

2. Bygdeveier.

Anleggets navn	Kart i vel-budgett-prp.	Overslags-sum	Forutsatt statsbidrag		Hittil bevilget	Rest	Foreslåes opført	
			Kvotad-del	Kr.			Kap. 713	Kap. 1160
Spilderbukt—Furøy i Malangen	1929	40 000	1/10	20 000	18 500	1 500	1 500	—
Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik i Tromsøysund og Ullsfjord (før Sørfjord))	1930	322 000	1/10	193 200	165 800	27 400	10 000	—
Kåfjorddal—Birtavarre Langnes—Olderdal i Kåfjord	1927	263 000	1/10	210 400	87 600	122 800	10 000	—
Ersfjordbotn—Kjosens i Tromsøysund	1930	68 000	1/10	34 000	31 000	3 000	3 000	—
Skrolsvik—Finnely i Bjarkøy	1931	145 000	1/10	87 000	83 600	3 400	3 000	—
Kjækan—Kvænangsbotten i Kvænangen	1914	150 000	1/10	120 000	55 500	64 500	4 000	—
Tennevoll—Skjelnes i Lavangen	1938	220 000	1/10	132 000	82 000	50 000	9 000	—
Elvevoll—Tangen i Dyrøy og Sørreisa	1935	195 000	1/10	117 000	94 000	23 000	4 000	—
Finnely—Stonglandseidet i Tranøy	1931	100 000	1/10	60 000	54 200	5 800	4 000	—
Arstein—Lavangen grense i Gratangen	1938	440 000	1/10	264 000	114 500	149 500	12 000	—
Breivikeidet—Skognes i Ullsfjord (før Sørfjord)	1930	300 000	1/10	180 000	162 200	163 800	3 000	—
Råvann—Maristad i Overbygd	1912	85 000	1/10	42 500	7 000	35 500	5 000	—
Rossfjordnes—Sandnes i Lenvik	1935	130 000	1/10	65 000	—	65 000	3 000	—
Fossmo—Kirknesnes i Målselv	1936	300 000	1/10	180 000	—	180 000	3 000	—
Bidrag til Troms fylkes veikasse	—	—	—	—	—	—	67 500	11 500
Sum						142 000	11 500	

Spilderbukt—Furøy. Overslaget for dette anlegg er forhøiet fra kr. 37 000 til kr. 40 000.

Elvevoll—Tangen. Etter skjønsmessig overslag har dette anlegg tidligere vært anslått til å koste kr. 150 000. Etter nettop utarbeidet overslag efter detaljplaner er anlegget nu beregnet til å koste kr. 195 000.

Rossfjordnes—Sandnes. Dette meget berettigede veiprojekt på vestsiden av Malangen i Lenvik herred blev av fylkestinget 1921 tillatt arbeidet forskudsvis som bygdevei med statsbidrag. Lenvik har imidlertid av økonomiske grunner ikke sett sig istand til å fremme anlegget. Ved hjelp av dagsverkbidrag og private tilskudd er en del planeringsarbeider utført.

På grunnlag av generalplan er anlegget anslått til å koste kr. 130 000 for en lengde av 12 km.

Overingeniøren har anbefalt 1/10 statsbidrag. Likeledes fylkestinget 1938 som uttalte at dette anlegg har så stor betydning, at det bør tilståes minst 1/10 statsbidrag.

Veidirektøren kan ikke anbefale høyere bidrag enn 1/10.

Fossmo—Kirknesnes i Målselv. I en oversikt av 1923 over resterende veibygging i fylket var vestre del av dette anlegg, parsellen Søndre Fossmo—Malangsfossen, forutsatt bygget som hovedvei under anlegget Rustamo—Søndre Fossmo—Midtagnesnes med broer over Bardulven og Målselven, mens den østre

del, parsellen Malangsfossen—Kirknesnes, forutsattes bygget som bygdevei med statsbidrag under anlegget Malangsfossen—Kristiannamo. Etter ansøking fra Målselv herredsstyre besluttet fylkestinget 1936 å søke hele anlegget fremmet som bygdevei med statsbidrag, kfr. sak nr. 145/1936.

Overingeniøren har anbefalt anlegget tilstått 1/10 statsbidrag idet han opplyste at veien er meget berettiget for en betydelig bebyggelse som allerede er der. Dessuten er det her store bureisningsmuligheter som en vanskelig kan utnytte så lenge det ikke er vel i strøket. Med lignende bemerkning som for foregående anlegg har også fylkestinget anbefalt sådant bidrag.

Veidirektøren vil efter det opplyste anbefale at det til dette anlegg ydes 1/10 statsbidrag.

«Finnmark fylke.

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

Under kap. 713 kr. 1 195 350

» 1160 » 440 000

Tilsammen kr. 1 635 350

Ved denne anledning oppfører veidirektøren:

Under kap. 713 kr. 1 712 880

» 1160 » 538 800

Tilsammen kr. 2 251 880

Av de opførte beløp er følgende regnet som tilleggsbevilgninger til sambindingsveier:

Under kap. 713, 1	766 000
» » 713, 3	300 000
	1 066 000
» » 1160	121 000
Sum tilleggsbevilgning	1 187 000

Om fordelingen av ovennevnte beløp på de enkelte anlegg, henvises til den oversikt over «Sambindingsveier og flomskadeutbedringer» som er inntatt foran.

