

Bygdeveger med statsbidrag:

| | |
|--|-----|
| Alta | 454 |
| Berlevåg | 456 |
| Kistrand | 456 |
| Kjelvik | 456 |
| Kvalsund | 458 |
| Lebesby | 459 |
| Loppa | 459 |
| Måsøy | 460 |
| Nesseby | 460 |
| Sør-Varanger | 460 |
| Talvik | 463 |
| Tana | 463 |
| Vardø | 464 |
| Bidrag til Finnmark fylkes vegfond | 465 |
| Vinterveger | 465 |

BYGDEVEGER MED STATSBI DRAG

Inndeling av offentlige veger i hoved- og bygdeveger overensstemmende med hva det er bestemt i lov om vegvesenet av 21. juni 1912, § 10, skjedde for Finnmarks vedkommende først ved kgl. res. av 3. april 1916.

Alta herred.

Før 30. juni 1914 var følgende bygdeveger i Alta bygd for statsmidler (se 1. bind side 514—515):

Lampe—Øvre Alta, 0,4 km, kjørebredde 3,15 m, grusdekke og nedkjørsel til Jøraholmen, 0,4 km, kjørebredde 2,5 m, grusdekke.

Jfr. vinterveg Alta—Karasjok.

Etter 1. juli 1914 er det bevilget statsmidler til etternevnte bygdeveger:

1. Nordelv—Russeluft.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926.)

Vegen er en sidelinje mot vest fra rute 50 ved Rafsbotn. Veganlegget var — som det fremgår av vegbudsjettprp. 1923 — blitt undersøkt allerede i 1879 og var opprinnelig tenkt fremmet som hovedveg. I 1923 ble vegen imidlertid opptatt på vegbudsjettet som bygdeveg med $\frac{6}{10}$ statsbidrag. Ifølge overslag av 1923 var anlegget beregnet til kr. 132 000 for 6 310 m lengde og 3,6 m kjørebredde (heri innbefattet lukket steingrøft). Vegdekke som grusveg, men med steinlag og puk i fjellterreng.

Som statsbidrag ble i årene 1923—1926 bevilget kr. 79 200. — Arbeidsomkostningene

utgjorde kr. 130 503.88, hvorav statens andel var kr. 78 302.33.

Veglengde 6435 m med kjørebredde 3,6 m og maksimumsstigning 1 : 20. Byggetid 1923—1926.

2. Elvebakken—Jordfallet.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926.)

Anlegget følger Altaelvens dalføre på elvens nordøstre side. Hensikten var å skaffe vegforbindelse for den langs anlegget boende befolkning og lette forbindelsen mellom øvre Alta og Elvebakken. Omkostningene var i 1926 beregnet til kr. 130 000 for 7,9 km.

I 1927 ble anlegget opptatt til bevilgning på statens vegbudsjett som bygdeveg med $\frac{6}{10}$ statsbidrag.

Overslaget ble senere redusert, senest i 1933 til kr. 93 000, og $\frac{6}{10}$ av dette beløp, kr. 55 800, bevilgedes som statsbidrag i årene 1927—1933. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 90 091.19.

Av statsbidraget ble det anvendt kr. 54 054.71. (Besparselsen ble overført til bygdeveganlegget Lund—Skogstuevatn).

Veglengden er 8 680 m med kjørebredde 4,0 m i en lengde av 450 m og for øvrig 3,0 m. I kjørebredde er innbefattet flat lukket steingrøft hvor sådan er anvendt. Vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1 : 12.

I anlegget inngikk en forlengelse på vestsiden av Altaelven til hovedvegen Alta—

Eiby ved Lampe (lengde 460 m) og en sidearm til Moen (Øvre Raipas), lengde 420 m. Byggetid 1928—1939.

✓ 3. Elvebakken—Aronnes—Bossekkopp.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926.)

