

| Løpe- nr. | Veiarbeider Navn | Kap. 713 | Kap. 1160 | I alt | | | |
|--------------|--------------------------------------|----------|-----------|-----------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| | | | | Statsutgift Brutto | Distriktsbidrag | | Stats- utgift Netto |
| | | | | | Kvo- tadel | Kr. | |
| | | Kr. | Kr. | Kr. | | Kr. | |
| 549 | Storstennes—Hansgård (forts.) | 15 000 | — | 15 000 | 1/5 | 3 000 | 12 000 |
| 550 | Elvenes—Foldvik (forts.) | 5 000 | — | 5 000 | 1/5 | 1 000 | 4 000 |
| 551 | Storstennes—Ramfjord (forts.) | 20 000 | — | 20 000 | 1/5 | 4 000 | 16 000 |
| 552 | Finnfjordeidet—Rossfjordnes (forts.) | 10 000 | — | 10 000 | 1/5 | 2 000 | 8 000 |
| 553 | Pollen—Årebukt (forts.) | 10 000 | — | 10 000 | 1/10 | 1 000 | 9 000 |
| | Sum ordinære utbedringer | 74 700 | — | 74 700 | | 13 470 | 61 230 |
| 554 | b. Ekstraordinære stamveitbedringer. | — | 150 000 | 150 000 | — | 15 833 | 134 167 |
| | Sum 2. Utbedring av eldre veier | 74 700 | 150 000 | 224 700 | | 29 303 | 195 397 |
| | Totalsum brutto | 810 100 | 384 000 | 1 194 100 | | — | — |
| | » netto | 713 826 | 346 067 | — | | — | 1059893 |
| | Distriktsbidrag | 96 274 | 37 933 | — | | 134 207 | — |

Følgende beløp er regnet som ekstraordinære bevilgninger til sambindingsveier: Under kap. 713,1 kr. 119 000 brutto, under kap. 713,3 kr. 66 700 brutto og under kap. 1160 kr. 61 000 brutto, i alt kr. 246 700 (se tabellen side 36).

Finnmark fylke.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

| | | | | | | | |
|-----|--|---------|---------|-----------|------|--------|---------|
| 555 | Hasvik—Breivikbotn (fullf.) | 27 000 | — | 27 000 | 1/10 | 2 700 | 24 300 |
| 556 | Alta—Talvik (forts.) | 70 000 | 30 000 | 100 000 | 1/10 | 10 000 | 90 000 |
| 557 | Hesseng—Strømmen—Stånga— Munkneset—Neiden (fullf.) | 109 000 | — | 109 000 | 1/20 | 5 450 | 103 550 |
| 558 | Sandøybotn—Lotre—Langstrand (forts.) | 40 000 | — | 40 000 | 1/10 | 4 000 | 36 000 |
| 559 | Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn (forts.) | 180 000 | 40 000 | 220 000 | 1/20 | 11 000 | 209 000 |
| 560 | Karlebotn—Gandvik (forts.) | 51 000 | 30 000 | 81 000 | 1/20 | 4 050 | 76 950 |
| 561 | Gandvik—Neiden (forts.) | 20 000 | 60 000 | 80 000 | 1/20 | 4 000 | 76 000 |
| 562 | Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn (forts.) | 145 000 | 10 000 | 155 000 | 1/10 | 15 500 | 139 500 |
| 563 | Rafsbotn—Repparfjorddal (forts.) | 225 000 | 80 000 | 305 000 | 1/20 | 15 250 | 289 750 |
| 564 | Børselv—Storfjordbotn (forts.) | 40 000 | 20 000 | 60 000 | 1/20 | 3 000 | 57 000 |
| 565 | Skipagurra—Polmak med Storfossen og Ailestrykene (forts.) | 40 000 | — | 40 000 | — | 2 400 | 37 600 |
| 566 | Over Hopsedet (fullf.) | 10 000 | — | 10 000 | 1/10 | 1 000 | 9 000 |
| 567 | Kjøllefjord—Oksevåg (påbeg.) | 10 000 | 10 000 | 20 000 | 1/10 | 2 000 | 18 000 |
| 568 | Mehamn—Gamvik (påbeg.) | 10 000 | 10 000 | 20 000 | 1/10 | 2 000 | 18 000 |
| | Sum hovedveier | 977 000 | 290 000 | 1 267 000 | | 82 350 | 1184650 |

1938

b. Bygdeveier (statsbidrag).

| | | | | | | | |
|-----|--|--------|---|--------|---|---|--------|
| 569 | Komagfjord—Korsfjord i Talvik (fullf.) | 7 200 | — | 7 200 | — | — | 7 200 |
| 570 | Elvebakken—Aronnes—Bosekop i Alta (fullf.) | 4 420 | — | 4 420 | — | — | 4 420 |
| 571 | Nordmannset—Kamøyvær i Kjelvik (forts.) | 25 000 | — | 25 000 | — | — | 25 000 |
| 572 | Birkestrand—Harrelv i Tana (forts.) | 10 000 | — | 10 000 | — | — | 10 000 |
| 573 | Elvenes—Jakobsnes—Renøysund i Sør-Varanger (forts.) | 14 000 | — | 14 000 | — | — | 14 000 |
| 574 | Sandland—Øra i Loppa (forts.) | 9 000 | — | 9 000 | — | — | 9 000 |
| 575 | Kvalsund—Neverfjord i Kvalsund (forts.) | 10 000 | — | 10 000 | — | — | 10 000 |

