

## Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget tilsammen kr. 918 166 brutto, kr. 861 001 netto.

Ved denne anledning foreslår veidirektøren opført til nye arbeider og utbedring av eldre veier i alt kr. 912 460 brutto, kr. 859 210 netto. Heri inngår som tilleggsbevilgning kr. 262 000 brutto, kr. 246 900 netto, fordelt på følgende parseller av gjennomgangsveien:

Alta—Talvik.....	brutto kr.	40 000
Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn .....	»	»
Karlebotn—Gandvik .....	»	52 000
Gandvik—Neiden .....	»	40 000
Talvik—Storsandnes .....	»	20 000
Rafsbotn—Repparfjorddal .....	»	10 000
Børselv—Storfjordbotn.....	»	40 000
	»	60 000

I alt brutto kr. 262 000

Av det beløp som er foreslått bevilget for kommende termin er kr. 314 000 brutto, kr. 297 750 netto, regnet som krisebevilgning.<sup>1)</sup>

## 1. Nye arbeider.

## a. Hovedveier.

Anleggets navn	Kart i veibudgettprp.	Projektert lengde	Overslagssum	Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
		M.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Hasvik—Breivikbotn .....	1931	17 358	365 000	308 938	56 062	40 000
Alta—Talvik.....	}1926 }1935	36 896	1 265 500	1 016 800	248 700	140 000
Hesseng—Stånga—Munkneset—Neiden .....		1930	38 085	1 124 000	787 870	336 130
Lotre—Sandøybotn .....	1931	11 017	239 300	138 500	100 800	40 000
Tufjord—Valen .....	1934	11 450	145 000	79 300	65 700	40 000
Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn .....	1930	39 588	817 000	294 775	522 225	60 000
Karlebotn—Gandvik .....	1923	40 941	765 000	271 000	494 000	60 000
Gandvik—Neiden .....	1930	34 007	645 000	185 000	460 000	60 000
Talvik—Storsandnes .....	1926	16 046	422 100	128 000	294 100	25 000
Rafsbotn—Repparfjorddal .....	1935	68 601	?	235 500	?	90 000
Børselv—Storfjordbotn.....	1936	?	?	52 500	?	60 000
Skippagurra—Polmak med Storfossen og Ailestrykene	1936	—	—	25 000	—	36 000
Over Hopseidet.....	—	ca. 2 000	15 000	—	15 000	10 000

Hesseng—Stånga—Munkneset—Neiden. Stortinget 1935 gikk med på at planen for denne del av gjennomgangsveien skulde utvides til å omfatte parsellen Stånga—Munkneset (se veibudgettprp. for 1935, side 110). Som følge av forslag i tillegg nr. 12 til St. prp. nr. 1 samme år bevilget Stortinget enn videre kr. 31 000 til påbegynnelse av parsellen Munkneset—Neiden.

I overensstemmelse med forslag fra fylkets myndigheter vil veidirektøren nu anbefale at de fortsatte bevilgninger til disse parseller gis under ett under betegnelsen Hesseng—Stånga—Munkneset—Neiden.

Det er forutsetningen at det til parsellen Munkneset—Neiden ikke disponeres nogen del av det totalbeløp som i henhold til den av Stortinget vedtatte byggeplan er ment anvendt til gjennomgangsveien.

Det hele anlegg Hesseng—Neiden er ifølge overingeniørens skr. av 17 juni 1935 for en lengde av 38 085 m. beregnet til kr. 1 124 000. Planen er ikke i sin helhet godkjent av veidirektøren.

Lotre—Sandøybotn. Anleggets lengde og overslagssum opføres nu med 11 017 m. og kr. 239 300 overensstemmende med en av overingeniøren fremlagt plan for hovedlinjen, som i det vesentlige er godkjent av veidirektøren. De i veibudgettprp. for 1935, side 110

nevnte sidearmer antas å burde her som ellers utgå av planen for hovedveien og søkes fremmet som bygdeveianlegg med statsbidrag.

Tufjord—Valen. I forrige forelegg tok veidirektøren forbehold ved overslagssummen, fordi veiens bredde ennå ikke var endelig fastslått (se veibudgettprp. for 1935, side 110—111).