I vegbudsjettprp. 1933 ble omhandlet bygging av veg fra Elvebakken til Aronnes for å skaffe sistnevnte sted forbindelse med Elvebakken og dampskipsanløpsstedet Bukta. Mellom disse steder og Aronnes ligger en ca. 70 m høy grusmorene, Sandfallet, som strekker seg fra Bossekopp til Altenelven, hvor den ligger i brudd. Vegen forutsettes bygd langs elven forbi bruddet som har en lengde på ca. 600 m. Aronnes med litt over 200 innbyggere har forbindelse med Bossekopp etter en gammel bygdeveg, men Elvebakken og Bukta ligger nærmere og forbindelsen med herredets østre del, Tverrelvdalen og Rafsbotn lettes ved den nye veg.

Anlegget anbefaltes tilstått $\frac{6}{10}$ statsbidrag. I vegbudsjettprp. 1935 ble overslagssummen oppgitt til kr. 63 200. I planen var da medtatt forlengelse helt frem til Bossekopp (3,2 km). Vegens samlede lengde ville bli 5,98 km.

$\frac{6}{10}$ statsbidrag = kr. 37 920 ble bevilget i årene 1933—1938.

Herav ble det anvendt kr. 35 394,75. (Besparelsen ble overført til bygdeveganlegget Lund—Skogstuevatn).

I planen var det prosjektert 3,5 m kjørebredde mellom riksvegen og Sandfallet, 3,0 m forbi Sandfallet og 3,25 m for resten av vegen. Det var da forutsatt anlagt møteplasser med vegbredde minst 4,5 m. Maksimumsstigning 1 : 10. Vegdekke grus. Byggetid 1933—1938.

4. Lund—Skogstuevann.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Av vegbudsjettprp. 1938 sees at overingenjøren har uttalt følgende om dette anleggs hensikt og berettigelse:

«Ved Lund i Tverrelvdalen begynner vinterveien til Karasjok og det første parti av denne til Skogstuevann er utført som

en kjørbær 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 trafikabel ifjor, og der foregår nu adskillig 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 efter mitt råd søkt om å få ombyggingen av veien utført som bygdevei med statsbidrag. Forutsetningen er da at veien herefter klassifiseres som bygdevei, hvilket efter 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 herefter bli å regne fra Skogstuevann, og den vil innen Alta herred praktisk talt kun omfatte vinterveiopstakning.

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 veibredde og møteplasser og med veidekke av grus.

Jeg tillater mig å anbefale at ombyggingen utføres som bygdeveg med $\frac{6}{10}$ statsbidrag.»

Fylkestinget 1937 sluttet seg til overingenjøren's forslag og anbefalte samtidig at en ventet besparelse på bygdeveganlegget Elvebakken—Jordfallet — beregnet til kr. 1 500 — tillates overført til dette anlegg.

I overensstemmelse med vegdirektøren's forslag og den kgl. prp. bevilget Stortinget 1938 kr. 4 000 som $\frac{6}{10}$ statsbidrag og gikk med på den foreslåtte overførsel av besparelsen ved anlegget Elvebakken—Jordfallet.

I 1939 bevilget Stortinget ytterligere kr. 6 800 og samtykket i overførsel av bespa-

relse ved anlegget Elvebakken—Bossekopp (se foran).

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget og stilt til disposisjon i alt kr. 14 300 av det forutsatte statsbidrag kr. 22 800. Anlegget var således ikke ferdig i 1940.

Berlevåg herred.

Kongsfjord fiskeværveg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Spørsmålet om opparbeidelse av fiskeværveg i Kongsfjord ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. for 1933 og 1934. Opprinnelig var det meningen å bygge vegen som hovedveg med $\frac{1}{10}$ distriktsbidrag. I 1928 besluttet imidlertid fylkestinget overensstemmende med vegdirektørens anbefaling at det skulle bygges bygdeveg med $\frac{7}{10}$ statsbidrag. Planen omfattet en veglengde av 7 480 m beregnet til kr. 72 000. Man ble dog stående ved foreløpig å innskrenke seg til å bygge strekningen *Veines—Mackstykket* beregnet å koste kr. 23 800 for en lengde av 2,56 km. $\frac{7}{10}$ statsbidrag = kr. 16 660. Dette beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1934—1936.