| Løpe- nr. | Veiarbeider Navn | Kap. 713 | Kap. 1160 | I alt | | | |
|--------------|---|----------|-----------|-----------------------|-----------------|--------|---------------------------|
| | | | | Statsutgift Brutto | Distriktsbidrag | | Stats- utgift Netto |
| | | | | | Kvo- tadel | Kr. | |
| | | Kr. | Kr. | Kr. | | Kr. | |
| 576 | Nordvågen—Kjelvik i Kjelvik (påbeg.) | 9 000 | — | 9 000 | — | — | 9 000 |
| 577 | Lund—Skogstuevann i Alta (påbeg.) | 5 000 | — | 5 000 | — | — | 5 000 |
| 578 | Bidrag til Finnmark fylkes veifond. | 30 000 | — | 30 000 | — | — | 30 000 |
| | Sum bygdeveier | 123 620 | — | 123 620 | | — | 123 620 |
| | Sum 1. Nye arbeider | 1100620 | 290 000 | 1 390 620 | | 82 350 | 1308270 |
| | 2. Utbedring av eldre veier. | | | | | | |
| | a. Ordinære utbedringer: | | | | | | |
| 579 | Alta—Kautokeino (forts.) | 50 000 | — | 50 000 | — | — | 50 000 |
| 580 | Strand—Svanvik og Ryeng—Never- skrukkbukt (fullf.) | 4 100 | — | 4 100 | 1/10 | 410 | 3 690 |
| 581 | Hammerfest—Akkerfjord—Kvalsund (forts.) | 10 000 | — | 10 000 | 1/10 | 1 000 | 9 000 |
| 582 | Alteidet—Øksfjordbotn—Storsteinnes (forts.) | 10 000 | — | 10 000 | 1/10 | 1 000 | 9 000 |
| 583 | Trallebaner samt vintervei i Pasvik (fullf.) | 630 | — | 630 | 1/10 | 63 | 567 |
| | Sum ordinære utbedringer | 74 730 | — | 74 730 | | 2 473 | 72 257 |
| 584 | b. Ekstraordinære stamveitbedringer. | — | 175 000 | 175 000 | — | 8 750 | 166 250 |
| | Sum 2. Utbedring av eldre veier | 74 730 | 175 000 | 249 730 | | 11 223 | 238 507 |
| | Totalsum brutto | 1175350 | 465 000 | 1 640 350 | | — | — |
| | » netto | 1108027 | 438 750 | — | | — | 1546777 |
| | Distriktsbidrag | 67 323 | 26 250 | — | | 93 573 | — |

Følgende beløp er regnet som ekstraordinære bevilgninger til sambindingsveier: Under kap. 713,1 kr. 234 000 brutto, under kap. 713,3 kr. 350 000 brutto og under kap. 1160 kr. 120 000 brutto, i alt kr. 704 000 brutto (se tabellen side 36).

Sammendrag I av veidirektørens forslag vedkommende veiarbeider.

Kap. 713. Veiarbeider.

| | |
|--|------------|
| 1. Nye arbeider: | Kr. |
| a. Hovedveier | 8 621 518 |
| b. Bygdeveier (netto) | 1 752 925 |
| c. Ombygging av broer | 1 200 000 |
| | 11 574 443 |
| 2. Utbedring av eldre veier | 1 491 830 |
| 3. Ekstraordinært til gjennomgangsveien i Nord-Norge | 666 700 |
| 4. Tilførselsveier til Nordlandsbanen | 1 000 000 |
| Sum kap. 713 | 14 732 973 |

Ekstraordinære bevilgninger (kap. 1160).

| | |
|------------------------------|------------|
| 1. Nye arbeider: | |
| a. Hovedveier | 2 463 750 |
| b. Bygdeveier | 210 515 |
| c. Ombygging av broer | 400 000 |
| 2. Utbedring av eldre veier: | |
| a. Vanlige utbedringer | 316 700 |
| b. Innfartsveier til Oslo | 1 500 000 |
| c. Stamveitbedringer | 5 000 000 |
| Sum kap. 1160 | 9 890 965 |
| Totalsum | 24 623 938 |

Hvordan de foreslåtte bevilgninger til nye arbeider m. v. fordeler sig summarisk på fylkene henholdsvis for kap. 713 og kap. 1160 fremgår av følgende to tabeller.

utbedring nu beregnet til kr. 47 000 for 19 698 m vei. Planen er godkjent av veidirektøren.

Pollen—Arøbukta. Omkostningene for dette utbedringsarbeide blev i veibudgettp. for 1934 (se side 118) opgitt til kr. 87 000. Av hensyn til at valget mellom alternativene for ferjeforbindelsen over Lyngenfjorden ikke er avgjort, har arbeidet hittil vært begrenset til den sydligste strekning, Pollen—Lyngseidet.

Veidirektøren har nu godkjent en modifisert plan av mai 1937 for denne parsell (Pollen—Lyngseidet). For utbedring av 11 076 m vei er omkostningene beregnet til kr. 73 600. I planen er tatt med en holdeplass på Lyngseidet, beregnet til kr. 5 600.

Da det fremdeles ikke er fastslått hvor ferjen over Lyngen skal ha sitt utgangspunkt, er det ikke foretatt undersøkelse for restarbeidene på parsellen Lyngseidet—Arøbukta. Hvis ferjestedet skulde bli henlagt til Arøbukta, må man regne med en del mere omfattende utbedringer på denne parsell enn forutsatt i planen av 1929.

Når man går ut fra det tidligere overslag for sistnevnte parsell, vil de samlede omkostninger for veitbedringen Pollen—Arøbukta etter det

foran anførte andra til kr. 133 200 for en lengde av 21 834 m.

b. Ekstraordinære stamveitbedringer.

Se veibudgettp. for 1937, side 38, 50 og 130. Den for terminen 1937—38 gitte bevilgning kr. 50 000 blev tildelt stamveien Moaberget—Oteren.

For kommende termin tillater veidirektøren sig å foreslå bevilget kr. 150 000.

Bevilgningen er foreslått fordelt således som det fremgår av tabellen, side 42.»

Departementet foreslår opført brutto:

Under kap. 713 kr. 761 100
Under kap. 1160 » 334 000

I alt kr. 1 095 100

Følgende tabell viser de poster som departementet har redusert samt de beløp som etter foretatt reduksjon opføres av departementet til disse anlegg:

| Løpe-nr. | Anlegg | Kap. 713 Kr. | Kap. 1160 Kr. | I alt | | | |
|----------|-----------------------------------|--------------|---------------|-------------------------|---------------------|------------------------|--------|
| | | | | Stats-utgift brutto Kr. | Distriktsbidrag Kr. | Stats-utgift netto kr. | |
| 516 | Furøyseter—Flesnes | 30 000 | — | 30 000 | 1/8 | 6 000 | 24 000 |
| 522 | Øisten—Finland med arm til Tromsø | 30 000 | — | 30 000 | 1/8 | 6 000 | 24 000 |
| 523 | Kjosens—Jegervatn | 32 000 | — | 32 000 | 1/8 | 4 000 | 28 000 |
| 530 | Kvesmenes—Skibotn | 43 000 | 25 000 | 68 000 | 1/10 | 6 800 | 61 200 |
| 539 | Kjækan—Kvænangsbotn | 4 000 | — | 4 000 | — | — | 4 000 |
| 542 | Finnelv—Stonglandseidet | 3 000 | — | 3 000 | — | — | 3 000 |
| 543 | Arstein—Lavangen gr. | 9 000 | — | 9 000 | — | — | 9 000 |
| 544 | Breivikeidet—Skognes | 3 200 | — | 3 200 | — | — | 3 200 |
| 545 | Råvann—Maristad | 3 000 | — | 3 000 | — | — | 3 000 |
| 554 | Ekstraordinære stamveitbedringer | — | 100 000 | 100 000 | — | 10 750 | 89 250 |

«Finnmark fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier (innbefattet utbedring av stamveier) er for inneværende termin bevilget:

Under kap. 713 kr. 1 009 700
Som krisebevilgning (kap. 1160) » 387 000

Tilsammen kr. 1 396 700

Ved denne anledning opfører veidirektøren:

Under kap. 713 kr. 1 175 350
Som krisebevilgning » 465 000

Tilsammen kr. 1 640 350

Herav er kr. 704 000 regnet som ekstraordinært tillegg til sambindingsveier. Dette beløp fordeler sig kapitelvis således: kap. 713,1: kr. 234 000, kap. 713,3: kr. 350 000 og kap. 1160: kr. 120 000. Om den nærmere fordeling av disse beløp se tabellen side 36.