Overingeniøren har under 24 mai 1935 innsendt restoverslag for anlegget. Han har i den forbindelse uttalt følgende:

«I overslag av 31 mars 1932 var veien beregnet å koste kr. 126 000.

I nærværende restoverslag er regnet med breddeutvidelse fra 2,60 m. til 3,25 m. for den siste del av veien mens de første 900 m. beholder den opprinnelig foreslåtte bredde, nemlig 3,60 m. og omkostningene forhøies derved til kr. 145 000.

Man må også på denne vei påregne biltrafikk og ansees da 2,60 m. som utilstrekkelig kjørebredde for trygg trafikk.

Man har nu dampskipsanløp ved veiens endepunkter, nemlig Tufjord og Gunnarnes, hvorved der også kan påregnes fisketransport i begge retninger etter som det passer med lokalbåtenes anløp.

Av de projekteerte armer vil armen til Trollfjord tilføre veien størst trafikk, da man derfra — ved ferje over Trollfjordsund — kan påregne fremtidig forbindelse med veiene på

<sup>1)</sup> Opføres i Finansdepartementets fellesproposisjon angående krisebevilgninger under kap. 1160.



Ingøy fra stedene Mafjordhavn, Finnes, Ingøy fiskevær og Gåsnes.»

Fylkestinget 1935 henstillet at det blir bygget en arm på søndre side av Tufjord frem til bebyggelsen og at denne arm bygges som hovedvei.

Veidirektøren forbeholder sig å ta standpunkt senere både til dette spørsmål og til planen i sin helhet.

Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn. Etter at finstikning av veien nu er utført, kan anleggets lengde nedsettes fra 41 181 m. til 39 588.

Karlebotn—Gandvik. Med skr. av 17 juni 1935 har overingeniøren innsendt plan og overslag for dette anlegg, som nu er beregnet til kr. 765 000 for en lengde av 40 941 m. Veidirektøren tar forbehold ved planen.

Gandvik—Neiden. For dette anlegg foreligger det også nu plan og overslag, hvorefter arbeidsomkostningene lyder på kr. 645 000 for 34 007 m. lengde. Planen er ennå ikke godkjent av veidirektøren.

Talvik—Storsandnes. Denne parsell av gjennomgangsveien er en direkte forsettelse av veien Alta—Talvik mot nord til Langfjord og vestover i retning av Langfjordbotn.

Anlegget, som blev igangsatt for nødsmidler, er for inneværende termin tildelt et beløp på kr. 30 000 av tilleggsbevilgningen til veiarbeider. Distriktsbidraget er satt til  $\frac{1}{10}$  m. m. Sådant bidrag blev vedtatt av fylkestinget 1930.

Anleggsomkostningene er beregnet til kr. 422 100 for en lengde av 16 046 m.

Veidirektøren har i det vesentlige tiltrådt planen.

Rafsbotn—Repparfjorddal. Av tilleggsbevilgningen for inneværende termin er kr. 40 000 tildelt denne parsell av gjennomgangsveien mot bidrag  $\frac{1}{20}$  m. m.

Foruten å danne forbindelse mellom Altafjorden og Hammerfest, som er centret for kommunikasjonene i Vest-Finnmark, vil denne parsell også binde veiruten Hammerfest—Karasjok sammen med Altadistriktets veisystem, hvorved den langt overveiende del av veiene i Vest-Finnmark blir samlet til ett veinett.

Hittil er bare godkjent plan for strekningen Rafsbotn—Leirbotnvatn, som er beregnet til kr. 204 000 for en lengde av 12 102 m.

Plan og overslag for resten av anlegget foreligger ikke ennå.

Ved veianlegget Kvalsund—Repparfjordbotn gikk det med kr. 4 071,82 mindre enn bevilget. Av denne besparelse blev det nødvendige beløp tillatt anvendt til oparbeidelse av bygdevei til Feikfjord og til fullførelse av hovedveien Kistrand—Kolvik. Imidlertid gjenstår fremdeles uanvendt kr. 1 462,62. Dette beløp — avrundet til kr. 1 400 — er foreslått overført til veianlegget Rafsbotn—Repparfjorddal.

Veidirektøren tillater sig å anbefale innhentet Stortingets samtykke til sådan overførsel.