Under henvisning til det likeledes foran i innledningen inntalte avsnitt om gjennomgangsveien i Nord-Norge hitsettes en oversikt som viser de nu gjeldende overslag m. v. for de forskjellige gjenstående parceller av denne vei i Finnmark fylke:

Parcell	Overslag	Bevilget	Resterer	Foreslåes 1939—40
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1. Langfjordbotn—Storsandnes—Talvik	1 600 000	785 400	814 600	246 000
2. Talvik—Alta	1 450 000	1 376 800	73 200	20 000
3. Rafsbotn—Repparfjordbotn	1 975 000	1 279 360	695 640	470 000
4. Brennelv—Børselv	1 200 000	155 500	1 044 500	240 000
5. Børselv—Storfjordbotn	970 000	300 500	669 500	290 000
6. Storfjordbotn—Ifjord—Trollbukt	1 132 000	904 775	227 225	145 000
7. Karlebotn—Nyelv—Gandvik	937 000	763 000	174 000	20 000
8. Gandvik—Neiden	767 000	645 000	122 000	20 000
9. Neiden—Stånga—Hesseng	1 240 000	1 123 900	116 100	40 000
10. Vestertana—Ifjord	816 000	744 000	72 000	20 000
Sum	12 087 000	8 078 235	4 008 765	1 511 000

1. Hovedveier.

a. Nye anlegg.

Anleggets navn	Kart i vel-budgett-prp.	Pro-jekttert lengde	Overslags-sum	Hittil bevilget	Rest	Foreslåes opført		Kvotadels bidrag
						Kap. 713	Kap. 1160	
Alta—Talvik	1938	M	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		1/10
Vestertana—Ifjord	1930	36 078	1 450 000	1 376 800	73 200	20 000		1/10
Hesseng—Strømmen—Stånga—Munkneset—Neiden	1930	37 951	1 240 000	1 123 900	116 100	15 000		1/10
Nordfjord—Sandøybotn—Lofre—Langstrand	1931	22 260	585 000	359 000	226 000	42 000		1/10
Breivikbotn—Dønnesfjord—Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn	1931	13 160	?	?	?	15 000		1/10
Karlebotn—Gandvik	1923	41 011	1 132 000	904 775	227 225	70 000	15 000	1/10
Gandvik—Neiden	1930	40 604	937 000	763 000	174 000	20 000		1/10
Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn	1926	34 077	767 000	645 000	122 000	20 000		1/10
Rafsbotn—Repparfjorddal	1935	41 210	1 600 000	785 400	814 600	152 000	64 000	1/10
Børselv—Storfjordbotn	1936	68 630	1 975 000	1 279 360	695 640	350 000	70 000	1/10
Skipagurra—Polmak med Storfossen og Ailestrykene	1936	46 147	970 000	300 500	669 500	210 000	20 000	1/10
Over Hopselid	—	29 130	479 000	179 000	300 000	30 000	—	1/10
Kjøllefjord—Oksevåg	1938	2 268	56 200	48 000	8 200	—	—	1/10
Mehamn—Gamvik	1938	8 750	191 000	58 500	132 500	—	10 000	1/10
Tufjord—Valen	1934	18 118	425 000	121 500	303 500	—	10 000	1/10
Berlevåg—Kongsfjord	1934	11 426	154 300	145 000	9 300	—	—	1/10
Kongsfjord—Kongsfjorddal	1934	32 193	960 000	101 000	859 000	—	10 000	1/10
Svanvik—riktsgrensen ved Gronsfoss med sidelinjer	1930	ca. 15 000	300 000	89 000	211 000	—	33 800	1/10
Brennelv—Børselv	1936	—	—	10 000	—	180 000	20 000	—
Trollbukt—Lebesby	1930	ca. 48 000	1 200 000	155 500	1 044 500	220 000	20 000	1/10
Bru over Tanaelven ved Seida ferjested	1936	13 810	275 000	15 000	260 000	6 000	—	1/10
Sløtsfjord—Nordkapp med arm til Skarsvåg	1934	—	18 000	—	18 000	18 000	—	1/10
		27 310	523 000	—	523 000	100 000	—	—
Sum						1 505 500	272 800	

St. prp. nr. 1 1939

Alta—Talvik. Overslagssummen er øket siden forrige forelegg med kr. 15 000 til kr. 1 450 000. Veien er overtatt til vedlikehold som riksvei i oktober 1937.

Vestertana—Ifjord. Anlegget er ferdigplanert og gruset, men det gjenstår en del bro- og rekkverksarbeider. Veien er overtatt til vedlikehold som riksvei med forbehold om utbedring av en del kurver m. v. Overslaget er derfor forhøiet til kr. 816 000.

Hesseng—Munkneset—Neiden. Overslagssummen som i forrige forelegg var oppgitt til kr. 1 124 000, er nu forhøiet til kr. 1 240 000. Heri er medregnet kurveutbedringer på parsellen Hesseng—Strommen beregnet til ca. kr. 30 000. Merutgiften skyldes vesentlig etterplaneringen på grunn av nødsarbeide og dyrere rekkverk samt lang og kostbar grustransport. Det opføres kr. 15 000 til etterplanering.

Nordfjord—Sandøybotn—Lotre—Langstrand. Kr. veibudgettp. for 1935, side 110. Av denne veirute blev først opptatt parsellen Sandøybotn—Lotre. Denne strekning er nu ferdigplanert. I forelegget for Stortinget 1938 blev planen foreslått utvidet til å omfatte en forlengelse til Langstrand, hvorved anleggets lengde skulde bli 16 520 m beregnet til kr. 462 000. Planen for veien Lotre—Langstrand er nu godkjent av veidirektøren. På denne parsell er det vesentlig bare vinterarbeide.

Ved forelegget for fylkestinget 1938 foreslo overingeniøren derfor planen utvidet med en parsell vestover fra Sandøybotn til Nordfjord, hvor det kan drives sommerplanering. Med denne vei blir Dønnesfjord med sitt rike småbåttfiske og de som driver fisket ute på banken utenfor Galten bragt adskillig nærmere hurtigruten i Hammerfest. Da nevnte parsell vil bli et ledd i den fremtidige hovedvei over Sørya, har veidirektøren intet hatt å bemerke til overingeniørens forslag. Parsellen er undersøkt i hovedplan og beregnet til kr. 123 000 for en lengde av 5 740 meter. Med vanlig forbehold overfor plan og overslag opfører veidirektøren i henhold til ovenstående lengde og omkostninger for et veinlegg Nordfjord—Sandøybotn—Lotre—Langstrand med 22 260 meter og kr. 585 000.

