragende blev referert i Stortinget den 2 mai 1934 og da besluttet oversendt Regjeringen. Enn videre har Kjelvik herredsstyre søkt om at en veiforbindelse mellom Nordkapp og sambindingsveien må bli bygget som riksvei med strekningen Nordmannset—Nordkapp som første etappe.

I sitt budgettforslag for 1935—1936 (se fylkesforh. for 1934, side 103 flg.), redegjør overingeniøren spesielt for veiprojektet Honningsvåg—Nordmannset—Nordkapp. Han bemerker at denne vearute med armer til fiskeværene Kamøyvær og Skarsvåg vil tjene både som forbindelsesvei mellom fiskeværene og som turistvei til Nordkapp. Som forbindelsesvei mellom værene får den sannsynligvis stor betydning som fiskeeksportvei, idet Kamøyvær og Skarsvåg da blir istand til å eksportere ferskfisk over Honningsvåg, som anløpes av alle kystruter.

Om veiens betydning anfører overingeniøren bl. a. at en vei fra Honnings-

våg til Nordkapp vil medføre en betydelig økning i turisttrafikken på grunn av den lettere adkomst.

Med armer til Kamøyvær og Skarsvåg vil — oplyser overingeniøren — en vei fra Nordmannset til Nordkapp bli ca. 35 km. lang, og den vil neppe kunne bygges for mindre beløp enn kr. 600 000.

Overingeniøren mener at denne vei strengt tatt ikke kan klassifiseres som hovedvei etter veiloven og han finner ikke å kunne anbefale at den bygges som sådan. Derimot anbefaler han at statsbidraget forhøies fra $\frac{6}{10}$ til $\frac{3}{4}$.

I forbindelse med denne veisak nevnte veidirektøren i sitt forelegg for fylkestinget, at Finnmark Fiskerlag, Nord-Norges Fiskefylking og Nordland Fylkes Fiskerlag i et felles styremøte i Tromsø i tiden 12—14 desember 1933 bl. a. hadde fattet følgende beslutning:

«Bygning av fisketransportveie mellom nærliggende fiskevær og centrale steder, vil fellesstyremøtet på det aller beste anbefale spørsmålet om at disse veier bygges helt for statsmidler, eventuelt komme i klassifisering som hovedveier, da disse veier for fiskeeksporten har den aller største betydning, og således vil komme til gode såvel fiskere som eksportører, samt den almue av fiskere som søker de forskjellige fiskeplasser.

Videre er sådanne værs betydning for agnomsetningen den aller største, hvorfor det i alle dele vil kunne tjene fiskerinæringens interesser, ved siden av den almindelige betydning veier som kommunikasjonsmiddel har i et distrikt.

Spørsmålet krever en hurtig løsning.»

Som bekjent har det allerede i mange år vært opført midler på statens veibudgett til bygning av veier i fiskevær i Finnmark fylke, idet man bl. a. har lagt særlig vekt på den interesse som arbeider av heromhandlede art har for fiskere fra andre deler av landet; se herom bl. a. veibudgettproposisjonen for terminen 1903—04, side 87—88.

Vedkommende anlegg har vært opptatt på budgettet under konkurranse med andre anlegg i fylket.

Anleggene har dels vært fremmet som hovedveier (distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.)¹⁾ dels som bygdeveier med $\frac{6}{10}$ eller $\frac{7}{10}$ statsbidrag (Kongsfjord fiskevær).

Som det vil sees av veibudgettproposisjonen for 1934, side 121, har statsbidragets størrelse, spesielt for sistnevnte vei, nylig vært under fornyet overveielse.

Spørsmålet om størrelsen av det statsbidrag som bør tilståes fisketransport-

veier og veier i fiskevær samt om de bør klassifiseres som hovedveier eller bygdeveier antas etter veidirektørens mening ikke godt å kunne avgjøres generelt. Hvert enkelt tilfelle må — mener veidirektøren — optas til særskilt avgjørelse etter hvert som de melder sig.