Børselv—Storfjordbotn. Denne parsell av gjennomgangsveien er påbegynt for nødsmidler. For terminen 1935—36 blev det til anlegget bevilget et beløp på kr. 20 000 av tilleggsbevilgningen til veiarbeider. Distriktsbidraget er fastsatt til  $\frac{1}{20}$  m. m. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget 1934.

Arbeidet på anlegget begynte med bygning av bro over Børselven.

Plan og overslag for hele anlegget er ikke utarbeidet ennå.

Skipagurra—Polmak med Storfossen. Stortinget bevilget i 1935 kr. 25 000 til påbegynnelse av dette anlegg mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. m. (jfr. tillegg nr. 12 til St. prp. nr. 1, 1935).

Allerede i 1926 var det spørsmål om å opføre bevilgning på statsveibudgett (for 1927—28) til en vei langs Tanaelven i Tana og Polmak herreder, men bl. a. på grunn av uavgjort linjevalg, enten veien skulde ligge på vestsiden (Seida—Polmak) eller på østsiden (Skipagurra—Polmak), blev et annet anlegg optatt i stedet.

Overingeniøren har i skr. av 6 mai 1935 bl. a. gitt følgende opplysninger om dette vei-projekt:

«Vei til Polmak blir første parsell i en veirute fra sambindingsveien opover Tanadalen. Denne veirute blev i veiplanen av 1922 forutsatt bygget til Sirma, men sannsynligvis bør den med tiden fortsettes videre opover dalen, i hvert fall til Roavvegiedde.

Tanadalen er gjennomgående trang og bebyggelsen innen Polmak herred ligger overalt ved Tanaelven som er distriktets eneste ferd-selsåre og en av dets viktigste inntektskilder på grunn av det store laksefiske som foregår.

Forbindelsen med utenverdenen opprettholdes om sommeren med båtfart på elven og om vinteren, når elven er islagt, med hesteskys. Også reinskys benyttes, men denne befordringsmåte synes å være i avtagende. Under islegning og isløsning er forbindelsen en tid avbrutt.

Distriktet er tynt befolket. I Polmak herred, som har en lengde langs elven på 145 km., var innbyggerantallet 624 i 1930. Herav er ca. 40 personer bosatt ved Skipagurra og Suopanjang, altså ved sambindingsveien, mens resten er uten veiforbindelse.

Det er klart at når all transport må foregå med de nevnte befordringsmidler som er økonomiske, særlig på lange avstander, er transportomkostningene uforholdsmessig store og en hindring for videre utvikling av distriktets næringskilder.

En vei langs dalføret vil lette jordbruk, handel og omsetning av distriktets eksportprodukter, kjøtt, laks, vilt og bær, og dessuten få stor betydning for turisttrafikken.

Ikke minst har veien nasjonal betydning ved å knytte denne grensebefolkning av vesentlig lappisk og delvis finsk avstamning, nærmere det øvrige land.

Veien vil også være til stor nytte for det tilliggende finske distrikt, Utsjok, som har kanskje sin største handelsforbindelse med Norge.

Det har vært delte meninger om på hvilken side av elven den første del av veiruten, altså veien til Polmak kirkested, skulde bygges, — enten på vestsiden fra Seida eller på østsiden fra Skipagurra. Der blev derfor i 1925 foretatt en undersøkelse i hovedplan av begge alternativer som viste at utgiftene blev omtrent de samme for begge linjer. Den østre linje er adskillig kortere enn den vestre, men har til gjengjeld flere og kostbarere bruer. Anleggsutgiftene spiller således liten rolle for linjevalget.»

Overingeniøren anbefaler det østre alternativ, Skipagurra—Polmak, som er beregnet

til kr. 344 000 for en lengde av 18 230 m., fordi dette alternativ skaffer vei til flere og byr kortere forbindelse med kystkommunikasjonene.

I skr. av 8 mai 1935 til veidirektøren anbefaler fylkesmannen:

- 1) at hovedveien gjennom Polmak legges på elvens østside til Polmak kirkested,
- 2) at strekningen fra Båteng og opover (forbi Storfossen) av nasjonale hensyn bygges snarest mulig — og at veien fra Polmak kirkested opover til Roavvegiedde bygges uten krav på distriktsbidrag.