Fylkestinget har vedtatt distriktsbidrag 1/10 m. v. til det hele anlegg.

Breivikbotn—Dønnesfjord. I likhet med foregående veinlegg er dette veiprojekt et ledd i den fremtidige hovedvei på Sørya. Det var ikke opptatt i det forslag til veibudgett for 1939—40 som blev forelagt fylkestinget 1938, men dette opførte kr. 30 000 til anlegget i sitt budgettforslag.

Overingeniøren har i skrivelse av 29 august 1938 gitt følgende opplysninger:

«Kart over projektet er inntatt i St. prp. 1931. Plan er under utarbeidelse og vil bli innsendt i løpet av høsten. Anlegget som har en lengde av 13,16 km, er ledd i det veinett fylkets plan forutsetter på Sørya og er en fortsettelse av anlegget Hasvik—Breivikbotn som blev ferdigbevilget i terminen 1938—39. Der bør også søkes opparbeidet vei i strøket Dønnesfjord—Nordfjord for å få forbindelsen med det igangværende anlegg Nordfjord—Sandøybotn—Lotre—Langstrand. Derved vil en opå forbindelse både over Hasvik og Langstrand—Hammerfest.

Nord for Langstrand er der foretatt hovedplansundersøkelser til Hønsbyvik. Videre undersøkelser til Mefjord vil nok ha interesse, men foreløbig anses det mest påkrevet å konsentrere arbeidet om fullførelsen av ruten Hasvik—Breivikbotn—Dønnesfjord—Nordfjord—Langstrand.»

Plan og overslag er ennå ikke innkommet hertil.

Veidirektøren foreslår at det opføres kr. 15 000 til påbegynnelse av dette anlegg.

Distriktsbidraget foreslås satt til 1/10 m. v. Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn. Overslaget for dette anlegg blev i siste proposisjon opført med kr. 817 000 (41 181 m). Anleggsomkostningene angis nu etter et senere innkommet restoverslag til kr. 1 132 000 (41 011 meter). Heri er da bl. a. medregnet en arm ved Storfjorden ned til dampskibstoppestedet Kunes som veidirektøren vil anbefale medtatt i planen. Dette er nemlig det eneste sted vestenfor Friarfjord hvor man om sommeren i all slags vær kan komme på veien fra båt. Om vinteren er Storfjorden islagt. Avstanden fra Friarfjord til Storfjord efter vei er ca. 27,0 km. Armen som er 1 230 m lang er beregnet å koste kr. 24 000. Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til den reviderte plan.

Karlebotn—Gandvik. Anlegget er nu ferdigplanert og det gjenstår arbeide med etterplanering, broer, grusing og rekkverk. Efter restoverslag av 22 juli 1938 kommer anlegget på kr. 937 000 for en lengde av 40 604 m.

Gandvik—Neiden. Planeringen blev brutt igjennem siste høst, men da en del av planeringen blev utført så sent på året blir det en del etterplanering. Anlegget koster efter det nu utarbeidede restoverslag kr. 767 000 for en lengde av 34 077 m.

Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn. Dette anleggs lengde er nu oppgitt til 41 210 m og koster efter det nu utarbeidede restoverslag kr. 1 600 000. Overskridelsen av det opprinnelige overslag skyldes hovedsakelig de store nødsarbeider som har foregått her samt de omstikninger som er nevnt i veibudgettp. for 1938. Dertil er det i det nye overslag medtatt rekkverk for biltrafikk i langt større grad enn tidligere.

I planen for anlegget anbefales tatt med en arm til Storsandnes dampskibskai, beregnet til kr. 3 400 (254 meter). Denne arm antas å få stor betydning for anleggsdriften og omkostningene ved armen vil ifølge overingeniøren bli innspart ved reduksjon av transportutgiftene.

Det går ut fra at fylkestinget 1939 vedtar distriktsbidrag til denne arm.

På grunn av de store bevilgninger som vil bli gitt bl. a. til dette anlegg i en del år framover vil Finnmark fylke og Talvik kommune få en stor økonomisk påkjenning ved betallingen av de til bevilgningene svarende distriktsbidrag.

Fylkestinget 1938 har derfor søkt om at distriktsbidraget må bli satt til 1/20 for parsellen Storsandnes—Langfjordbotn.

Overingeniøren har i skrivelse av 21 mai 1938 til fylkesmannen gitt sådan begrunnelse for denne nedsettelse av distriktsbidraget:

«For veinlegget Talvik—Storsandnes—Langfjordbotns vedkommende kan man vel si at parsellen Talvik—Storsandnes har lokal be-

tydning. På strekningen bør efter folketellingen i 1930 497 personer, hvorav 233 på Talvik kirkested og 113 i og ved Storsandnes. Langs veiparsellen som er 16,3 km lang bør det 131 personer.

I parsellen Storsandnes—Langfjordbotn er 353 personer direkte interessert. Av disse bør 223 i Langfjordbotn og resten, 130, langs den 24,4 km lange veiparsell.

Distriktet her er således meget tynt befolket hvorfor også parsellen har svært liten lokal betydning. Bygningen av denne parsell har derfor sin største berettigelse som ledd i gjennomgangsveien. På grunn av dette skal jeg tillate mig å foreslå at distriktsbidraget til parsellen blir redusert til 1/20 i likhet med de fleste andre parseller på gjennomgangsveien.

Veianlegget Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn er beregnet å koste kr. 1 600 000, hvorav kr. 640 000 faller på parsellen Talvik—Storsandnes og kr. 960 000 på parsellen Storsandnes—Langfjordbotn.»