Forsåvidt angår en veiforbindelse fra Nordmannset til Nordkapp med sidearmer til Kamøyvær og Skarsvåg og formentlig til Tuffjord finner veidirektøren foreløbig at denne forbindelse bør klassifiseres som bygdevei.

Efter omstendighetene er veidirektøren enig med overingeniøren i at det kan være grunn til å yde et høiere statsbidrag til denne vei enn $\frac{6}{10}$.

Veidirektøren anbefalte i forelegget for fylkestinget at statsbidraget blir øket til $\frac{6}{10}$ for den del av projektet som allerede er opptatt på budgettet, nemlig Nordmannset—Kamøyvær.

Hvad fortsettelsen nordover til Skarsvåg og Nordkapp angår forutsatte veidirektøren statsbidragets størrelse overveiet på nytt, når spørsmålet om fortsatt bevilgning blir aktuelt.

Forsåvidt angår foranomhandlede veirutes tilknytning til sambindingsveien (riksveien) i Kistrand har overingeniøren oplyst følgende:

«Hel forbindelse mellom Magerøundet og sambindingsveien er ikke opført (i veiplanen), kun vei fra Kåfjord til Repvåg som bygdevei. Antagelig må det dog med tiden bygges vei mellom Magerøundet og sambindingsveien, så veinettet på Magerøen kan bli forbundet med fylkets veinett ved hjelp av ferje over Magerøundet.»

Veidirektøren bemerket i forelegget for fylkestinget at denne del av det omhandlede større projekt formentlig først vil kunne realiseres i en fjernere fremtid. Foreløbig bør man legge an på å søke påskyndet istandbringelse av veiforbindelse mellom Honningsvåg (Nordmannset) og Kamøyvær, Skarsvåg samt Nordkapp. Herved vil meget være vunnet.

Fylkestinget 1934 anbefalte at veien Nordmannset—Nordkapp blir tilstått $\frac{6}{10}$ statsbidrag på grunn av veiens store betydning som turistvei.

Veidirektøren henholder sig til sin foranrefererte uttalelse til fylkestinget (kfr. i øvrig følgende avsnitt).

Fiskeeksportveier. Under henvisning til det som er uttalt i foregående avsnitt om bygning av fisketransport-

¹⁾ I Berlevåg $\frac{1}{10}$.

veier opplyses, at dette spørsmål blev omhandlet i sak nr. 60 — 1934 om ny veiplan, som blev forelagt fylkestinget samme år.

I anledning av fiskeriorganisasjonenes forannevnte andragende uttalte overingeniøren bl. a. følgende:

«Jeg føler mig overbevist om at transportveier vil få stor betydning for fiskeriene selv om det er vanskelig å påvise dette med tall. Men særlig ferskfiskeeksporten som krever hurtig og billig transport, hvad der nu kan opnåes ved biltransport, må antas å kunne utvides betydelig og gi fiskerne større fortjeneste.

Når det imidlertid anføres at disse veiers betydning er så stor at de bør bygges helt for statsmidler og at de bør gå foran andre bygdeveier, så kan jeg ikke være enig heri. Man har jo også andre næringer for hvilke veiene er av stor betydning, til og med en nødvendig betingelse, og man blir da nødt til å foreta en sammenligning, en vurdering av kravene. Skal man utnytte et kolonisasjonsfelt eller for eksempel et skiferbrud så er fremkomstvei likeså påkrevet her som en vei der skal tjene fiskeeksporten, og for å avgjøre hvilken vei er mest påkrevet må man undersøke de interesser de tjener. En av de fiskeeksportveier som er krevet, for eksempel Kjøllefjord—Skjøtningberg, får ikke nogen almen betydning for finnmarkfisket, — den vil kun tjene de lokale fiskerier på samme måte som en vei til et dyrkningsfelt eller skiferbrudd tjener lokale interesser.