I vegbudsjettprp. 1937 ble det anbefalt medtatt i planen en *arm* fra fiskeværvegen ut til *Framnes*, 370 m lang og beregnet til kr. 5 000. Stortinget 1937 bevilget $\frac{7}{10}$ = kr. 3 500. Tilsammen ble det således bevilget som statsbidrag kr. 20 160. Prosjekttert lengde i alt 2 910 m.

Arbeidet var ikke avsluttet i 1940. Se for øvrig under rute 945.

Kistrand herred.

Smørfjord—Måsøy herredsgrense mot Revsbotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1929.)

Til Stortinget 1934 innkom det søknad om bevilgning til veg mellom Smørfjord og Revsbotn. Saken ble derpå omhandlet i vegbudsjettprp. 1935. Den korteste og laveste overgang over Porsangerhalvøya nevntes å være mellom Smørfjord i Kistrand og Revsbotn i Måsøy. Lengden ble oppgitt til ca. 22 km og største høyde til ca. 90 m o. h.

Vegen var den gang ikke undersøkt, men var forutsatt prosjekttert som bygdeveg. Ifølge plan og overslag, innsendt i juni 1936 var veganlegget Smørfjord—Revsbotn for en lengde av 22 765 m beregnet til kr. 366 000.

Sommeren 1936 ble det iverksatt arbeid på vegen for midler til beskjeftigelse av arbeidsledig ungdom.

Arbeidet ble utført under ledelse av Finnmark fylkes vegvesen og pågikk inntil sommeren 1940, da arbeidet måtte stoppe på grunn av krigen. Ifølge underhåndsmeddelelse fra Sosialdepartementet er det i alt anvendt kr. 593 039.46. — I anleggssummen inngår: Skogplanting, skogsgrøfting, drenering av dyringsfelter, bygging av brønner, vannledninger, utgraving av kjellere, kjellermurer, utplanering med forstøtningsmurer for kaier i Kokelv og Russenes, utgifter til smed og snekker, kurser samt lærerhjelp.

Vegens lengde med sidearmer er ca. 29 km, kjørebredde 3,25 m, maksimumsstigning 1 : 20 og lett grusdekke.

Vegen er ikke helt ferdig. Den er foreløpig klassifisert som bygdeveg, men antas i sin tid å ville bli opptatt som fylkesveg som et ledd i en hovedvegrute Smørfjord—Havøysund.

Vegen Smørfjord—Revsbotn ligger delvis også i Kvalsund og Måsøy herreder.

Jfr. i øvrig rute 917.

Kjelvik herred.

De arbeider som ble utført i dette herred før 1914 for statsmidler, er nevnt i 2. bind side 492—493. De omfattet: 1. Nordmannset—Honningsvåg, 2. Søndre-Nordre Honningsvåg og gangsti til Kjelvik, 3. Veg i Kjelvik fiskevær.

Siden 1. juli 1914 er det gitt bevilgning til følgende anlegg:

1. *Honningsvåg—Nordmannset.*

(Kart i vegbudsjettprp. 1913.)

Fortsettelsesbevilgninger ble gitt i 1914, 1915 og 1916. I alt ble det bevilget kr. 75 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Dette beløp

ble anvendt. Veglengden er 4 095 m, kjørebredde 4,0 m, maksimumsstigning 1 : 20 og vegdekket grus. Byggetid 1914—1918. Denne veg vil inngå som et ledd i Nordkappvegen (jfr. rute 917).

2. Søndre-Nordre Honningsvåg.

Den i 1898—1902 bygde veg (se 2. bind side 492) var utsatt for meget tung trafikk og måtte utbedres. I årene 1923 og 1924 ble det bevilget tilsammen kr. 13 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Arbeidet besto vesentlig i anlegg av møteplasser, utvidelser av kjørebredde til 3,6 m med anordning av fløte steinfylte grøfter samt sprengning for å skaffe mer fritt synsfelt. Omkostningene var kr. 12 848,79 for en lengde av 1 185 m. Byggetid 1924—1925.

✓ 3. Nordmannset—Kamøyvær.

(Kart i vegbudsjettprp. 1913 og 1934.)