Veidirektøren finner under henvisning til foranstående å kunne anbefale at distriktsbidraget for Storsandnes—Langfjordbotn (inklusive arm til Storsandnes dampskibskai) settes til 1/20.

Rafsbotn—Repparfjordal. Dette anlegg var opprinnelig beregnet å koste kr. 1 975 000 men overslaget blev senere redusert til kr. 1 500 000. Nødsarbeide i stor utstrekning, de lange og kostbare transporter av alt materiell og de store utgifter til arbeidernes underbringelse bevirker — uttaler overingeniøren — at det er tvilsomt at selv det første overslag vil holde. Nytt overslag vil bli utarbeidet.

Børselv—Storfjordbotn. Overslagssummen blev i forrige proposisjon oppgitt til kr. 887 000. I skrivelse av 21. september 1938 opplyser overingeniøren at beløpet efter de nuværende priser må forhøies til kr. 1 050 000. Ved anvendelse av maskinplanering i den utstrekning terengforholdene tillater det antas anleggets kostende å kunne bringes ned til kr. 970 000.

Den i forrige forelegg nevnte arm til Båtviken bør ikke medtas i anlegget, men bygges som bygdevei med 1/2 statsbidrag.

Skipagurra—Polmak med vei forbi Storfossen og Ailestrykene. Veien forbi Storfossen er nu på det nærmeste ferdigplanert og med bevilgningen for innværende termin skulde veien forbi Ailestrykene bli ferdig.

For sistnevnte parsell har man funnet å burde utvide vei bredden fra 2,50 til 3,25 m. Denne utvidelse er beregnet til et kostende av kr. 15 000. Overslagssummen for det hele anlegg er derfor forhøiet fra kr. 464 000 til kr. 479 000. Forbehold må inndrøyt tas ved dette beløp, da det ennå ikke foreligger plan for veien Skipagurra—Polmak.

Vei over Hopselidet. Efter det nu utarbeidede omkostningsoverslag kommer dette anlegg på kr. 56 200. På grunn av den store stigning på trematerialene m. v. til rorboden blev denne adskillig dyrere enn beregnet. Huset som på det nærmeste er ferdig vil koste kr. 20 700 mot opprinnelig beregnet kr. 15 000. Huset er med uttagelse av at det er støpt en liten husholdningskjeller, utført efter den opprinnelige plan. Rorboden skulde bli ferdig sommeren 1938. Det er søkt om bidrag av midler bevilget på Handelsdepartementets

budgett til «Rorbuer i fiskevær», jfr. veibudgettp. for 1937, side 132.

Det vil efter det foreliggende bli stillet til rådighet kr. 5 000, som i tabellen foran er medtatt som bevilget.

I det nye overslag er også medtatt ophangsanordninger samt vogn og slede for å trekke mindre båter over eidet. Veidirektøren har intet vesentlig hatt å bemerke til den fremlagte plan.

Kjøllefjord—Oksevåg. Overslaget for denne vei lyder på kr. 191 000 for en lengde av 8 750 m. En arm til Kifjord som foreslås innlemmet i planen, er for en lengde av 2 600 m beregnet til kr. 49 000.

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til de fremlagte planer og er klar over betydningen av armen til Kifjord, men er av den mening at det nu i første rekke gjelder å få bygget ferdig hovedforbindelsen til Melhavn og Gamvik. Den foreslåtte arm kan man derfor ikke anbefale medtatt i hovedveianlegget Kjøllefjord—Oksevåg.

Tuffjord—Valen. Ifølge det nu utarbeidede restoverslag koster anlegget kr. 154 300, det vil si en overskridelse av det tidligere overslag på kr. 9 300. Merutgiften kommer hovedsakelig på underbygningen og skyldes for en stor del synkningen over et myrparti.

Berlevåg—Kongsfjord. I den senere tid er det bragt på bane veiforbindelser fra de ytre distrikter på Varangerhalvøen: Berlevåg, Kongsfjord og Båtsfjord både gjennom Vardø herred til Bussesund (Smelroren) og gjennom Berlevåg herred til Leirpollen i Tana (se kart i veibudgettp. for 1934, side 120).

I disse to veiruter inngår som den nordligste parsell vei fra Berlevåg til Kongsfjord.

Dette anlegg som for tiden er det eneste i Øst-Finnmark hvor det kan drives vinterarbeide i nogen større grad, er igangsatt for nødsmidler. Hittil er det disponert kr. 101 000 til anlegget mot distriktsbidrag 1/10 m. v. Fylkestinget 1938 vedtok sådant bidrag. Ifølge den foreliggende plan er anlegget — inklusive en arm til Kjølnes fyr — beregnet til kr. 960 000 for en lengde av 32 193 m. Planen er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren.

Det opføres kr. 10 000 mot bidrag som foran nevnt.

Kongsfjord—Kongsfjordal. Og så dette anlegg inngår som ledd i de foran nevnte to større veiruter: Berlevåg—Bussesund og Berlevåg—Tana. Det er likeledes påbegynt for nødsmidler, hvorav det hittil er stillet kr. 89 000 til disposisjon mot distriktsbidrag 1/10 m. m.

Hvis planen for elektrisitetsforsyningen av Varangerhalvøya går i orden, skal det i nærmeste fremtid bygges et kraftverk i Kongsfjorddalen, ca. 15 km fra Kongsfjord. Det gjelder da å få denne vei bygget snarest mulig så den kan benyttes som transportvei til kraftverket. Det er meningen at kraftverket skal forskuttere anlegget i den utstrekning det er nødvendig for kraftverket mot en snarlig refusjon av midler bevilget på veibudgett. Anlegget er ca. 15 km langt og koster anslagsvis ca. kr. 300 000.

Det opføres kr. 33 800 mot distriktsbidrag 1/10. Sådant bidrag blev vedtatt av fylkestinget 1938.