Under henvisning til det på side 37 inntatte avsnitt om gjennomgangsveien i Nord-Norge, hitsettes en oversikt over det som gjenstår å

bevilge og som nu foreslås opført til parseller av gjennomgangsveien i Finnmark fylke:

| Parseller | Rest i runde tall | | Forslag 1938—39 Brutto |
|----------------------------------|-------------------|-----------|------------------------|
| | Kr. | Kr. | |
| Langfjordbotn—Storsandnes—Talvik | 746 700 | 155 000 | |
| Talvik—Alta | 168 200 | 100 000 | |
| Rafsbotn—Repparfjorddal | 630 600 | 385 000 | |
| Ferje over Porsangerfjord | 300 000 | — | |
| Børselv—Storfjordbotn | 705 500 | 110 000 | |
| Storfjordbotn—Ifjord | 245 200 | 245 000 | |
| Karlebotn—Nyelv—Gandvik | 93 000 | 81 000 | |
| Gandvik—Neiden | 80 000 | 80 000 | |
| Neiden—Stånga—Hesseng | 109 100 | 109 000 | |
| Sum | 3 078 300 | 1 265 000 | |

Det bemerkes at overslagene for de gjenstående arbeider sannsynligvis må forhøies på grunn av de stegne priser. Likeledes vil ganske

sikkert overslagssummen for spesielt veianlegget Rafsbotn—Repparfjorddal måtte forhøies (se under dette anlegg). Veidirektøren

antar at restbeløpet for de arbeider som gjenstår av den vedtatte plan anslagsvis kan forhøies til 3,6 mill. kroner.

1. Nye arbeider.

a. Hovedveier.

| Anlegg | Kart i veibudgettp. | Projektert lengde | Over-slagssum | Hittil bevilget | Rest | Foreslås opført | |
|--|---------------------|-------------------|---------------|-----------------|---------|-----------------|----------------|
| | | | | | | pa veibudgett | av krisemidler |
| | | M. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
| Hasvik—Breivikbotn | 1931 | 17 785 | 438 000 | 410 938 | 27 062 | 27 000 | — |
| Alta—Talvik | 1938 | 36 078 | 1435 000 | 1266 800 | 168 200 | 70 000 | 30 000 |
| Hesseng—Strømmen—Stånga—Munkneset—Neiden | 1930 | 38 085 | 1124 000 | 1014 870 | 109 130 | 109 000 | — |
| Sandøybotn—Lotre—Langstrand | 1931 | 16 520 | 462 000 | 272 000 | 190 000 | 40 000 | — |
| Trollbukta—Ifjord—Storfjordbotn | 1930 | 41 181 | 817 000 | 571 775 | 245 225 | 180 000 | 40 000 |
| Karlebotn—Gandvik | 1923 | 40 941 | 765 000 | 672 000 | 93 000 | 51 000 | 30 000 |
| Gandvik—Neiden | 1930 | 34 007 | 645 000 | 565 000 | 80 000 | 20 000 | 60 000 |
| Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn | 1926 | 40 930 | 1247 100 | 500 400 | 746 700 | 145 000 | 10 000 |
| Rafsbotn—Repparfjorddal | 1935 | 68 630 | 1500 000 | 869 362 | 630 638 | 225 000 | 80 000 |
| Børselv—Storfjordbotn | 1936 | 45 339 | 878 000 | 172 500 | 705 500 | 40 000 | 20 000 |
| Skipagurra—Polmak med Storfossen og Ailestrykene | 1936 | 29 130 | 464 000 | 111 000 | 353 000 | 40 000 | — |
| Over Høpsedet | — | 2 268 | 43 000 | 33 000 | 10 000 | 10 000 | — |
| Kjøllefjord—Oksevåg | 1938 | 8 750 | 191 000 | 38 500 | 152 500 | 10 000 | 10 000 |
| Mehamn—Gamvik | 1938 | 18 118 | 425 000 | 44 500 | 380 500 | 10 000 | 10 000 |

Sandøybotn—Lotre. Se forrige prp., side 132. Overslagssummen har måttet forhøies fra kr. 243 000 til kr. 317 000. Lengden oppgis nu til 11 370 m mot tidligere 11 468 m. Merutgiften — kr. 74 000 — skyldes vesentlig at nødsarbeidet er blitt særlig kostbart, men også overgangen over Strømmen i Sandøybotn, bl. a. fordi grunnen her viste sig å være dårligere enn man fikk inntrykk av ved undersøkelsen. Veidirektøren har intet å bemerke til det som overingeniøren har anført i sakens anledning.

Anlegget er et ledd i den fremtidige vei langs Sorøya fra Hasvik til Lotre.

Sørøysund herredsstyre har fremholdt at veien bør fortsettes til Mefjord, det nordøstligste vær på øya. Senere har herredsstyret søkt om å få anlegget forlenget fra Lotre til Langstrand, da dette sted anses bedre skikket som omlastningssted enn Lotre.

Ved Langstrand er det en del bebyggelse, bl. a. skoleinternat og muligheter for bosetning, mens det i Lotre bare er en gård og liten plass for videre bebyggelse.

Forlengelsen Lotre—Langstrand vil i næsten hele sin lengde inngå i den påtenkte vei langs Sorøya.

Fylkestinget 1937 har i tilslutning til fylkesveistyret anbefalt denne forlengelse av anlegget.

Forlengelsen er for en lengde av 5 150 m beregnet til kr. 145 000.

Veidirektøren vil anbefale den foreslåtte planutvidelse, men tar forbehold m. h. t. plan og overslag som forutsettes å ville foreligge i nær fremtid.

Både fra Hasvik og Sørøysund formannskaper er det søkt om en bevilgning på kr. 120 000 til hovedveien langs Sorøya (Hasvik—Mefjord).