Under ellers like forhold skulde en lokal fiskeeksportvei heller ikke være berettiget til høiere statstilskudd enn andre veier, — men her er forholdet det at veier i kystdistriktene ofte er kostbarere i anlegg, særlig gjelder dette de tre anlegg der er nevnt som fiskeeksportveier, og av den grunn bør de tilståes høiere statsbidrag enn vanlig for at kommunene skal kunne makte å bygge dem i rimelig tid.

Fiskeriorganisasjonen har ikke gitt nogen nærmere forklaring på hvad de mener bør komme inn under betegnelsen «fiskeeksportveier», ikke angitt de betingelser som måtte stilles til en vei for å kunne opnå denne betegnelse og de fordele som dermed skulde følge. Man har innskrenket sig til å opføre 3 anlegg, Nordmannset — Kamøyvær (Skarsvåg), Nordvågen — Kjellvik og Kjøllefjord — Skjøtningberg som fiskeeksportveier.

Jeg tror også det vilde være vanskelig å angi nogen bestemt ramme for betegnelsen «fiskeeksportvei». Det er selvsagt mange veier eller veistykker, og flere

blir det, som får betydning for fisketransporten, men selvsagt ikke alle i samme grad, og derfor kan det også være berettiget å gradere bidragene til bygning av disse veier.»

Overingeniøren erklærte sig enig med veidirektøren i, at spørsmålet om statsbidragets størrelse og veienes klassifikasjon må optas til særskilt avgjørelse i hvert enkelt tilfelle.

Det første av de tre anlegg som fiskeriorganisasjonene har nevnt, Nordmannset—Kamøyvær, er optatt til ordinær bevilgning som bygdevei, hvortil veidirektøren nu anbefaler ydet $\frac{8}{10}$ statsbidrag (kfr. foran.) Derved blir Kjellvik kommunes andel av utgiftene $\frac{1}{10}$, hvilket er det samme distriktsbidrag som kommunene har måttet utrede til de fiskeværveier som er bygget som hovedveier. Forskjellen er, at når veien blir bygdevei må kommunen vedlikeholde den.

Om de andre to veier, Nordvågen—Kjellvik og Kjøllefjord—Skjøtningberg, uttaler overingeniøren, at de antagelig får samme betydning som fiskeeksportveier, men derimot ikke den betydning som turistvei som veier Nordmannset—Kamøyvær. Da det imidlertid blir forholdsvis kostbare veier, anbefaler han ydet det samme statsbidrag.

Fylkesveistyret og fylkestinget sluttet sig til overingeniøren.

Med hensyn til veidirektørens standpunkt henvises til det som er uttalt foran under anlegget Nordmannset—Kamøyvær.

Birkestrand—Luftjok, parsell Birkestrand—Harrelv. Ved Stortingsbeslutning av 5 februar 1934 blev regjeringen oversendt 2 henstillinger fra massemøter i Tana om å opta anlegget Birkestrand—Luftjok til bevilgning. Angående dette veiprojekt har overingeniøren bl. a. opplyst følgende:

«Mellem Birkestrand og Seida (Luftjok), dissé steder ikke medregnet, bor ca. 300 mennesker. Her er muligheter for en større befolkning, idet her er adskillig udyrket men dyrkbar jord av bra kvalitet. Mangelen på kommunikasjoner er imidlertid til hinder for videre utvikling. Befolkningen må nu over Tanaelven for å komme i forbindelse med kommunikasjonerne, og vår og høst, under isløsning og islegning, kan man i lengere tid være avskåret fra forbindelser.

Den største del av befolkningen bor på begge sider av Harrelv.

Anlegget bør oparbeides fra Birkestrand fordi man da snarest opnår fordeler av veibygningen.

Parsellen Birkestrand—Harrelv vil nemlig bli til nytte også for befolkningen i Austertana, idet den vil gi innbyggerne en bedre ferjeforbindelse over Tanaelven. I sitt nederste løp, nedenfor Norskholmen, er nemlig elven meget bred og opfylt av sandbanker, så det ved lavvann ikke er mulig å komme over elven med en og samme ferjebåt. Ved det nuværende ferjested mellom Birkestrand og Langnes må der ved middelvannstand skiftes båt på en sandbanke i elven.