Svanvik — riksgrensen ved Grensefoss med sidelinjer. Se veibudgetprp. for 1938, side 156—157.

Landbruksdepartementet har som tidligere nevnt utført betydelig veiarbeide sønnenfor Svanvik for midler som bevilges på dette departements budgett. Det er oplyst at det gjenstår ca. 25 km som det vilde være ønskelig å få opparbeidet på høist to år. Omkostningene ved byggingen av den gjenstående strekning er beregnet til ca. kr. 380 000, altså i tilfelle ca. kr. 190 000 pr. år. Dette er et meget større beløp enn bevilgningen til bureising kan avse i løpet av et så kort tidsrum. Landbruksdepartementet har derfor spurt om minst kr. 200 000 kunde skaffes til veie ved Arbeidsdepartementets foranstaltning. Dette har man hittil ikke kunnet gjøre og arbeidet på veiens fullførelse til Grensefoss fortsettes derfor som før for bureisingmidler.

Foruten forannevnte veiarbeide gjenstår det å bygge bro ved Grensefoss som etter det siste overslag er beregnet til kr. 166 000. Herav er for inneværende termin bevilget kr. 10 000.

Til fortsatte arbeider på veien Svanvik—riksgransen ved Grensefoss foreslår veidirektøren bevilget kr. 200 000 til fullførelse av broanlegget og til videre arbeider på veien.

Veidirektøren tar forbehold ved planen og overslag for broen.

Utgifter til grunn m. v. forutsettes overtatt av distriktet. Den ferdige del av anlegget foreslås overtatt til vedlikehold av staten som medlemriksvei.

Brennelv—Børselv. Se veibudgetprp. for 1937, side 133 og 136 og tillegg 2 til budgettinnst. S. nr. 124 for 1938.

I overensstemmelse med vei- og jernbanelovkomitéens innstilling fattet Stortinget den 22 juni 1938 sådan beslutning:

«Stortinget samtykker i at ferjealternativet over Forsangerfjord går ut av byggeplanen til fordel for veganlegget Brennelv—Børselv, Finnmark fylke, i samhøve med Arbeidsdepartementet sitt framlegg fra 14 mai 1938.»

I henhold hertil oppfører veidirektøren bevilgning til dette anlegg i sitt budgettforslag for kommende termin.

Anlegget er i sin helhet supposisjonsmessig beregnet til kr. 1 200 000 for en lengde av ca. 48 000 m.

Planen er tiltrådt for parsellen Brennelv—Caskel som for en lengde av 9 024 m er anslått til å koste kr. 138 000. Hittil er bevilget — vesentlig av nødsmidler — kr. 155 500.

Distriktsbidraget har hittil vært forutsatt å skulle være 1/10.

Av lignende grunn som anført foran for veianlegget Storsandnes—Langfjordbotn har fylkestinget søkt om at bidraget må bli nedsatt til 1/20 for parsellen Caskel—Børselv.

Overingeniøren har gitt sådan begrunnelse for denne nedsettelse:

«For veianlegget Brennelv—Børselvs vedkommende må man vel si at det ikke har nogen lokal betydning utenfor Caskel. I Brennelv bor der 127 personer og i Caskel 13. På strekningen Caskel—Børselv bor ingen. Denne strekning er ca. 37 km lang. I Børselv bor der 199 personer.

Jeg finner at den lange og forholdsvis kostbare parsell Caskel—Børselv kun er berettiget å bygge som ledd i sambindingsveien hvorfor det er mest rimelig at distriktsbidraget for dette veianlegg også reduseres til 1/20.

Anlegget er ca. 48 km langt og koster anslagsvis ca. kr. 1 200 000 hvorav parsellen Brennelv—Caskel er 10,8 km lang og beregnet til å koste ca. kr. 138 000. Kistrand kommune betaler også for tiden distriktsbidrag til veianlegget Børselv—Storfjordbotn med 1/80.»

Veidirektøren vil etter omstendighetene anbefale det foreliggende forslag.

Trollbukt—Lebesby. Dette anlegg var ikke opptatt i det forslag til veibudgett som blev forelagt fylkestinget i 1938, men dette oppførte kr. 10 000 til anlegget i sitt budgettforslag.

Overingeniøren har i skrivelse av 29 august 1938 gitt følgende opplysninger:

«Anlegget er for en lengde av 13,81 km beregnet til å koste kr. 275 000. Heri er medtatt arm til Skjånes på 0,32 km, beregnet til å koste kr. 5 000. Dette veiprojekt vil sette Lebesby, hovedsognet i Lebesby og Kjøllefjord herred, i forbindelse med gjennomgangsveien og er dessuten ledd i fremtidig veiforbindelse og østtiden av Laksefjorden til de store fiskerør Kjøllefjord, Mehann og Gamvik med flere på Nordkynhalvøya. For øvrig er anleggets berettigelse nærmere begrunnet i forbindelse med linjevalget for riksveianlegget Vestertana—Ifjord.»

Planen for anlegget er i det vesentlige tiltrådt av veidirektøren som anbefaler at anlegget opptas på veibudgettet som hovedvei med 1/20 distriktsbidrag.

Bro over Tanaelven ved Seida ferjested. Den nuværende ferjeforbindelse over Tana er lite tilfredsstillende og det er meningen å avløse forbindelsen med en bro når de nødvendige midler hertil i sin tid kan skaffes plass på statens veibudgett. Brostedets plass er for øvrig ennå ikke bestemt og det vil antagelig ta flere år før en bro kan ventes bygget.