Fylkesveistyre som behandlet saken i møte den 31 mai næstefter uttalte følgende:

«Fylkesveistyre fastholder bestemt at vestre alternativ ikke kan forsvares sammenlignet med det østre — og mener at det ikke er grunn til å vedta distriktsbidrag for førstnevnte alternativ. Likeledes anser fylkesveistyre det uholdbart å opprettholde et så stort distriktsbidrag for strekningen ovenfor Polmak kirkested og vil anbefale at denne søkes bygget uten distriktsbidrag av nasjonale hensyn.»

Fylkestinget var enig med fylkesveistyre i at østre alternativ må velges. Det vedtok  $\frac{1}{10}$  distriktsbidrag m. v. til veien Skipagurra—Polmak, men henstillet til veien forbi Storfossen må bygges uten krav på annet distriktsbidrag enn gjerdehold og grunn m. m.

Veidirektøren skal bemerke, at når veien forbi Storfossen ved forelegget for Stortinget 1935 blev tatt med i samme bevilgningspost som anlegget Skipagurra—Polmak, så var det bl. a. av hensynet til en mere effektiv postbefordring. Som forholdene nu er, må posten overføres på finsk område for å kunne befordres forbi Storfossen.

Polmak herredsstyre har henstillet at veien forbi Storfossen blir bygget først. I den anledning skal opplyses at overingeniøren har uttalt følgende angående byggeplanen:

«Det har vært spørsmål om veiruten burde opparbeides fortløpende fra sambindingsveien, eller om veistykket forbi Storfossen skulde bygges først. Forbi Storfossen går nu trafikken på finsk side i henvend en mils lengde, idet her er bygget en lett kjørevei. Dette er selvfølgelig uheldig nasjonalt sett. Men trafikkmessig sett er det fordelaktigst å bygge veien fortløpende, og også heldigst for de lokale interesser, idet enhver forlengelse av veien her kommer praktisk talt hele befolkningen til gode. Jeg vil dog ikke undlate å bemerke at de nasjonale hensyn som taler for bygning av en vei forbi Storfossen er så vidt sterke at det kunde være grunn for staten å fremme dette veistykke ved ekstraordinær bevilgning.»

Veidirektøren har funnet å burde slutte sig til forslaget om at man først opparbeider veien forbi Storfossen. Imidlertid bemerkes at veidirektøren etter senere mottatte opplysninger finner å burde foreslå at det i planen medtas opparbeidelse av fremkomst ved Ailestrykene sønnenfor Levajokk fjellstue, hvor sammenhengende trafikk på Tana hindres på en kortere strekning. Også dette arbeide bør utføres før den øvrige veibygging langs Tana påbegynnes.

Forsavidt angår distriktsbidraget uttaler fylkesmannen, at når veien fra Polmak kirkested foreslås bygget uten kvotadelsbidrag, så er det av flere grunner, nemlig:

- a) Polmak herreds økonomi vil ikke på nogen måte makte annet enn en meget liten årlig

bevilgning til veibygning. Hele herredets budgett andrar ikke til mer enn ca. kr. 14 å 15 tusen pr. år — med en skatteprosent siste år på 15. Herredet har ingen større skattydere — og en bevilgning til veibygning vil straks øke skattebyrdene uforholdsmessig for de allerede på forhånd vanskelig stillede skattydere.

- b) Av herredets befolkning får kun en forholdsvis liten brøkdell direkte nytte av veien ovenfor kirkestedet. Hadde det ikke vært for de nasjonale- og turistmessige hensyn, vilde det neppe vært økonomisk forsvarlig å bygge denne vei.
- c) På finsk side deltar så vidt vites ikke kommunen i utgiftene til offentlig veibygning. Det vil derfor lett vekke misnøie på norsk side, når befolkningen på vår side blir pålagt store særskatter til formål som folk på finsk side er fritatt for.
- d) Veien fra Polmak kirkested og opover langs Tanaelven kan kommunikasjonsmessig helt sidestilles med veien til Kautokeino, som også bygges uten distriktsbidrag, idet veien langs Tanaelven i praksis vesentlig vil bli en utbedring av den vei som man om vinteren har på isen og om sommeren langs elven med båt.»