Dette anlegg danner en fortsettelse av forannevnte veg Honningsvåg—Nordmannset (2. bd. side 492) og parsellen Nordmannset—Skipsfjord inngår i rute 917, Nordkappvegen fra Honningsvåg til Nordkapp.

Anlegget Nordmannset—Kamøyvær ble påbegynt i 1930 for midler bevilget til arbeidsløshetens bekjempelse. Det er nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1934 og 1935.

Foreløpig ville anlegget få betydning ved å skaffe fiskeværet Kamøyvær forbindelse med Honningsvåg og dermed med kystrutene. Kamøyvær som opplystes å ha 300 innbyggere, er et godt og heldig beliggende fiskevær med en god havn, men med dårlig forbindelse med kystrutene. Stedet ble anløpt av et lokalskip en gang om uken. Ellers måtte transporten til og fra Honningsvåg foregå enten med motorbåt rundt Helnesodden over åpent hav eller over Nordmannset med omlasting til eller fra bil.

Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettet i 1934 var det av nødsmidler disponert kr. 65 700 som $\frac{6}{10}$ statsbidrag til veggen. I vegbudsjettprp. 1935 ble det anbefalt bevilgning av $\frac{8}{10}$ statsbidrag.

Opprinnelig var anlegget supponert å ville koste kr. 270 000, men etter foretatt detaljundersøkelse ble overslagssummen i prp. 1938 oppgitt til kr. 420 000. $\frac{8}{10}$ statsbidrag ville utgjøre kr. 336 000. Dette beløp var i sin helhet bevilget til og med terminen 1939—1940. Overslaget har imidlertid senere måttet forhøyes. Vegbredden er prosjektert å bli 3,0 m unntatt gjennom Kamøyvær hvor den er 4,0 m. Det er forutsatt vegdekke av grus.

✓ 4. Nordvågen—Kjelvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Denne bygdeveg ble opptatt på vegbudsjettet i 1938. Anlegget var da påbegynt for nødsmidler, og det var blitt disponert kr. 71 000 som $\frac{8}{10}$ statsbidrag.

I vegbudsjettprp. 1938 ble det bl. a. uttalt følgende:

Anlegget vil skaffe fiskeværet Kjelvik vegforbindelse med Honningsvåg som er et knutepunkt for kommunikasjonen sjøværts i Midt-Finnmark.

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

Stedet anløpes 1 gang ukentlig hver veg av lokalskip, men ellers opprettholdes 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 kjøreveg 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 fiskerinæringen. Transport av ferskfisk med motorbåt blir kostbart med mindre partiet er stort. Av den grunn er det i den senere tid reist krav om bygging av de så-

kalte fiskeeksportveger, hvormed forstås veger 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 lite, jfr. herom side 47.

Denne veg er en av de 3 veger som fiskeriorganisasjonene har krevet fremmet i første rekke som fiskeeksportveg.

Veglengden fra Kjelvik til Honningsvåg ble oppgitt å ville bli 9,42 km. I Kjelvik bor 234 mennesker.

I vegbudsjettprp. 1939 ble overslagssummen oppgitt til kr. 260 000 for 4 682 m veg. Planen forutsetter 3,0 m kjørebredde inkl. flat grøft og vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1 : 10.

$\frac{8}{10}$ statsbidrag = kr. 208 000. Pr. 30. juni 1940 var herav bevilget kr. 82 400.

5. Rundt Nordre Honningsvåg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Denne veg fører rundt Nordre Honningsvåg og forbinder de ferdige parseller av forannevnte veg Søndre-Nordre Honningsvåg.

Vegen var beregnet å ville koste kr. 75 000 for en lengde av 2 320 m. Statsbidraget ble anbefalt satt til $\frac{6}{10}$ = kr. 45 000, og dette beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1923 og 1924.

Arbeidet kostet kr. 74 853.85. I anlegget ble medtatt utbedring av gammel veg i bygdevegens forlengelse.

Vegens lengde er 2 480 m, kjørebredden 3,6 m og maksimumsstigning 1 : 18. Vegdekket grus. Det er anvendt lukkede grøfter. Byggetid 1921—1925.

Kvalsund herred.

