

Elvenes—Foldvik. Overslaget, som siden 1949 foreløpig har vært ført opp med kr. 300 000, er nå revidert og godkjent. Det omfatter en utbedringslengde på 12 540 m.

## 2. Bygdeveger.

Som statsbidrag (inkl. fylkets vegfond) er for 1951—52 ført opp kr. 229 600. Bevilgningen skal fordeles av fylkestinget.

Ersfjordbotn—Kjos en i Hillesøy og Tromsøysund. Se prp. 1948 s. 58 og 59. De i tabellen der oppførte kr. 16 000 ble bevilget av Stortinget. Siden har overslaget på grunn av prisstigningen måttet forhøyes

til kr. 176 000. Statsbidrag (50 %) øker da til kr. 88 000  
Til anlegget er hittil bevilget ordinært kr. 63 000  
Hjelpe- og reservemidler » 14 000 » 77 000  
Rest å bevilge kr. 11 000

Den 25. september 1948 ble med en del mindre forbehold en 5330 m lang parsell (innen Tromsøysund) avlevert til distriktet. Parsellen har kostet kr. 81 632. Arbeidet begynte i 1931 og sluttet i 1947.

## Finnmark fylke.

Under kap. 713, 1 a og 2 foreslås ført opp kr. 856 200 brutto, kr. 810 350 netto. Heri inngår ekstraordinære tillegg utenom fordelingsprosenten.

## I. Hovedveger.

## a. I. Nyanlegg.

Anlegg	Vegnummer	Kart	Lengde meter	Over-slag kr.	Før bevilget kr.	Rest å bevilge kr.	Foreslås oppført 1951—52 kr.	Di-strik-tet
Berlevåg—Kongsfjord	945	1934	32 193	1 126 000	439 500	686 500	35 000	10 %
Kjølleffjord—Oksevåg	936	1949	8 750	191 000	171 000	20 000	—	10 %
Kongsfjord—Kongsfjorddal—Tana (Leirpollen)	945	1934	54 668	?	1 029 800	?	85 000	10 %
Mehamn—Gamvik	935	1938	18 068	542 000	311 000	231 000	20 000	10 %
Skipsfjord—Nordkapp med arm til Skarsvåg	917	1934	27 310	1 088 200	224 000	864 200	43 400	—
Nordfjord—Sandøybotn—Lotre—Langstrand	912	1931	22 357	640 000	578 000	62 000	30 000	10 %
Skipagurra—Polmak	940	1936, 1948	18 230	500 000	335 000	165 000	15 000	10 %
Trollbukt—Lebesby	938	1948	13 290	694 000	310 000	384 000	65 000	5 %
Breivikbotn—Dønnesfjord	912	1931	13 160	402 000	83 000	319 000	—	10 %
Øksfjord—Øksfjordbotn	901	1938	22 440	1 482 000	472 000	1 010 000	100 000	10 %
Bugøynes—Bugøynfjord	—	1923	19 150	3 925 000	211 667	3 713 333	20 000	10 %
Indre riksveg gjennom Finnmark, 1. byggeperiode	940	1948	?	?	1 533 580	?	70 000	5 %
Smorfjord—Repvåg	—	1934	41 549	2 488 000	45 000	2 443 000	18 000	10 %
Jarfjord—Grense Jakobselv	—	1930	?	?	22 000	?	16 000	10 %
						Sum	517 400	

Kjølleffjord—Oksevåg. Det hittil oppgitte overslag, kr. 191 000, er for lavt (prp. 1939, s. 123). Nytt overslag er under arbeid.

Kongsfjord—Kongsfjorddal—Tana (Leirpollen). Det gamle overslag, kr. 1 063 000, har nå vist seg utilstrekkelig. Nytt overslag er under kontorbehandling.

Skipsfjord—Nordkapp med arm til Skarsvåg. Det er innkommet henvendelser fra turistorganisasjoner om hurtigere fremme av dette anlegg. Vegsjefen har i den anledning uttalt:

«Nordkappvegen var påbegynt før krigen, og det er utført arbeid for ca. kr. 140 000 og planert 7 km veg. På det siste restoverslag gjenstår om lag 21 km veg å planere, og omkostningene for den ferdige veg vil beløpe seg til ca. kr. 900 000.

Såfremt krigen ikke var kommet, ville Nordkappvegen ha vært ferdig for lenge siden, dvs. forbindelsen Honningsvåg—Nordkapp. Allerede lenge før krigen var vegvesenet klar over den betydning Nordkappvegen, spesielt turistmessig, ville ha, og forslaget om at vegen skulle tas opp til bevilgning var sendt så tidlig som det dertil var anledning. Nordkapp besøktes år om annet av ca. 16 000 turister, vesentlig med turistbåter. Det var derfor naturlig at en så snart

vegutviklingen i landsdelen var kommet så langt ville forsøke å etablere også en landverts forbindelse til Nordkapp.