Veidirektøren finner etter det foreliggende å kunne anbefale at veien forbi Storfossen og ved Ailestrykene opparbeides uten krav på annet distriktsbidrag enn erstatning for grunn og gjerde.

Til fortsettelse av anlegget foreslås bevilget kr. 36 000 for terminen 1936—37.

Lengden av veien forbi Storfossen vil bli ca. 5 km. Omkostningene antas å andra til henimot 100 000 kroner.

Med hensyn til spørsmålet om man fra gjennemgangsveien og op til Polmak kirkested skal føre veien fra Seida eller fra Skipagurra forbeholder veidirektøren sig å ta standpunkt til senere. Dette spørsmål må nemlig overveies nærmere.

Over Hops eidet. På begge sider av Nordkynhalvøen — i Laksefjorden og Tanafjorden med fjordarmer — foregår årlig betydelig fiske, som til sine tider samler en ganske stor fiskeralmue ved det smale eidet — Hops eidet — sønnenfor nevnte halvø.

En vei over Hops eidet vil være av stor betydning for transport bl. a. av agn mellom Laksefjorden og Tanafjorden, idet man da undgår den lange transport rundt Nordkynhalvøen. Videre vil det være en stor hjelp for fiskerne å kunne transportere mindre båter over eidet.

Anlegget vil bli detaljundersøkt i løpet av høsten 1935. En 2 km. lang vei med grusdekke er foreløbig beregnet til kr. 15 000. Heri inngår 2 båtvorer å kr. 1 500.

Distriktsbidraget foreslås satt til  $\frac{1}{10}$  m. m. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget 1935.

#### Andre anlegg.

Fylkestinget har foruten til de opførte anlegg foreslått bevilgning til følgende nye veier:

Havningberg—Bussesund	kr. 40 000
Kjøllefjord—Mehamn—Gamvik	» 60 000
Berlevåg—Tana	» 20 000
Brennelv—Østerbotn	» 25 000

og vedtok distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. til disse anlegg.

Veidirektøren kan ikke skaffe plass for

noget beløp til disse veier ved denne anledning og forbeholder sig derfor å avgi uttalelse om dem ved en senere anledning.

### b. Bygdeveier.

Anleggets navn	Kart i veibudgettprp.	Overslags-sum	Forutsatt statsbidrag		Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
			Kvotadel	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Komagfjord—Korsfjord i Talvik .....	1931	72 000	$\frac{6}{10}$	43 200	21 000	22 200	6 000
Elvebakken—Aronnes—Bosekop i Alta .....	1926	63 200	$\frac{6}{10}$	37 920	18 500	19 420	6 000
Karpelv—Lanabukt (Valen) i Sør-Varanger, parsell Karpelv—Storbukt .....	1923	86 000	$\frac{6}{10}$	51 600	46 800	4 800	4 800
Kongsfjord fiskeværvei i Berlevåg, parsell Veines—Mackstykket .....	1934	23 800	$\frac{7}{10}$	16 660	12 000	4 660	4 660
Nordmannset—Kamøyvær i Kjelvik .....	1934	270 000	$\frac{8}{10}$	216 000	151 700	64 300	25 000
Birkestrand—Harrelv i Tana	1918	115 000	$\frac{6}{10}$	69 000	4 500	64 500	6 000
Elvenes—Jakobsnes—Renøysund i Sør-Varanger .....	1930	313 200	$\frac{6}{10}$	187 920	40 000	147 920	9 000
Sandland—Øra i Loppa ....	—	60 000	$\frac{6}{10}$	36 000	10 000	26 000	5 000

Som bidrag til Finnmark fylkes veifond foreslåes opført kr. 20 000.

Karpelv—Lanabukt (Valen) i Sør-Varanger, parsell Karpelv—Storbukt. Vesentlig på grunn av at planeringen og broene er blitt dyrere enn beregnet, må overslaget for parsellen forhøies med kr. 8 000 til kr. 86 000.