1. Veg til Feikfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

Fra veganlegget Kvalsund—Repparfjordbotn (rute 910) er det bygd en arm nordover til Feikfjord, hvortil midler med Stortingets samtykke ble anvendt av en besparelse ved nevnte hovedveganlegg (se vegbudsjettprp. 1930).

Armens lengde var angitt å ville bli 417,5 m og den var forutsatt utstyrt som hovedveganlegget med 3,6 m kjørebredde og grusvegdekke. Overslaget lød på kr. 3 800. Armen er klassifisert som bygdeveg og det skulle ifølge Stortingets beslutning ytes $\frac{6}{10}$ statsbidrag til dens opparbeidelse. Ifølge regnskapsutdrag innsendt i april 1935 ble det anvendt kr. 1 757.10.

✓ 2. Kvalsund—Neverfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

Dette anlegg ble opptatt på vegbudsjettet i 1937. Overingeniøren opplyste følgende om veganlegget:

«Den projekterte vei begynner i Soladabukt ved Kvalsund ferjes søndre ferjeleie og følger i store trekk kysten langs Kvalsundet og Strømmen til Neverfjord, hvor den ender ved dampskibsekspedisjonen.

Veien som blir en arm til veiruten Hammerfest—Karasjok, vil i første rekke tjene den fastboende befolkning, 160 mennesker, på strekningen Beritsjord—Neverfjord, men også for befolkningen i de nærliggende steder, Komagnes, Russelv og Rastabynes på Seiland, vil den bli til stor nytte ved å lette forbindelsen til de centrale steder.

Ifølge veiplanen er det forutsetningen at der skal bli sammenhengende vei langs kysten mellom Kvalsund og Alta, som efter Finnmarksforhold er tett bebygget, og der er flere parseller under anlegg på denne strekning.

Der har vært forslag fremme om at selve sambindingsveien burde gå her, men det fant ikke større tilslutning på grunn av den store forlengelse veien vilde få.»

Overslagssummen ble oppgitt til kr. 252 000 for 13 157 m. Statsbidraget ble bestemt til $\frac{6}{10}$ = kr. 151 200. Herav var pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 54 000.

Planen forutsetter 3,25 m vegbredde med utvidelse til 3,6 m på strekningen Botnelva—Neverfjord dampskipsekspedisjon (1 040 m) og med møte- og svingplasser. Maksimumsstigning 1 : 10 og vegdekke av grus.

3. Smørfjord—Revsbotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1929.)

Se bygdeveg i Kistrand herred.

Lebesby herred.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

1. *Dyffjord—Dyffjordbotn.*

Dyffjord ligger i Kjøllefjord sogn. Da det prosjekterte bygdeveganlegg Dyffjord—Dyffjordbotn var godt skikket for vinterarbeid, ble det i 1922 og 1924 stilt til disposisjon av nødsmidler tilsammen kr. 16 800 som $\frac{6}{10}$ statsbidrag til vegens opparbeidelse.

Anleggets overslagssum lød på kr. 33 000. $\frac{6}{10}$ herav utgjør kr. 19 800. Det resterende beløp, kr. 3 000, ble bevilget på vegbudsjettet i 1926. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 32 651.35, hvorav statens andel er kr. 19 590.80. Lengden er 1 030 m med 2,5 m kjørebredde uten grøfter.

Arbeidet ble påbegynt i 1922. Det ble overtatt av herredskommunen som ferdigbygd i 1937.

✓ 2. *Kjøllefjord—Skjøtningberg.*

Denne veg vil sette Skjøtningberg fiskevær i forbindelse med Kjøllefjord. Skjøtningberg er et utmerket fiskevær, men kan ikke få anløp av hurtigrutene og har også dårlig lokalruteforbindelse. Fisken får derfor ikke den verdi den ville få ved bedre eksportmuligheter. Kravet på vegforbindelse fra Skjøtningberg til Kjøllefjord som er hurtigruteanløpssted, er derfor meget gammelt.

Veganlegget ble detaljundersøkt i 1921 og var da beregnet til kr. 250 000 for en lengde av 10 km.