Først så langt oppe som ved Norskholmen blir det mulig å benytte så stor ferjebåt, at man kan frakte tyngre gods og kjøretøier over elven.

I den senere tid er fremkommet krav om en veiforbindelse mellom sambindingsveien og de ytre distrikter på Varangerhalvøen, — Berlevåg, Kongsfjord og Båtsfjord, — og i tilfelle denne vei skal utgå fra Tana, vil den sannsynligvis også omfatte endel av veien Birkestrand—Seida.

Der har vært antydning en veiforbindelse mellom Leirpollen og Tanaelven gjennom Hanadalen og Harrelvdalen. Fordelen ved denne linje måtte i tilfelle være dyrkningsmuligheter, men trafikkmessig betyr den ingen fordel. Avstanden mellom Leirpollen og Harrelv vilde bli omtrent den samme som etter den ferdige og projekterte vei, men for innbyggerne på Birkestrand og i ytre del av Austertana vil en vei langs elven være langt mere fordelaktig.»

Anlegget er for en lengde av 9,5 km. beregnet til kr. 115 000. Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til planen.

Tana herredsstyre har vedtatt at veien Birkestrand—Sandli bygges som bygdevei mot $\frac{6}{10}$ statsbidrag, $\frac{1}{10}$ av fylket og $\frac{3}{10}$ av kommunen, men har forbeholdt sig senere å søke om en mindre kvotadel for kommunen, da anlegget vil forbinde hovedveier, og fordi det delvis er meget kostbart terreng å bygge i.

Skulde veistykket senere gå inn i en eventuell hovedveiplan eller som del av hovedvei, forbeholder kommunen sig rett til å få sin forhøiede kvotadel godtgjort.

Fylket har tatt det samme forbehold som kommunen.

Veidirektøren skal bemerke at det forannevnte forbehold om delvis refusjon av distriktets kvotadel i tilfelle av at veien senere blir optatt som hovedvei med mindre distriktsbidrag bør frafalles.

Veidirektøren finner å kunne anbefale at det bevilges $\frac{6}{10}$ statsbidrag til anlegget og opfører kr. 4 500 som første termin.

Revsbotn — Smørfjord. Se kartskisse i veibudgettprop. 1929. Til Stortinget 1934 innkom en henstilling fra innbyggerne i Kvalsund, Måsøy og Kistrand herreder om bevilgning til vei mellom Revsbotn (Kokelv) og Smørfjord. Andragendet blev referert i Stortinget den 26 januar 1934 og da besluttet oversendt regjeringen.

Om dette veiprojekt avgav overingeniøren følgende opplysninger i sitt budgettforslag for 1935—1936:

«Efter veiplanen av 1908 var det forutsetningen at den da under bygning værende veirute langs Porsangerfjordens vestsida skulde fortsette over Porsangerhalvøen til Revsbotn. Mellom Revsbotn og Smørfjord er nemlig den korteste og laveste overgang over halvøen, lengden er ca. 22 km. og største høide ca. 90 m. o. h.

Da gjennomgangsveien dengang var forutsatt bygget over halvøen mellom Alta og Stabursnes må forutsetningen ha vært at Kistrand og Karasjok skulde få forbindelse med Hammerfest, det største knutepunkt for kommunikasjonene i Vest-Finnmark, ved hjelp av veien til Revsbotn. Nogen tilfredsstillende forbindelse kunde dette dog ikke bli da trafikken mellom Revsbotn og Hammerfest måtte foregå sjøværts ca. 8 mil i delvis utsatt farvann.

I den nuværende vei blev som bekjent linjen Olderfjord—Repparfjord optatt, hvorved man har opnådd sammenhengende veiforbindelse til Hammerfest, mens linjen Revsbotn—Smørfjord blev opført som bygdevei.