Elvenes—Jakobsnes—Renøysund. Dette veianlegg vil komme til å gå langs østre side av Pasvikelven og Bøkfjorden og vil sette dette distrikt i forbindelse med herredets øvrige veinett og lette adkomsten til Kirkenes. Etterat det er opprettet et større sagbruk på Jakobsnes er bebyggelsen på stedet og i den nærmeste omegn vokset betydelig. I 1930 var det 300 innbyggere på selve Jakobsnes og ellers mellom Svartaksla og Renøysund 315 innbyggere. Mellom Jakobsnes og Kirkenes er det regelmessig ferjeforbindelse, men befolkningen utenfor Jakobsnes har liten nytte av den så lenge det ikke er vei til Jakobsnes.

Anlegget er for en lengde av 16 232 m. beregnet til kr. 313 200. Derav faller 6 372 m. og kr. 154 200 på parsellen Elvenes—Jakobsnes.

Anlegget er påbegynt for nødsmidler fra staten. Dessuten har kommunen anvendt ca. kr. 60 000 til oparbeidelse av anlegget.

Statsbidraget anbefales satt til  $\frac{6}{10}$ , således som fastsatt for de nødsmidler som er bevilget til anlegget.

I sitt foreløbige budgjettsforslag for terminen 1936—37, som blev forelagt fylkestinget 1935, henstillet veidirektøren til overveielse om ikke vei fra Jarfjord til Grense Jakobselv burde opptas for forlengelsen til Renøysund. Fylkesvei-

styret har imidlertid bestemt frarådet at vei til Grense Jakobselv optas først.

Veidirektøren foreslår bevilget kr. 9 000 til anlegget Elvenes—Jakobsnes—Renøysund.

Sandland—Øra i Loppa. Dette anlegg er 7,4 km. langt og beregnet å koste kr. 60 000. Arbeidet er igangsatt for nødsmidler, hvorav hittil er bevilget kr. 10 000.

I veiplanen er veien forutsatt ført frem til Bankekjeila, men man har foreløbig ikke funnet det berettiget å bygge lenger enn til Øra på grunn av det vanskelige terreng mellom dette sted og Bankekjeila.

Veien, som går langs søndre (vestre) Bergsfjord, vil forbinde de bebyggede steder Sandland, Bogen og Øra. På disse steder var det i 1930 bosatt 140 mennesker.

Sammen med en fremtidig fortsettelse av veien fra Sandland til Frakfjord og videre til Olderfjord i Troms fylke vil veien bidra til å lette samferdselen mellom de forskjellige steder i den ytterste del av Øksfjordhalvøen. Således vil dette anlegg lette forbindelsen mellom distriktene i Bergsfjord og Loppa.

Det er ennå ingen havn ved Søndre Bergsfjord, men det pågår anlegg av havn i Sandland, som er anløpssted for lokalskipet på vestre side av Søndre Bergsfjord.

Langs denne linje er forholdsvis meget dyrkbar jord, så veien vil få betydning som bureisningsvei.

Veidirektøren foreslår bevilget kr. 5 000 til dette bygdeveianlegg og anbefaler at statsbidraget settes til  $\frac{6}{10}$ , d. v. s. det samme bidrag som er bestemt for nødsbevilgningen til anlegget.

## 2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn	Overslags- sum	Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Alta—Kautokeino.....	—	221 000	—	50 000
Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukkbukta...	170 700	146 600	24 100	10 000
Hammerfest—Akkerfjord .....	—	20 000	—	10 000
Alteidet—Øksfjordbotn—Storsteinnes .....	109 700	74 000	35 700	10 000

Alta—Kautokeino. Da broene på parsellen Beskades—Biggeluobal er blitt dyrere enn beregnet, må overslaget for parsellen forhøies med kr. 8 500 til kr. 169 000. Det foreligger nu overslag for parsellen Biggeluobal—Fidnajok. Den er anslått å koste kr. 62 000 for en lengde av 14,8 km. Overslaget for strekningen Beskades—Fidnajok blir således kr. 231 000.

Veidirektøren tar forbehold med hensyn til valg av linje for anleggets fortsettelse fra Fidnajok.

Hammerfest—Akkerfjord. Til skredforbygninger ved denne vei er hittil bevilget kr. 20 000.

Overensstemmende med fylkestinget vil veidirektøren foreslå at det av hensyn til biltrafikken anvendes midler til utbedring av en del kurver på veien og opfører til dette øiemed kr. 10 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$ .