Veidirektøren kan bare opføre kr. 40 000 til fortsettelse på parsellen Sandøybotn—Lotre med eventuell fortsettelse til Langstrand.

Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn. Anlegget Talvik—Storsandnes blev utstøket i 1928, men senere fant man det nødvendig å foreta en del omstikninger, dels for å forbedre traceen og dels av hensyn til sneforholdene. Man må derfor ta forbehold overfor det hittil opførte overslag for denne parsell kr. 422 100.

Av de til lindring av krisen og arbeidsløsheten bevilgede midler for terminen 1937—38 blev det bestemt, at kr. 179 000 skal anvendes til veianlegget Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn mot distriktsbidrag 1/10 m.v. Ved denne anledning (Arbeidsdepartementets skrivelse av 4 oktober 1937 til fylkesmannen) blev det snart fullførte anlegg Talvik—Storsandnes utvidet til Langfjordbotn.

Parsellen Storsandnes—Langfjordbotn er for en lengde av 24 884 m beregnet til kr. 325 000. Planen er i det vesentlige godkjent av veidirektøren.

Den her optatte vei er den siste parsell av planen for sambindingsveien i Vest-Finnmark. Den går langs sydsiden av Langfjorden i Altafjord og vil forbinde riksveien Alteid—Bågnelvdalen—Ytre Oldernes med det nye veianlegg fra Storsandnes til Alta.

Rafsbotn—Repparfjorddal. Under henvisning til veibudgettp. for 1937, side 132 bemerkes at den av veidirektøren opgitte overslagssum kr. 1 500 000 må befryktes å være for lav. Overingeniørens overslag lyder på kr. 1 975 000.

Børselv—Storfjordbotn. Se forrige prp., side 132. Etter den nu fremlagte plan, som i det vesentlige er tiltrådt av veidirektøren, er anlegget for en lengde av 46 147 m beregnet til kr. 887 000. Heri inngår en 808 m lang arm til Båtviken i Storfjordbotn. Denne arm som er beregnet til kr. 9 000, bør etter veidirektørens mening utgå av planen.

Skipagurra—Polmak med Storfossen og Ailestrykene. Se forrige prp., side 132.

Ved nærværende anledning opføres det kr. 40 000. Herav vil kr. 16 000 bli anvendt til fullførelse av parsellen forbi Storfossen og Ailestrykene, hvortil det ikke kreves kvotadelsbidrag av distriktet. Resten, kr. 24 000, skulde bli å anvende på parsellen Skipagurra—Polmak på østsiden av Tanaelven, hvortil det ydes $\frac{1}{10}$ distriktbidrag.

Som nevnt i veibudgettp. for 1937 er det forutsetningen at det her skal bygges en meget tarvelig vei. Inntil plan for sådan vei foreligger, opføres omkostningene som før med kr. 464 000 for en lengde av 29 130 m.

Seida—Polmak—Sirma. (Langs vestsiden av Tanaelven). Som nevnt i forrige prp. har det vært forutsatt at det skulde skaffes midler til denne vei på Landbruksdepartementets budgett. Hittil har dette departement stillet til rådighet kr. 10 000.

Veien som er undersøkt vesentlig i hovedplan,

er for en lengde av 22 623 m beregnet til et kostende av kr. 390 000, inklusive arm til ferjestedet ved Skipagurra, både øst- og vestsiden. Overslaget oppgis foreløbig med forbehold.

Man kan på nuværende tidspunkt intet uttale om når en ferjeforbindelse kan bli istandbragt. Ferjens anskaffelse og drift bør etter veidirektørens mening bekostes av distriktet.

Over Hopsæidet. Se forrige veibudgettp., side 132. De først bevilgede midler blev benyttet til bygging av den planlagte rodbod for å kunne benytte den til underbringelse av arbeiderne under veiens bygging. Det er nemlig ingen brukbare hus på stedet.

Kjøllefjord—Oksevåg og Mehamn—Gamvik. Disse anlegg er nye på budgett. Under henvisning til veibudgettp. for 1937, side 132—33 og 136 bemerkes, at det nu foreligger plan også for anlegget Kjøllefjord—Oksevåg som for en lengde av 8 750 m er beregnet å koste kr. 191 000. Veidirektøren tar forbehold m. h. t. planen for dette anlegg.

b. Bygdeveier.

| Anlegg | Kart i veibudgettp. | Overslags-sum | Forutsatt statsbidrag | | Hittil bevilget | Rest | Foreslåes opført på veibudgett |
|--|---------------------|---------------|-----------------------|---------|-----------------|---------|--------------------------------|
| | | | Kvotadel | Kr. | | | |
| | | Kr. | | | Kr. | Kr. | Kr. |
| Komagfjord—Korsfjord i Talvik | 1931 | 72 000 | $\frac{1}{10}$ | 43 200 | 36 000 | 7 200 | 7 200 |
| Elvebakken—Aronnes—Bosekop i Alta | 1926 | 63 200 | $\frac{1}{10}$ | 37 920 | 33 500 | 4 420 | 4 420 |
| Nordmannset—Kamøyvær i Kjelvik | 1934 | 420 000 | $\frac{1}{10}$ | 336 000 | 307 700 | 28 300 | 25 000 |
| Birkestrand—Hærelv i Tana Elvenes—Jakobsnes—Renaysund i Sør-Varanger | 1918 | 115 000 | $\frac{1}{10}$ | 69 000 | 22 500 | 46 500 | 10 000 |
| Sandland—Øra i Loppa | 1930 | 352 000 | $\frac{1}{10}$ | 211 200 | 107 500 | 103 700 | 14 000 |
| Kvalsund—Neverfjord i Kvalsund | — | 60 000 | $\frac{1}{10}$ | 36 000 | 24 000 | 12 000 | 9 000 |
| Nordvågen—Kjelvik i Kjelvik Lund—Skogstuevann i Alta | 1931 | 252 000 | $\frac{1}{10}$ | 151 200 | 34 000 | 117 200 | 10 000 |
| | 1934 | 230 000 | $\frac{1}{10}$ | 184 000 | 71 000 | 113 000 | 9 000 |
| | — | 38 000 | $\frac{1}{10}$ | 22 800 | — | 22 800 | 5 000 |

Bidrag til Finnmark fylkesveifond.

Efter at kommunene har fått statstilskudd til sine veitgifter og derved blitt i stand til lettere å fremme sine lokale veianlegg er det — opplyser overingeniøren — blitt en større søkning om bidrag av veifondet.

Fylkestinget uttalte derfor i 1937 at det anser det påkrevet at veibudgett blir forhøyet så bl. a. også bevilgningen til Finnmark fylkesveifond kan forhøyes ytterligere uten at det skjer til fortregsel for hovedveibyggingen.