Den første forbindelse blir til Honningsvåg, hvor en måtte regne med et passende hotell, og hvor stedets beliggenhet ville betinge dette som første utgangspunkt. Senere var det meningen å etablere en veg fra riksveg 50 til Magerøysundet, nærmere bestemt Kåfjord, hvorfra det skulle gå ferje til Honningsvåg.

Undertegnede var på møtet i Narvik og kan opplyse at det, spesielt fra svensk hold, ble hevdet betydningen av å få den første parsell, Honningsvåg—Nordkapp, ferdig så snart råd er. Dette vil også være av en mindre økonomisk betydning, idet hurtigruten i turistsesongen går om Nordkapp, mens turistene ellers kunne reise fra Honningsvåg med bil.

En har i år fått kr. 50 000 som første bevilgning til denne parsell etter krigen, og med en årlig bevilgning på kr. 200 000 må man på 4 år regne med å komme fram til Nordkapp.

Da imidlertid tilgangen på arbeidskraft, særlig i dette distrikt, er vanskelig, må det

vel kunne forsøres å anskaffe en bulldozer til dette arbeid, da den utenlandske valuta som måtte komme til landet, langt ville overveie en anskaffelse som her nevnt.

Jeg mener videre at det er i landsdelens interesse å støtte denne turistattraksjon, hvorved mertrafikken som vil skapes landverts, også vil komme det øvrige Finnmark og landet til gode. Som forholdene nå er, kommer her vesentlig finnlendere og svensker som har reist med motorbåter, dels fra Hammerfest og dels fra Porsanger, en ordning som er lite tilfredsstillende og som ikke oppfordrer de reisende til gjentakelse.

Jeg vil derfor anbefale at vegforbindelsen til Nordkapp fremmes så snart råd er. Vegdirektøren forstår hvilken betydning det vil ha for turisttrafikken å få fremmet dette anlegg, men en kan av budsjettmessige grunner bare foreslå ført opp en bevilgning på kr. 43 400 i denne termin.

Indre riksveg gjennom Finnmark. Se prp. 1950, s. 85. Det foreligger ennå ikke nøyaktig overslag for 1. arbeidsperiode.

## II. Utbedring av eldre veger.

Anlegg	Vegnummer	Over-slag kr.	Før bevilget kr.	Rest å bevilge kr.	Foreslås oppført 1951—52 kr.	Di-strik-tet
Alteidet—Øksfjordbotn—Storsteinnes	901	500 000	161 089	338 911	—	10 %
Utbedring av riksveg 50:						
Troms fylkesgrense—Olderfjord	50	1 700 000	437 000	1 263 000	36 000	5 %
Olderfjord—Lebesby gr.	50	840 000	158 000	682 000	10 000	5 %
Kistrand gr.—Polmak gr.	50	1 050 000	87 000	963 000	24 000	5 %
Tana gr.—Sør-Varanger gr.	50	350 000	91 000	259 000	10 000	5 %
Nesseby gr.—Kirkenes med omlegging	50	?	712 500	547 500	24 000	5 %
ved jernbaneovergang	50	?	873 343	?	35 200	—
Alta—Kautokeino	905	1 260 000	?	?	24 000	5 %
				Sum	139 200	

## 2. Bygdeveger.

Som statsbidrag (inkl. fylkets vegfond) er for 1951—52 ført opp kr. 199 600. Bevilgningen skal fordeles av fylkestinget.

Komagfjord—Korsfjord i Talvik. Sluttbevilgning til dette anlegg ble gitt for 1939—40 (jfr. prp., side 129 og Vegvesenets historie III, 2. del, side 463). Etter sluttregnskap pr. 30. juni 1949 har anlegget kostet kr. 75 938,90, derav på staten kr. 45 563,35. Anlegget ble avlevert til distriktet den 14. september 1949.

Klubben—Nuvsfjordbotn i Loppa. Se kart 1926, s. 70. Prosjektet er ikke lagt på der, men det kommer til å gå langs østsidan av Nuvsfjorden, jfr. kart 1931. Fylkestinget søkte i 1947 om å få anlegget opp på statsvegbudsjettet 1948—49, men det oppnådde ingen bevilgning den gang, jfr. prp. 1948, s. 60.

Departementet har i august 1950 samtykket i at Loppa kommune på vanlige refu-

sjonsvilkår får forskottere inntil kr. 30 000 til anlegget under forutsetning av at det i sin tid tilståes 60 % statsbidrag. Anleggskostnaden er i fylkets vegplan 1939 oppgitt til kr. 60 000 (9 000 m). Plan for anlegget er under arbeid. Vegdirektøren anbefaler at Stortingets samtykke innhentes til anlegget i sin tid får 60 % statsbidrag.

## Nye veganlegg.

Følgende nye hovedanlegg er i år tatt opp på budsjettet:

Buskerud:

Ferjeleie for Svelviksferja ved Verket.

Vestfold:

Ferjeleie for Svelviksferja i Svelvik.

Nordland:

Ferjeleier ved Kråkberget og Lillejord i Øksnes.