Det er derfor bragt på bane å få oppført en provisorisk bro ved ferjestedet i forbindelse med forberedelsen av anlegg av en indre kjerrevei mellom Alta og Varanger-avsnittet. Med hensyn til en sådan bro som tenkes utført ved militærvesenets foranstaltning, har Hålogaland ingeniørbataljon uttalt følgende:

«På grunnlag av rekognoseringen kan det slås fast, at dersom ikke ekstraordinære vannstandsforhold inntreffer i Tana, så vil en feltbro (bukkebro) kunne bygges på nevnte sted, så snart vårflommen er over. Broen kan bli stående til høsten, d. v. s. fra ca. 1 juli til ca. 30 oktober, eller til isen legger sig. Under isløpingen om våren og under vårflommen, da elven stiger opptil 3,5 å 4 m vil ingen feltbro eller provisorisk bro kunne stå. Feltribroen må derfor tas inn om høsten og legges i opplag.»

Utgiftene med arbeidets utføring er av bataljonen beregnet til kr. 18 000.

I skrivelse av 18 oktober 1938 til Arbeidsdepartementet har Forsvarsdepartementet uttalt, at den omhandlede provisoriske bro formentlig vil være av stor interesse også for den civile trafikk og muligens senere vil kunne anvendes som monteringsbro for den projekterte veibro over Tanaelven. Nevnte departement henstiller derfor at det beregnede beløp kr. 18 000 bevilges på veivesnets budgett.

Veidirektøren vil for sitt vedkommende anbefale at så skjer. Beløpet er opført i veidirektørens budgettforslag mot distriktsbidrag 1/20. Sådant bidrag forutsettes vedtatt av fylkestinget 1939.

Som foran oplyst må broen tas inn om høsten for atter å settes ut om våren. Forsvarsdepartementet går ut fra at dette arbeide samt broens vedlikehold i tilfelle kan overtas av veivesnet.

Også dette vil veidirektøren anbefale. Den nuværende ferjeforbindelse vedlikeholdes av statens veivesnet. Utgiftene som andrer til kr. 2 000 pr. år, utredes av riksveivedlikeholdets midler.

Skibsfjord—Nordkapp med arm til Skarsvåg. Henvisning til veibudgettprp. for 1938, side 153—155 og 157.

I overensstemmelse med regjeringens forslag samtykket Stortinget 1938 i «at vegstrekningen Honningsvåg—Nordkapp (Nordkappvegen) vert opparbeidd av distriktet ved hjelp av lån som vert betalt tilbake ved inntekter i form av bompenger, som det vert gjeve lov til å krevja upp av turistferdsla på vegen millom Skarsvåg vegkryss og Nordkapp. Kvar bommen skal setjast upp, storleiken av bompengane og den nærmare skipnad med innkrevjinga, er det fyresetnaden at Arbeidsdepartementet godkjenner.»

Nord-Norges Turisttrafikk-Forbund har under 6 september 1938 innsendt til statsmyndighetene en henstilling som blev vedtatt på et turistmøte i Bodø.

Denne henstilling er sålydende:

«På et allmannamøte i Bodø den 31 august 1938 sammenkalt av Nord-Norges Turisttrafikk-Forbund til drøftelse av tiltak til fremme av reiselivet og hvor der møtte ca. 40 reiselivsinteresserte fra hele landsdelen, blev der fattet en samstemmig henstilling til statsmakten om mest mulig å påskynde byggingen av bilveien frem til Nordkapp-plataet.»

Enhver nordmann vil være klar over hvilket aktivum vi reisetrafikkmessig sett har i dette verdensberømte utsiktspunkt, men det må også erkjennes at vi dærlig har forstøtt å utnytte Nordkapp forretningsmessig. Det er nu for den største del utenlandske flytende hoteller som bringer de fleste reisende til Nordkapp. En del av disse går i land i Hornviken og bestiger fjellet ad den bratte sti som fører opp på plataet. Men mange orker ikke opstigningen og

ennu fler blir år om annet avskåret fra å komme derop på grunn av at sjø og vær hinder landstigningen. Hvor mange misfornøide reisende som på denne måte ikke kommer opp på Nordkapp er det ikke godt å si. Men da man må regne med at hver misfornøiet turist gjør langt mere skade for reisetrafikken enn mange fornøide gavner den, må man nok anta at de eksisterende forhold bevirker betydelige tap for vårt land.

For som det meget treffende blev uttalt under møtet: «Det å komme til Hornviken uten å komme på Nordkapp det er som å komme til Egypten uten å få se pyramidene.»

«Og dette forhold vil bli enn mere fremtredende og ufordelaktig når riksveien til Nord-Norge nær frem til Finnmark. Man må da ha lov til å regne med at et meget betydelig antall av de bilturister som kommer herop, har et naturlig ønske om å komme helt frem til Norges nordligste punkt. Men uten vei vil det være meget vanskelig å få avvirket denne trafikk på en tilfredsstillende måte. Skal man henvise de reisende til lokalskib eller hurtigruter vil der lett skje en sammenhopning og forrykkelse i trafikken som kan virke generende i vide kretser og forstyrre trafikken langt utover.»

Det vil derfor være i alles interesse at alle krefter blir satt inn på å få fullført den gjenstående del av veien til Nordkapp senest samtidig med at riksveien åpnes til Finnmark.»

Veidirektøren er blitt mer og mer bestyrket i at det vil være særdeles ønskelig å få påskyndet byggingen av en vei til Nordkapp. For å bidra hertil tillater veidirektøren sig å foreslå, at det for kommende termin bevilges kr. 100 000 til påbegynnelse av Nordkappveien på strekningen fra Skibsfjord til Nordkapp.

Veidirektøren vil etter nærmere overveielse på grunn av forholdene anbefale at denne del av Nordkappveien bygges uten krav på annet distriktsbidrag enn utgifter til grunn m. v. Utgiftene til veiens vedlikehold forutsettes utredet av de foran nevnte bompenger.

Planen er i det vesentlige godkjent av veidirektøren (se forrige prp. side 154).

b. Utbedring av eldre veier.