Plan for nevnte utbedringsarbeide foreligger ikke ennå, hvorfor forbehold tas med hensyn til arbeidets utstrekning.

Alteidet—Øksfjordbotn—Storsteinnes. Som det vil sees av forrige veibudgetprp., side 116, var det forutsetningen at en eventuell besparelse ved utbedringsanlegget Alteidet—Øksfjordbotn skulde anvendes til forlengelse av anlegget til dampskipsanløpstedet Storsteinnes.

Fylkestinget 1935 fastholdt at bevilgning til nevnte utbedringsanlegg bør opprettholdes av hensyn til forlengelsen, og vedtok  $\frac{1}{11}$  som distriktsbidrag til den.

Nogen plan for forlengelsen til Storsteinnes er ikke utarbeidet ennå.

Veidirektøren opfører det samme beløp, kr. 10 000, som fylkestinget har foreslått til det her omtalte anlegg.»

## Inntekter vedkommende veiarbeider.

(Kap. 2601.)

Herom har veidirektøren anført følgende:

«Inntektene vedkommende veiarbeider opføres således:	kr.	153 191
7de ti-årstermin for gjenstående bidrag til eldre bevilgninger .....		
Beløpet er noget mindre enn for inneværende termin fordi det resterende distriktsbidrag til veianlegget Hegshus bru—Gjøvik nu er budgettert til inntekt i sin helhet og medtatt i det nedenfor opførte beløp.		
Distriktsbidraget til bevilgninger opført ved nærværende anledning ( se tabellen side 17) andrar til .....	»	3 454 158
	Tilsammen kr.	3 607 349

## Restanser på distriktsbidrag.

Fylke	Restanse pr. 30. juni 1934	Forfalt 1934—1935	Tilsammen	Innbetalt 1934—1935	Restanse pr. 30. juni 1935
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Østfold .....	104 129,99	143 788,53	247 918,52	87 485,21	160 433,31 <sup>1)</sup>
— (veidekker) .....		600,00	600,00	600,00	135 970,81
Akershus .....	107 487,48	135 970,81	243 458,29	107 487,48	445 192,25
Hedmark .....	357 626,73	142 856,62	500 483,35	55 291,10	111 917,32 <sup>2)</sup>
Opland .....	97 610,08	119 292,30	216 902,38	104 985,06	76 953,32 <sup>2)</sup>
Buskerud .....	65 381,59	76 953,32	142 334,91	65 381,59	78 422,49 <sup>2)</sup>
Vestfold .....	79 133,35	79 296,67	158 430,02	80 007,53	498 415,54
Telemark .....	389 473,71	256 239,07	645 712,78	147 297,24	27 882,50 <sup>2)</sup>
Aust-Agder .....	27 604,17	91 866,69	119 470,86	91 588,36	317 897,39
Vest-Agder .....	307 401,39	78 613,17	386 014,56	68 117,17	98 165,82 <sup>2)</sup>
Rogaland .....	89 166,95	107 652,72	196 819,67	98 653,85	197 619,02 <sup>2)</sup>
Hordaland .....	177 262,32	207 454,19	384 716,51	187 097,49	233 487,21 <sup>2)</sup>
Sogn og Fjordane .....	221 662,21	176 873,88	398 536,09	165 048,88	369 054,94
Møre og Romsdal .....	300 529,20	225 054,94	525 584,14	156 529,20	136 894,44
Sør-Trøndelag .....	119 327,76	139 011,10	258 338,86	121 444,42	109 073,19 <sup>2)</sup>
Nord-Trøndelag .....	104 731,51	107 823,18	212 554,69	103 481,50	1 180 825,64
Nordland .....	1 093 205,63	169 278,24	1 262 483,87	81 658,23	930 475,68
Troms .....	881 828,04	101 986,71	983 814,75	53 339,07	726 111,87
Finnmark .....	663 442,82	62 669,05	726 111,87	0,00	
Tilsammen	5 187 004,93	2 423 281,19	7 610 286,12	1 775 493,38	5 834 792,74

<sup>1)</sup> Er nu betalt i sin helhet. <sup>2)</sup> Er nu for den vesentligste del betalt.