Også i år har fylkestinget uttalt at det ansees påkrevet at bevilgningen til fylkets veifond forhøyes for at de mange krav fra kommunene om øket tilskudd til bygging av bygdeveier kan imøtekommes.

For inneværende termin er bevilget kr. 20 000. For kommende termin foreslåes bevilget kr. 30 000.

Nordmannset—Kamøyvær. Henvisning veibudgettp. for 1937, side 133. Den siste detaljundersøkelse blev utført ifjor, og det på grunnlag herav utførte restoverslag viser at anlegget vil koste kr. 420 000. Dette

Imidlertid er kravet på å få veiforbindelse til Nordkapp i den senere tid også kommet sterkt frem fra det interesserte distrikt.

Kjelvik herredsstyre besluttet i møte den 16 desember 1933 å andra om å få satt Nordkapp i veiforbindelse med riksveien og snarest mulig å få igangsatt arbeidet med vei Nordkapp—Honningsvåg som veiens første etappe samtidig som riksveiens fortsettelse utover Porsangerfjordens vestsida blir undersøkt med henblikk på forbindelse av fastlandet og Magerøya med ferje.

Til begrunnelse av dette blev det i formannskapets skrivelse av 4 januar 1934 uttalt følgende:

«Rent kommersielt sett vil en sådan forbindelse ha overmåte stor betydning for Magerøyas forholdsvis store befolkning og for de fleste steder som på denne måte vil få en sikker forbindelse med hurtigruteanløpsstedet Honningsvåg, som er Vestfinnmarkens sentraleste sted.

Turistmessig sett vil denne veiforbindelse ha sin store betydning, da turistattraksjonen Nordkapp under de nuværende forhold ikke kan utnyttes som den bør og skal. Som et ganske enkelt bevis kan man henvise til de tallrike tilfelle, hvor Nordkapp-besøk blir sløifet av så vel de flytende hoteller som hurtigrutene som på grunn av landingsforholdene i Hornviken, ikke kan få landsatt sine passasjerer. Sommeren 1933 som regnes for en av de beste på mange år, hvad værforholdene angår, måtte til eksempel 10 av de store flytende hoteller, samt en del hurtigruter sløife anløp av Nordkapp av forannevnte grunn. At turisttrafikken må stagnere under sådanne forhold, må være innlysende og heri kan alene en veiforbindelse Nordkapp—Honningsvåg skaffe en helt tilfredsstillende løsning. En løsning så meget mere tilfredsstillende som at en sådan vei foruten å bidra til å øke turisttrafikken også vil kunne resultere i at de fleste turister benytter landets egne befordringsmidler — en merinntekt for landet som vanskelig kan verdsettes tilstrekkelig.

Som Nordkapp er det store mål for de sjøverts turister n u, gjelder dette selvfølgelig det samme også for riksveiens fremtidige turister. Nordkapp i forbindelse med riksveien vil bidra til at den store strøm av bilende turister gjennom Finnland og Sverige kan ledes den ene av veiene gjennom Norge.»

Overingeniøren innsendte i februar 1937 plan med overslag for en vei til Nordkapp, hvorefter lengder og omkostninger stiller sig således:

Skibsfjord—Nordkapp .. 24 070 m kr. 473 000
Arm til Skarsvåg .. 3 240 » » 50 000

Tilsammen .. 27 310 m kr. 523 000

Handelsdepartementet har med skrivelse av 29 september 1937 sendt Arbeidsdepartementet avskrift av de på råds møte den 7 samme md. i Landslaget for Reiselivet i Norge vedtatte resolusjoner, idet oppmerksomheten spesielt blev henledet på følgende beslutning:

«Rådet anser det for å være av den aller største viktighet for turisttrafikken utvikling i Nord-Norge, at veien til Nordkapp blir bygget samtidig med riksveien til Øst-Finnmark.

Man henstiller til myndighetene å undersøke muligheten for å føre en sådan vei frem til Nordkapp via Magerøysund, hvorved en meget utsatt ferjetraffikk over den værharde Porsangerfjord kan undgås.»

Stortingsmann Carl R. Olsen har i skrivelse av 9 november 1937 til veidirektøren søkt om at det må bli opført en påbegynnelsebevilgning til Nordkappveien på veibudgett for kommende termin.

Han nevner i samme forbindelse Tuffjord havn — vestenfor Nordkapp. Fra denne havn eller fjordbunn vil det — opplyser han — kunne bygges en forholdsvis kort vei frem til Nordkappveien. Herved vilde også fiskeriinteresser på vestsiden av Magerøya kunne bli tilgodesett. Dette spørsmål vil også bli tatt under overveielse når leilighet gis.

Hvad selve Nordkappveien angår skal veidirektøren bemerke følgende:

Nordkappveien er tenkt ført frem til riksveien gjennom Nord-Norge ved Smørfjord i Kistrand.

Byggingen av denne vei er forutsatt å kunne foregå i 2 etapper. I første byggeperiode vil man søke å skaffe Nordkapp en forbindelse med et centralt sted, og dette faller da naturlig på Honningsvåg som også vil bli et naturlig ledd i veiens fortsettelse og forbindelse med riksveien foruten at Honningsvåg er hurtigruteanløpssted.

Oparbeidelsen av strekningen Honningsvåg—Risfjord er allerede påbegynt for flere år siden. Den oparbeides som bygdevei og føres frem til Kamøyvær (se foregående avsnitt).

Det gjenstående arbeide på veien Honningsvåg—Nordkapp kan dreie sig om ca. kr. 600 000, og det vil med de nuværende årlige bevilgninger ta mange år ennå før den nevnte første byggeperiode kan være ferdig.

Veien fra Smørfjord til Nordkapp vil med det som allerede er bygget og som nu er under bygging bli ca. 10 mil lang + en ferje. Skal veien i sin helhet utføres slik som gjennomgangsveien bygges, vil den skjønsmessig koste ca. 2,5 mill. kroner (innbefattet de nevnte kr. 600 000).

Efter den oversikt man nu har for bygging av denne vei vil det således ta lang tid for Nordkappveien kan bli ført frem helt ned til riksveien ved Smørfjord.

Veidirektøren nærer dog det håp at det kan bli fortgang med denne vei så snart gjennomgangsveien er blitt ferdigbygget om få år.

Foreløbig får man søke å få påskynnet den under arbeide værende bygdeveiparsell.

Veidirektøren er for øvrig av den mening at Nordkappveiens fortsettelse i sin tid bør optas på budgett som hovedvei og at distriktbidraget bør settes til $\frac{1}{10}$ m. v.