1. Ordinære utbedringer.

Anleggets navn	Overslags-sum	Hittil bevilget	Rest	Foreslåes opført		Kvotadels bidrag
				Kap. 713	Kap. 1160	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
Alta—Kautokeino	620 000	360 000	260 000	40 000	10 000	
Hammerfest—Akkerfjord—Kvalsund	200 000	60 000	140 000	30 000	—	3/10
Alteidet—Øksfjordbotn—Storsteinnes	194 200	141 000	53 200	10 000	—	1/10
			Sum	80 000	10 000	

Alta—Kautokeino. I veibudgettprp. for 1938 blev overslagssummen for parsellen Beskades—Mieronjavre nu satt ned til kr. 320 000. Til denne parsell er det derfor bevilget og foreslått kr. 40 000 for meget.

Under henvisning til budgettinnst. S. nr. 124 for 1938, side 37 bemerkes at det er veidirektørens forutsetning at arbeidet i første

Laksefjell), er overslagssummen for parsellen Beskades—Mieronjavre nu satt ned til kr. 320 000. Til denne parsell er det derfor bevilget og foreslått kr. 40 000 for meget.

Under henvisning til budgettinnst. S. nr. 124 for 1938, side 37 bemerkes at det er veidirektørens forutsetning at arbeidet i første

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

rekke så langt forholdene tillater det, konsen-
trerer om veiens fortsatte oparbeidelse til Kau-
tokeino, hvor det ikke has vei.

1) Tangen—Beskades, utbedring ..	ca. 20	km	ca. kr. 125 000
2) Beskades—Mieronjavre	> 81,424	>	> 320 000
3) Mieronjavre—Kautokeino	> 25	>	> 175 000

Alta—Kautokeino, anslag ca. 127 km ca. kr. 620 000

Da det ikke foreligger plan og overslag for
parsellene 1 og 3, tar veidirektøren forbehold
til overslagssummen.

I forelegget for fylkestinget 1938 henstillet
veidirektøren at det måtte bli vedtatt distrikts-
bidrag 1/10 m. m. til parsellen Tangen—Beska-
des, hvis utbedring for øvrig forutsettes å
skulle komme til slutt. Denne parsell har nem-
lig stor lokal betydning for Alta herred.

Fylkesmannen fant det naturlig, at det ved-
tas distriktsbidrag som foreslått til utbedring
på strekningen Tangen bru—Gargia fjellstue,
mens resten av veien fortsatt burde bibeholdes
som høifjellsvei uten distriktsbidrag.

Fylkestinget sluttet sig til fylkesmannens
forslag og vedtok bidrag 1/10 m. v. bare til
strekningen Tangen bru—Gargia.

Lengde og omkostninger for det hele anlegg
stiller sig således:

ca. 20	km	ca. kr. 125 000
> 81,424	>	> 320 000
> 25	>	> 175 000

Veidirektøren vil etter omstendighetene an-
befale fylkesmannens forslag.

H a m m e r f e s t—A k k e r f j o r d—K v a l-
s u n d. Utbedringen av denne vei er nu under-
søkt i detaljplan. Plan og overslag er ennå
ikke innsendt hertil, men overingeniøren har
foreløbig anslagsvis oppgitt overslagssummen
til kr. 200 000 for en lengde av 30,5 km.

II. Ekstraordinære stamveitutbedringer.

Se veibudgettp. for 1938, side 39—42, 156
og 215. Av den vedtatte plan for utbedring
av stamveier er Finnmark fylke tildelt kr.
500 000. Hittil er bevilget kr. 250 000. Det re-
sterende beløp kr. 250 000 foreslås opført for
terminen 1939—40. Om fordelingen av dette
beløp henvises til tabellen foran.

2. Bygdeveier.

Anleggets navn	Kart i vel- budgett- prp.	Over- slags- sum	Forutsatt stats- bidrag		Hittil bevilget	Rest	Foreslås opført	
			Kvota- del	Kr.			Kap. 713	Kap. 1160
Komagfjord—Korsfjord i Talvik herred	1931	76 200	1/10	45 720	43 200	2 520	2 520	
Nordmannset—Kamøy- vær i Kjelvik	1934	420 000	1/10	336 000	325 700	10 300	10 300	
Birkestrand—Harrelv i Tana herred	1918	115 000	1/10	69 000	32 500	36 500	13 000	
Elvenes—Jakobsnes— Renøysund i Ser-Var- anger	1930	352 000	1/10	211 200	121 500	89 700	14 000	
Sandland—Øra i Loppa herred	—	62 600	1/10	37 560	33 000	4 560	4 560	
Kvalsund—Neverfjord i Kvalsund	1931	252 000	1/10	151 200	44 000	107 200	10 000	
Nordvågen—Kjelvik i Kjelvik herred	1934	260 000	1/10	208 000	65 000	143 000	5 400	
Lund—Skogstuevann i Alta herred	—	38 000	1/10	22 800	5 500	17 300	6 800	
Bidrag til Finnmark fyl- kes veifond	—	—	—	—	—	—	60 500	6 000
							Sum	127 080 6 000

Komagfjord—Korsfjord i T a l-
v i k. Overslagssummen som i veibudgettp.
for 1938 blev opgitt til kr. 72 000, er nu for-
høiet til kr. 76 200.

Sandland—Øra i Loppa. Overslags-
summen som i veibudgettp. for 1938 blev op-
gitt til kr. 60 000, er nu forhøiet til kr. 62 600.

Nordvågen—Kjelvik i Kjelvik.
Dette anlegg er omhandlet i veibudgettp. for
1938, side 155. På grunnlag av delvis detalj-
undersøkelse blev overslagssummen her opgitt
til kr. 230 000 (4 620 m vei). Ifølge senere op-
gave er overslagssummen forhøiet til kr.
260 000 (4 682 m vei). Planen er i det vesent-
lige tiltrådt av veidirektøren.

Lund—Skogstuevann i Alta.
Dette anlegg er omhandlet i veibudgettp. for
1938, side 155.