Vegen er blitt opptatt på vegbudsjettet som sjøbygdveg. Av de for terminen 1939—1940 bevilgede midler til disse veger ble den tildelt kr. 53 900 som $\frac{9}{10}$ statsbidrag.

3. *Fiskeværveg i Kjøllefjord.*

(Kart i vegbudsjettprp. 1915.)

Se under rute 936.

Loppa herred.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

✓ 1. *Sandland—Øra.*

Dette anlegg ble igangsatt for nødsmidler. Ved dets opptagelse på vegbudsjettet

i 1936 var det av nevnte midler disponert kr. 10 000 som $\frac{6}{10}$ statsbidrag.

I vegbudsjettprp. 1936 ble det anført følgende:

«I veiplanen er veien forutsatt ført frem til Bankekjeila, men man har foreløpig 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.»

Overslagssummen som opprinnelig var oppgitt til kr. 60 000 for 7,4 km, ble i 1939 forhøyet til kr. 62 600. Statsbidraget ($\frac{6}{10}$) skulle da bli kr. 37 560. Pr. 30. juni 1940 var dette beløp bevilget, men overslagssummen måtte senere forhøyes. Anlegget var ikke fullført i 1940.

✓ 2. *Andsnes—Troms grense.*

Dette vegprosjekt er et ledd i forbindelsen Andsnes i Finnmark—Seglvik i Troms fylke. Prosjektet er detaljundersøkt. For en lengde av 1,9 km var anlegget beregnet å koste kr. 26 000. Det foregår adskillig fiske både ved Andsnes og Seglvik, men begge steder har dårlig lokalanløp. Ved vegforbindelse vil disse steder kunne nyttiggjøre seg lokalbåtrutene både for Finnmark fylkesrederi og Troms fylkes dampskipsselskap. Dette har særlig stor betydning på grunn av dårlige havneforhold, da

det på begge steder ofte må sløyfes anløp, men ett av stedene dog som regel vil kunne anløpes.

Av de midler som for terminen 1939—1940 ble bevilget til sjøbygdveger ble det tilstått bygdeveganlegget Andsnes—Troms grense kr. 23 400 som $\frac{9}{10}$ statsbidrag. Arbeidet ble imidlertid ikke ferdig i 1940, da overslaget måtte forhøyes.

Måsøy herred.

(Kart i vegbudsjettp. 1903 og 1934.)

Angående veger som er bygd med statsbidrag i dette herred før 30. juni 1914 henvises til 1. bd. side 519 om fotsti på *Hjelmsøy* og 2. bd. side 491 om *veg på Ingøy*.

1. Gjesvær fiskeværveg.

Dette fiskevær som er beliggende på noen mindre øyer på vestsiden av Magerøya, er et av de eldste fiskevær i fylket. Stedet hadde ved folketellingen i 1930 224 innbyggere.

Veg gjennom været ble undersøkt i 1925. Planen omfattet en veg mellom Kobbenes og Nordnes i en lengde av 1 620 m beregnet til kr. 66 000. I 1932 ble det utarbeidet nytt overslag for en enklere plan med 3,25 m kjørebredde, vegdekke av grus og en mere ondulert veglinje. Dette overslag lød på kr. 36 000.

Det ble anbefalt $\frac{6}{10}$ statsbidrag = kr. 21 600. Overslaget ble senere forhøyet til kr. 41 000, hvorefter statsbidraget skulle utgjøre kr. 24 600. Statsbidraget ble stillet til disposisjon dels av nødsmidler (kr. 24 000) og dels ved ordinær bevilgning av Stortinget (se vegbudsjettp. 1934 og 1937). Det var bevilget kr. 30 000 som statsbidrag. Det for meget bevilgede beløp kr. 5 400 ble overført til bygdeveganlegget Vikran—Ingøy (se følgende avsnitt).

Anlegget var antagelig fullført i 1937.

2. Vikran—Ingøy—Gåsnes.

Vegen ligger på Ingøy, hvor det tidligere var bygd veg for statsmidler, nemlig fra Finnes om Ingøy fiskevær til Laukholmen med arm til Toften (se 2. bd. side 491).