I skrivelse av 20 november 1937 til veidirektøren har fylkesmannen uttalt, at da det formentlig vil være vanskelig å få bevilgning til denne vei ført op på kommende budgett og i hvert fall neppe med slike beløp at veien kan ventes fullført i nogenlunde nær fremtid, vil han foreslå til overveielse «at planen søkes fremmet ekstraordinært ved optagelse av lan som eventuelt blir å tilbakebetale ved inntekter som skaffes til veie i form av bompenger av turisttrafikken». Da den del av veien som ligger utenfor Skarsvåg veikryss bare har betydning for turisttrafikken til Nordkapp, vil — uttaler fylkesmannen — bompengesystemet kunne iverksettes uten nogen som helst gene for den vanlige distrikttraffikk.

Fylkesmannen bemerker at det vilde være ønskelig allerede nu å få statsmyndighetenes mulige tilslutning til planens realisasjon.

I skrivelse av 22 november 1937 har også

Landslaget for Reiselivet i Norge henstillet at man tar op spørsmålet om å få veien fra Honningsvåg til Nordkapp ferdigbygget for lån, som tilbakebetales ved hjelp av bompenger. Veidirektøren tillater sig å anbefale at man søker innhentet Stortingets samtykke til at det i tilfelle i overensstemmelse med fylkesmannens forslag treffes en ordning med innførelse av bompenger for turisttrafikken på veien mellom Skarsvåg veikryss og Nordkapp.

Elvenes—Jakobsnes—Renøysund i Sør-Varanger. Henvisning veibudgettprp. for 1937, side 133.

Veidirektøren har i det vesentlige godkjent en av overingeniøren innsendt plan for parsellen Jakobsnes—Renøysund som for en lengde av 10 320 m er beregnet til kr. 185 000.

Kvalsund—Neverfjord. Planen for dette veianlegg er i det vesentlige godkjent av veidirektøren ved skrivelse av 29 januar 1937.

Nordvågen—Kjelvik. Dette anlegg som er nytt på budgettet er påbegynt for nødsmidler. Hittil er disponert kr. 71 000 av sådanne midler som $\frac{1}{10}$ statsbidrag.

Anlegget er for en lengde av 4 620 m beregnet til å koste kr. 230 000. Det er bare delvis undersøkt i detalj.

Anlegget vil skaffe fiskeværret Kjelvik veiforbindelse med Honningsvåg som er et knutepunkt for kommunikasjonen sjøverts i Midt-Finnmark.

Kjelvik som er et av de eldste fiskevær i Finnmark har en heldig beliggenhet som fiskevær forsvavidt som det ligger nær fiskefeltene, men havnen er mindre bra, så større fiskefartøier ikke kan ligge trygt. Det er derfor et såkalt småbåtvær hvor fisket foregår mest med mindre farkoster.

Stedet anløpes 1 gang ukentlig hver vei av lokalskib, men ellers oppretholdes forbindelsen med Honningsvåg og kystrutene som anløper der ved hjelp av private motorbåter. Det går en gangsti over fjellet til Nordvågen (Nordre Honningsvåg), hvorfra det går kjørevei til Honningsvåg, men stien kan ikke brukes til transport av varer.

På grunn av den dårlige forbindelse med Honningsvåg kan Kjelvik ikke utnytte sine muligheter som fiskevær, særlig gjelder dette ferskfiskeeksporten, som i den senere tid har fått stadig større betydning og som kanskje er den mest lønnsomme gren av fiskerinaeringen. Transport av ferskfisk med motorbåt blir kostbart med mindre partier er stort. Av den grunn er det i den senere tid reist krav om bygging av de såkalte fiskeeksportveier, hvormed forståes veier fra værene til anløpsstedene for hurtigrutene, for at det til enhver tid skal være mulig å forsende fisk dit med bil uansett om partiet er stort eller litet, kfr. herom side 47.

Denne vei er en av de 3 veier som fiskeri-

organisasjonen har krevet fremmet i første rekke som fiskeeksportvei.

Veilengden fra Kjelvik til Honningsvåg blir 9,42 km. I Kjelvik bor 234 mennesker.

I overensstemmelse med fylkestingets forslag vil veidirektøren anbefale at anlegget optas til ordinær bevilgning, da dette er ønskelig for komplettering og nyttiggjørelse av det vinterarbeide som er utført for nødsmidler.

Lund—Skogstuevann i Alta. Dette anlegg er nytt på budgettet. Angående anleggets hensikt og berettigelse har overingeniøren uttalt følgende:

«Ved Lund i Tverrelvdalen begynner vinterveien til Karasjok og det første parti av denne til Skogstuevann er utført som en kjørbart fremkomstvei. I de senere år er der optatt flere store skiferbrudd ved Skogstuevannet og på fjellet vestenfor henimot Storelvdalen. For å kunne transportere skiferstenen med bil blev der for 2 år siden iverksatt anlegg av en vei fra Skogstuevann til Detsika. Veien, som er 7,1 km lang og bygges med bidrag av veifondet, blev trafikkabel ifjor, og der foregår nu adskilleg transport av skifer fra skiferbruddene til utskibningsstedet Elvebakken.

Den gamle vei mellom Lund og Skogstuevannet er ikke utstyrt for så tung biltrafikk, så det blir nødvendig å utbedre den for at biltransporten skal kunne fortsette.

Veien, som inngår i høifjellsveien Alta—Karasjok, vedlikeholdes nu av staten, men det er ikke mulig å foreta de nødvendige utbedringer for den lille bevilgning som ydes til vedlikehold.

Alta herredsstyre har derfor etter mitt råd søkt om å få ombyggingen av veien utført som bygdevei med statsbidrag. Forutsetningen er da at veien heretter klassifiseres som bygdevei, hvilket etter min mening er det riktige, da praktisk talt all kjøretrafikk på sommerføre er av lokal art. Dersom det forholdes på denne måte vil altså høifjellsveien Alta—Karasjok heretter bli å regne fra Skogstuevann, og den vil innen Alta herred praktisk talt kun omfatte vinterveioptastaking.

Der er utarbeidet detaljert plan og overslag for ombyggingen Lund—Skogstuevann, som er beregnet å koste kr. 38 000 for 6 100 m vei. Den er forutsatt bygget med 3,25 m veibrede og møteplasser og med veidekke av grus.

Jeg tillater mig å anbefale at ombyggingen utføres som bygdevei med $\frac{1}{10}$ statsbidrag.

Fylkestinget 1937 sluttet sig til overingeniørens forslag og anbefalte samtidig at en ventet besparelse på bygdeveianlegget Elvebakken—Jordfallet — beregnet til kr. 1 500 — tillates overført til dette anlegg.