I foranstående tabell er tatt med som «hit-
til bevilget» en besparelse ved bygdeveien
Elvebakken—Jordfallet på kr. 1 500 som er
besluttet overført til anlegget; kfr. budgett-
innst. S. nr. 124 for 1938, side 48.
Veidirektøren vil anbefale at en ventet be-
sparelse ved bygdeveianlegget Elvebakken—
Aronnes—Bosekop, kr. 2 000 også søkes over-
ført til anlegget.

Departementet vil som veidirektøren anbe-
fale at Stortinget gir sitt samtykke til at en
ventet besparelse på kr. 2 000 i det bevilgede
statsbidrag til bygdeveien Elvebakken—
Aronnes—Bosekop i Alta overføres
til bygdeveien Lund—Skogstuevann
i samme herred.

Kap. 711 m. fl. Veiarbeider.

Kap. 2601. Veiarbeider.

Herom har veidirektøren anført følgende:
«Inntektene vedkommende veiarbeider fremkommer således:

A. For ordinær bevilgning (kap. 713):			
1. 10de ti-års termin for gjenstående bidrag til eldre bevilgninger	kr.	135 895	
2. Distriktsbidrag til bevilgninger som er opført ved denne anledning:			
a. Under 713.1,3 og 4 (hovedveier)	kr.	2 529 774	
b. » 713.5 (bruer)	»	500 000	
c. » 713.6 (veier i kystdistriktene)	»	200 000	3 229 774
			kr. 3 365 669
B. For ekstraordinær bevilgning (kap. 1160):			
a. For 1160.1 (hovedveier)	kr.	1 566 517	
b. For 1160.3 (bruer)	»	100 000	1 666 517
C. For nødsveiarbeider i 1937—38 (kap. 1136)			673 820
			I alt kr. 5 706 006

Den siste termin av de gjenstående bidrag til eldre bevilgninger er ca. kr. 17 300 mindre enn
de for foregående budgetår opførte beløp. Dette kommer av at det nu er forstat regulering for
en del anlegg som er avsluttet med besparelse.

Distriktsbidraget for nødsveiarbeider i terminen 1937—38 er kr. 426 180 mindre enn opført i
forrige budgetforslag for terminen 1936—37; kfr. veibudgettproposisjonen for 1938, side 158.»

Departementet skal bemerke:

Efter departementets forslag blir inntektene å oppstille således:

A. For kap. 713:			
1. Eldre bevilgninger	kr.	135 895	
2. a. Kap. 713.1, 3 og 4 (hovedveier)	»	2 165 432	
b. » 713.5 (bruer)	»	250 000	
			kr. 2 551 327
B. For kap. 1160:			
a. For kap. 1160.1 (hovedveier)	kr.	1 875 624	
b. » 1160.3 (bruer)	»	250 000	
c. » 1160.4 (Faste veidekker)	»	200 000	
d. » 1160.5 (Veier i sjøbygdene)	»	150 000	2 475 624
C. For nødsveiarbeider			673 820
			kr. 5 700 771

Restanser på distriktsbidrag.

Fylkesvis oversikt over de i terminen 1937—38 forfalte og innbetalte
bidrag til bevilgede vei- og broanlegg.

Fylke	Restanse pr. 30 juni 1937	Forfalt 1937—38	Innbetalt 1937—38	Restanse pr. 30 juni 1938	Herav skal likvideres i forskudd fra distriktene	Forfallent restbeløp
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Østfold	20 992,79	159 799,40	160 003,31	20 788,88	20 788,88	—
Akershus	114 011,16	241 604,15	192 361,16	163 254,15	163 254,15	—
Hedmark	479 323,47	222 006,77	214 173,44	487 156,80	161 755,76	325 401,04
Opland	90 719,87	171 421,01	182 540,33	79 600,55	79 600,55	—
Søndre Land herred	2 500,00	—	—	2 500,00	—	2 500,00
Buskerud	—	192 974,18	192 974,18	—	—	—
Vestfold	132 466,67	134 866,67	140 716,67	126 616,67	—	126 616,67
Telemark	554 183,86	302 754,35	388 840,38	468 097,83	25 575,00	442 522,83
Aust-Agder	36 968,31	137 658,32	132 618,31	42 008,32	—	42 008,32
Vest-Agder	288 276,66	123 474,69	17 187,84	428 939,19	258 685,39	170 253,80
Rogaland	66 306,13	174 482,39	156 662,86	84 125,66	—	84 125,66
Hordaland	13 882,01	234 573,41	231 523,42	16 932,00	16 932,00	—
Sogn og Fjordane	312 020,54	232 453,88	249 887,21	294 587,21	62 133,33	232 453,88
Møre og Romsdal	155 067,05	282 429,10	413 746,15	23 750,00	—	23 750,00
Kristiansund by	191 500,00	—	—	191 500,00	5 000,00	186 500,00
Sør-Trøndelag	161 369,48	211 902,74	373 272,20	—	—	—
Nord-Trøndelag	31 683,33	156 087,05	158 659,96	29 110,42	29 110,42	—
Nordland	1 189 185,88	14 748,47	53 142,04	1 150 792,31	11 780,83	1 139 011,48
Troms	288 339,94	133 260,15	166 805,50	254 794,59	51 060,80	203 733,79
Finnmark	754 595,21	72 728,93	54 770,00	772 554,14	—	772 554,14
Tilsammen	4 883 392,34	3 199 225,66	3 445 509,28	4 637 108,72	642 822,41	3 994 286,31

Avskrevet Hårstads bidrag til Sama— Gåre	276,16					
	4 883 116,18			4 636 832,56		

*) Er nu betalt i sin helhet. *) Er nu for den vesentligste del betalt. *) I fylkets gjeldsordning er
for Troms fylkes vedkommende medtatt kr. 173 508,67 og for Finnmark fylke det hele beløp.