I vegplanen av 1908 var oppført anlegg av fotsti fra Vikran i syd til fiskeværet i Ingøy. En bygdeveg i dette strøk ble påbegynt for nødsmidler i 1932. Vegen fra Vikran til Ingøy var beregnet til kr. 83 000. Senere ble det også igangsatt nødsarbeide på fortsettelsen fra Ingøy vestover til Gåsnes. Med denne utvidelse kom anleggets overslagssum opp i kr. 226 000.

Anlegget ble nevnt i vegbudsjettp. 1937. Stortinget samme år samtykket i at en besparelse ved forannevnte veg Gjesvær fiskeværveg anvendtes ved vegen på Ingøy.

Av det forutsatte statsbidrag $\frac{6}{10}$ = kr. 180 800 var det pr. 30. juni 1940 disponert overveiende av nødsmidler i alt kr. 108 900. Se videre vegbudsjettp. 1940.

3. Smørffjord i Kistrand—Revsbotn.

Se under bygdeveg i Kistrand.

Nesseby herred.

Karlebotn—Bigganjarg.

(Kart i vegbudsjettp. 1897.)

Denne veg danner en sidelinje til riksveg 50.

Nesseby formannskap sendte inn andragende til Stortinget 1921 om forlengelse av hovedvegen fra Karlebotn til dampskipsstoppestedet Bigganjarg på grunn av den vanskelige transport fra dampskip til veg når det ikke er høyvann.

Ved kgl. res. av 30. september 1921 ble det stillet til disposisjon av nødsmidler kr. 40 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{15}$. Stortinget 1924 bevilget til anleggets fullføring kr. 13 000.

Anlegget var beregnet til kr. 53 000 for 588 m lengde. Herav 548 m med 2,5 m kjørebredde og 40 m med 3 m kjørebredde. Vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1:24. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 51 155.18. Byggetid 1921—1925. Vegen er klassifisert som bygdeveg.

Sør-Varanger herred.

I 1. bd. side 525 flg. og 2. bd. side 498 er nærmere omhandlet de vegarbeider som er utført for statsmidler i Sør-Varanger her-

red før 30. juni 1914. Av disse anlegg var *Kirkenes—Soldaterbukta* (lengde 1 743 m) og *Grense Jakobselv* (7,0 km) bygdeveger.

1. Grense Jakobselv—Lillesand.

Hensikten med denne veg var å få adgang til å benytte Lillesand som båtoppsett og ekspedisjonssted for at innbyggerne i Grense Jakobselv skal kunne unngå å anvende finsk territorium hertil. Bebyggelsen oppe i dalen ligger 7 à 8 km fra elvens munning. Den prosjekterte veg var for en lengde av 2 070 m beregnet til kr. 16 600. Ved kgl. res. av 9. mars 1923 ble det av rødsmidler stillet til disposisjon kr. 10 000. Fylket og Sør-Varanger kommune bevilget tilsammen kr. 6 600.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 16 599.54. Herav var statens andel kr. 9 959.72.

Veglengden er 2 340 m og kjørebredde 2,6 m. Vegdekke grus. Byggetid 1924—1928.

✓ 2. Bygdeveg i Neiden.

(Kart i vegbudsjettp. 1923.)

Allerede i 1892 ble det av Sør-Varanger formannskap andratt om opparbeidelse av veg fra dampskipsanløpsstedet ved Neiden-Elvens munning til Mathias Rautios hus. Veggen ble detaljundersøkt i begynnelsen av 1890-årene. Den fantes meget berettiget, da veggen formentlig i sin tid burde fortsettes som mellomriksveg over til Finland. I vegbudsjettp. for 1898 side 79 ble det uttalt, at hvis man i Norge anlegger veg fra riksgrensen til Neidenfjord antok man, at tilstøtende veg fra Tschuolisjärvi trask i Enare sogn til den norske grense ville bli bygd i Finland.