Veidirektøren vil likeledes anbefale overingeniørens forslag, og at Stortingets samtykke innhentes til at ovennevnte besparelse ved bygdeveianlegget Elvebakken—Jordfallet overføres til veianlegget Lund—Skogstuevann.

2. Utbedring av eldre veier.

a. Ordinære utbedringer,

| Anlegg | Overslags- | Hittil | Rest | Foreslåes |
|---|------------|----------|---------|--------------|
| | sum | bevilget | | opført på |
| | Kr. | Kr. | Kr. | veibudgettet |
| Alta—Kautokeino, parsell Beskades—Mieronjavre | 416 000 | 311 000 | 105 000 | 50 000 |
| Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrubbukt... | 170 700 | 166 600 | 4 100 | 4 100 |
| Hammerfest—Akkerfjord—Kvalsund | ? | 40 000 | ? | 10 000 |
| Alteidet—Øksfjordbotn—Storsteinnes | 194 200 | 131 000 | 63 200 | 10 000 |
| Trallebaner samt vintervei i Pasvik | 21 630 | 21 000 | 630 | 630 |

Alta—Kautokeino. Henvisning veibudgettprp. for 1937, side 134 og tillegg 2 til budgett-innst. S. nr. 120 — 1937.

Den 19 juni 1937 fattet Stortinget sådan beslutning:

«Departementet får fullmakt til å avgjøre linevelet mellom Fidanatjokka og Mieronjavre på veien Alta—Kautokeino, Finnmark fylke, etter at saka har vore fyrehavt av fylkestinget.»

Fylkestinget besluttet å anbefale at Kautokeinoveien på den omhandlede strekning bygges efter den direkte linje over Laksefjell.

I henhold til den departementet gitte fullmakt er det gitt bemyndigelse til at arbeidet iverksettes på ovennevnte linje.

Hammerfest—Akkerfjord—Kvalsund. Overslagssummen kan ennå ikke opgås.

b. Ekstraordinære stamveit utbedringer.

Se veibudgettprp. for 1937, side 38, 50 og 135. For terminen 1937—38 er det bevilget tilsammen kr. 100 000 til utbedring av stamveier i Finnmark fylke.

Bevilgningen er fordelt således som det fremgår av tabellen side 42.

| Løpe- | Anlegg | Kap. 713 | Kap. 1160 | I alt | | | |
|-------|-------------------------------------|----------|-----------|---------------------|-----------------|--------|--------------------|
| | | | | Stats-utgift brutto | Distriktsbidrag | | Stats-utgift netto |
| | | | | | Kvota- | Kr. | |
| nr. | | Kr. | Kr. | del | Kr. | kr. | |
| 558 | Sandøybotn—Lotre—Langstrand ... | 35 000 | — | 35 000 | $\frac{1}{10}$ | 3 500 | 31500 |
| 562 | Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn | 135 000 | 10 000 | 145 000 | $\frac{1}{10}$ | 14 500 | 130 500 |
| 567 | Kjøllefjord—Oksevåg | — | 10 000 | 10 000 | $\frac{1}{10}$ | 1 000 | 9 000 |
| 568 a | Mehamn—Gamvik | — | 10 000 | 10 000 | $\frac{1}{10}$ | 1 000 | 9 000 |
| 571 | Normannet—Kamøyvær i Kjelvik | 18 000 | — | 18 000 | — | — | 18 000 |
| 576 | Nordvågen—Kjelvik i Kjelvik | 5 000 | — | 5 000 | — | — | 5 000 |
| 577 | Lund—Skogstuevann i Alta | 4 000 | — | 4 000 | — | — | 4 000 |
| 578 | Bidrag til Finnmark fylkes veifond | 26 000 | — | 26 000 | — | — | 26 000 |
| 579 | Alta—Kautokeino | 45 000 | — | 45 000 | — | — | 45 000 |
| 584 | Ekstraordinære stamveit utbedringer | — | 150 000 | 150 000 | — | 7 500 | 142 500 |

I departementets forslag er opført som ny post (nr. 568 b):

Svanvik—riksgrensen ved Grensefoss med sidelinjer kr. 10 000 uten krav på kvotadelsbidrag.

Om denne nye post har veidirektøren oplyst følgende:

«Pasvikdalen (Svanvik—riksgrensen ved Grensefoss). På statens veibudgett har det hittil bare vært bevilget midler til anlegg av vintervei og trallebane i Pasvik, jfr. proposisjonene for 1919 og 1929—31. Til disse arbeider er det i alt bevilget kr. 23 000 som statsbidrag uten krav på distriktsbidrag.

I 1930 forelå det plan og overslag for en hovedvei på den nordligste strekning fra Svanvik til Skogfoss med armer, i alt beregnet til kr. 495 000 for en lengde av 27 284 m, derav på hovedlinjen 19 169 m og kr. 358 000. Planen forutsetter en veibrede av 4 m for hovedlinjen.

I 1934 innsendte overingeniøren resultatet av en undersøkelse — vesentlig i hovedplan — for en vei fra Skogfoss til Grensefoss med

For kommende termin foreslår veidirektøren opført kr. 175 000 fordelt således:

| | |
|-------------------------|------------|
| Rafsbotn—Repparfjorddal | kr. 80 000 |
| Storfjordbotn—Ifjord | » 25 000 |
| Børselv—Storfjordbotn | » 50 000 |
| Varangerbotn—Karlebotn | » 20 000 |

Tilsammen ... kr. 175 000

Fylkestinget 1937 vedtok $\frac{1}{10}$ m. v. for utbedring av stamveien Varangerbotn—Karlebotn under forutsetning av at Nesseby kommune vedtar sin andel.»

Departementet foreslår opført brutto:

| | |
|-----------------|---------------|
| Under kap. 713 | kr. 1 129 350 |
| Under kap. 1160 | » 440 000 |
| I alt | kr. 1 569 350 |

Følgende tabell viser de poster som departementet har redusert samt de beløp som efter foretatt reduksjon opføres av departementet til disse anlegg:

armer, hvorefter omkostningene for hovedlinjen lyder på kr. 842 000 for en lengde av 60 660 m, og for armene på kr. 98 000 for en lengde av 9 807 m, tilsammen kr. 940 000 og 70 467 m. Til sistnevnte beløp kommer kr. 80 000 for en ca. 300 m lang bro- og veistrekning fra Grensefoss til riksgrensen på den annen side av Pasvikelven. Den samlede lengde for hovedlinjen og med overingeniøren den gang til 60 850 m. Medregnet nevnte 300 m, blir den totale lengde for hovedlinjen 61 150 m. Det samlede undersøkelsesresultat viser således, at en vei fra Skogfoss til riksgrensen vil koste kr. 1 020 000 (under forutsetning av en kjørebredde på 3,25 m for hovedlinjen og 2,60—3 m for armene).