I Kokelv og Ruselv, der hører henholdsvis til Kvalsund og Måsøy herreder, bor ca. 150 mennesker. Dessuten bor der tilsammen ca. 200 lengere ute i fjorden i Lillefjord, Slotten og Revsneshavn, som delvis vil få nytte av veien.

På Revsbotneidet er der ca. 5 000 dekar god dyrkningsjord som vil kunne nyttiggjøres når der blir bygget vei.

Der er ikke foretatt undersøkelse, men det kan opplyses at veien vil ligge i gjennomgående pent terreng, så den skulde bli forholdsvis billig i anlegg.

En vei her vil sikkert skape muligheter for utvikling og øket bosetning, så jeg finner den berettiget å bygge.

Den største vanskelighet ved fremme av veien er nok de økonomiske forhold i de 3 interesserte kommuner, som alle for tiden har andre anlegg i drift, og ellers har veikrav som muligens vil gå foran dette.

I forbindelse med denne sak skal jeg opplyse at der tidligere er fremkommet andragende fra Måsøy herredsstyre om anlegg av veiforbindelse mellom gjennomgangsveien og Havoysund.»

Saken gav ikke anledning til nogen bemerkning fra fylkestingets side.

Veidirektøren forbeholder sig å avgi uttalelse ved en senere anledning.

2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn.	Overslags- sum.	Hittil bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Alteidet—Øksfjordbotn.....	109 700	64 000	45 700	10 000
Alta—Kautokeino	—	161 000	?	35 000
Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukk- bukt	170 700	136 600	34 100	10 000
Skredforbygninger på veien Hammerfest— Akkerfjord	20 000	10 000	10 000	10 000
Forsterkning av Alta og Transfarelv broer	8 000	—	8 000	8 000

Alteidet—Øksfjordbotn. I sitt budgettforslag for 1935—1936 opførte overingeniøren kr. 10 000 til fortsettelse av denne veiutbedring.

Fylkesmannen tok forbehold ved dette forslag.

Veidirektøren bemerket i sitt forelegg at han for sitt vedkommende ikke vilde ha noget å innvende mot at beløpet foreslåes overført til et annet anlegg, men anbefalte at dette i tilfelle blir til et nyanlegg, i betraktning av at det står meget til rest av nybygning i fylket.

Fylkestinget tiltrådte fylkesveistyrets forslag om at utbedringsarbeidet på anlegget innstilles når broene er ombygget, og at et eventuelt restbeløp overføres til forlengelse av veien i Øksfjordbotn til dampskipsanløpsstedet Storsteinnes.

Veidirektøren slutter sig til fylkestinget.

Alta—Kautokeino. Se veibudgetprop. for 1934, side 123. Nogen overslagssum for det hele anlegg kan ikke oppgis ennu. Overslaget for parsellen Beskades—Biggeluobbal er forhøiet fra kr. 147 000 til kr. 160 500.

Det er foretatt undersøkelse av ut-

bedring av den gamle vei Tangen—Beskades og projektet er under kontorbehandling. Det er forutsatt undersøkelse i år av veien mellom Biggeluobbal og Mieronjavre.

Veidirektøren oppfører som fylkestinget kr. 35 000 som fortsatt bevilgning til anlegget, idet forutsettes at beløpet først og fremst anvendes til ny vei i retning av Kautokeino.

Forsterkning av Alta og Transfarelv broer. Disse broer som ligger i riksveien Talvik—Alta—Rafsbotn er bygget henholdsvis i årene 1896 og 1899 og er dimensjonert for 1½ tons hultrykk. På grunn av skifertransporten i Alta er det nu påkrevet å forsterke brobanene. Omkostningene hermed er beregnet til kr. 13 000, hvorav kr. 5 000 skal utredes av riksveimidler. Det resterende beløp, kr. 8 000, foreslåes bevilget på veibudgettet for kommende termin mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Sådant bidrag blev vedtatt av fylkestinget 1934.

Arbeidet vil bli utført i inneværende termin, idet midlene er stillet til rådighet som lån av riksveienes reguleringsfond.»