Efter ovenstående opgaver vilde således hovedlinjen for en vei Svanvik—riksgrensen efter de oprinnelige planer komme på kr. 1 280 000 for en lengde av 80 129 m og armene på kr. 235 000 for en lengde av 17 922 m eller i alt kr. 1 515 000 for en lengde av 98 051 m.

I de senere år har det i forbindelse med kolonisasjons- og bureisingsarbeidet i Pasvikdalen vært utført betydelig veiarbeide sønnenfor Svanvik for midler som er bevilget på

Landbruksdepartementets budgett. Veien med sidelinjer bygges som god bureisningsvei eller enkel kolonisasjonsvei, dog således at den ved senere forsterkning og breddeutvidelse kan inngå som ledd i en fremtidig gjennomgangsvei.

Foruten hensynet til bureisningen er det flere forhold som gjør det ønskelig så snart som mulig å få ferdig den vei det her er tale om. For det første kommer den hittil nedlagte kapital ikke til full nytte før det blir bygget bilvei helt frem til riksgrensen ved Grensefoss idet man ikke kan gjøre regning med at den nuværende veistrekning vil formidle nogen trafikk av betydning. For det annet kan man heller ikke vente at det vil oppstå nogen turisttrafikk av betydning hverken i Pasvikdalen eller det øvrige distrikt i denne del av landet, for det blir sammenheng i veiforbindelsen fra Kirkenes til riksgrensen. Når gjennomgangsveien om nogen år når frem til Kirkenes, vil det her omtalte anlegg få en større betydning for turisttrafikken. Videre vil det ferdige anlegg ha stor betydning for tolltjenesten ved grensen, for driften av statens skoger i strøket, for skolegang m. m. og endelig vil denne vei i nasjonal henseende bli til stor fordel for disse grensetrakter.

Fylkesmannen har i skrivelse av 20 november 1937 henstillet til overveielse om det ikke bør optas en mindre bevilgning på kommende veibudgett til veianlegget gjennom Pasvikdalen slik at dette kan bringes til avslutning i nær fremtid. Han gjør oppmerksom på at det nu gjenstår bare et relativt kortere stykke av anlegget og tilføier, at det vil være rimelig at det skaffes til veie et beløp på veivesenets almindelige budgett.

Veidirektøren er bekjent med at heromhandlede vei av hensyn til bureisningen sannsynligvis blir fortsatt bygget ved Landbruksdirektørens foranstaltning i et noget raskere tempo enn hittil, slik at veien blir ferdig til bruk høsten 1939.

Inntekter vedkommende veiarbeider.

(Kap. 2601.)

Herom har veidirektøren anført følgende:

«Inntektene vedkommende veiarbeider fremkommer således:

| | |
|---|-------------------|
| A. For ordinær bevilgning (kap. 713): | |
| 9de ti-årstermin for gjenstående bidrag til eldre bevilgninger | kr. 153 191 |
| Bidrag til den under kap. 713,3 gitte ekstraordinære bevilgning for inneværende termin til gjennomgangsveien i Nord-Norge (kfr. budgett-innst. nr. 137 b—1937, side 9—10 og 15) | » 46 838 |
| Distriktsbidrag til bevilgninger som er opført ved denne anledning | » 2 570 911 |
| | Sum kr. 2 770 940 |
| B. For ekstraordinær bevilgning (kap. 1160) | » 1 775 127 |
| C. For nødsarbeidsmidler (kap. 1136) | » 1 100 000 |

Tilsammen kr. 5 646 067

Den ovennevnte bevilgning til gjennomgangsveien i Nord-Norge for 1937—38 er fordelt således:

| | | | |
|--|-------------|--------------------------------|----------|
| Nordland fylke: | | | |
| 1. Krokstrand—Storjord | kr. 45 000, | $\frac{1}{15}$ distr.bidr. kr. | 3 000 |
| 2. Sørfold gr.—Mørsvikbotn—Hamarøy gr. | » 55 000, | $\frac{1}{10}$ » | » 5 500 |
| 3. Nordfold gr.—Innhavet | » 100 000, | $\frac{1}{10}$ » | » 10 000 |
| Troms fylke: | | | |
| Fleskmo—Moaberget med bro over Målselven | » 66 700, | $\frac{1}{5}$ » | » 8 338 |
| Finnmark fylke: | | | |
| 1. Karlebotn—Gandvik | » 190 000, | $\frac{1}{20}$ » | » 9 500 |
| 2. Gandvik—Neiden | » 170 000, | $\frac{1}{20}$ » | » 8 500 |
| 3. Hesseng—Neiden | » 40 000, | $\frac{1}{20}$ » | » 2 000 |

kr. 666 700

kr. 46 838

Grensefoss bru som inngår i bureisningsveien forutsettes bygget ved veivesenets foranstaltning.

Efter konferanse med fylkesmannen vil veidirektøren foreslå opført på veivesenets budgett kr. 10 000 som tenkes anvendt til denne bru.

Efter en foreløbig beregning er broen anslått til ca. kr. 80 000.»

Som foran nevnt opfører departementet det av veidirektøren foreslåtte beløp.

Fra Kjelvik formannskap er det innkommet en skrivelse, datert 26 november 1937, til Regjering og Storting om Nordkappveien og dens tilknytning til riksveien.

I skrivelsen uttales det at en vei til Magerøysundet med ferje over dette — således som foreslått av Landslaget for Reiselivet i Nord-Norge — ikke kan skaffe Honningsvåg og omegn sådan brukbar forbindelse med riksveien og veinettet som man mener distriktet har krav på, idet den kun tilgodese turisttrafikken. Derimot fremholdes det at en ferje mellom Honningsvåg og Kåfjord (eller Lafjord) vil kunne skaffe en forbindelse med riksveien som har full verdi som forbindelsesvei både for distriktet og turisttrafikken.

Departementet skal bemerke at dette spørsmål vil bli tatt under nærmere overveielse.

I øvrig vil departementet under henvisning til hvad veidirektøren har anført om Nordkappveien anbefale at Stortinget gir sitt samtykke til at man søker veien fra Honningsvåg til Nordkapp fremmet ved lån som optas av distriktet eller ved privat foranstaltning mot at lånet tilbakebetales ved hjelp av bompenger for turisttrafikken på veien mellom Skarsvåg veikryss og Nordkapp.