Vegdirektøren gikk i vegplanen av 1908 ut fra at veggen mellom *Sandtangen* og *Rautios gård* skulle fremmes som hovedveg med $\frac{1}{15}$ distriktsbidrag. Imidlertid søkte kommunen om at veggen måtte bli opparbeidet som bygdeveg med stats- og fylkesbidrag. I overensstemmelse med vegdirektørens forslag ble det av Stortinget i årene 1923—1935 bevilget $\frac{6}{10}$ statsbidrag til anlegget som bygdeveg med tilsammen kr.

125 100. Anleggets kostende ble i vegbudsjettp. 1923 oppgitt til kr. 63 000, men viste seg å bli kr. 208 500.

Bygdeveganlegget i Neiden har en lengde av 9 759 m, kjørebredde vesentlig 3,25 m og vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1 : 12. Byggetid 1921—1937.

3. Jarfjordbotn—Karpelv.

(Kart i vegbudsjettp. 1923.)

I 1890-årene ble det undersøkt et hovedvegprosjekt fra Jarfjordbotn til Sjøholmnes. Denne veg er opptatt i vegplanen av 1908. Den utgjør en fortsettelse av vegen Elvenes—Jarfjord (se rute 960). Formålet var å skaffe veg utover til isfri havn.

I vegbudsjettp. 1923 opplystes at Sør-Varanger kommune besluttet å bygge vegen som bygdeveg under forutsetning av stats- og fylkesbidrag.

Meningen var å bygge veg helt ut til Valen, men foreløpig ble arbeidet begrenset til parsellen Jarfjordbotn—Karpelv.

Arbeidet ble påbegynt for midler utlagt av distriktet. I 1923 var det blitt anvendt ca. kr. 42 800.

Overslaget for anlegget ble i 1929 oppgitt til kr. 118 000. $\frac{6}{10}$ herav = kr. 70 800 ble bevilget som statsbidrag av Stortinget i årene 1923—1929.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 101 110.28, og statens andel herav var kr. 60 666.17.

Veglengden er 4 861 m, kjørebredde 3,25 m og maksimumsstigning 1 : 12. Vegdekket i jordterreng bare grus; i fjellterreng et lettere steinunderlag. Det er anvendt flate steinfylte grøfter.

Byggetid 1921—1929. Veggen vil bli et ledd i rute 960.

N 4. Karpelv—Lanabukt (Valen).

(Kart i vegbudsjettp. 1923.)

I vegbudsjettp. 1931 ble det opplyst at fylkestinget 1930 anbefalte opptatt på vegbudsjettet fortsettelse av foran omhandlede veg Jarfjordbotn—Karpelv fra Karpelv til Lanabukt, en lengde av ca. 12,1 km. I anlegget var forutsatt medtatt en ca. 1,5 km

lang arm til Sjøholmnes, som er den innerste isfrie havn i Jarfjorden.

Overingeniøren meddelte følgende opplysninger:

«På strekningen Karpelv—Sjøholmnes bor 173 mennesker og i Lanabukt 46, til sammen 219 mennesker som er direkte interessert. I Taarnet er et skoleinternat for Jarfjorddistriktet. Her er også kraftstasjonen for Taarnelven kraftanlegg.

Jeg finner veien berettiget. Befolkningen ernærer sig vesentlig av jordbruk, og veien er derfor så meget mere påkrevet som adkomst til Kirkenes, hvor man har avsetning for landmannsproduktene. Så lenge veien slutter i Karpelv har befolkningen nedenfor dette sted ikke den fulle nytte av veien, idet de om sommeren må bruke båtskyss for å nå veien. Sør-Varanger kommune underholder nu en motorbåtrute mellom veienden ved Haga og stedene Taarnet, Storbukt og Lanabukt. Denne motorbåtrute, som korresponderer med bilruten Kirkenes—Jarfjord, vil bli innstillet når veien er ferdig.

Langs den nye linje er adskillig udyrket, men dyrkbar jord.

Det kan være spørsmål om Karpelv—Lanabukt bør optas som ett anlegg eller deles i to, Karpelv—Sjøholmnes og Storbukt—Lanabukt, men dette behøver man vel ikke avgjøre før hele linjen er undersøkt.»

Det ble i vegbudsjettprp. anbefalt $\frac{6}{10}$ statsbidrag til veganlegget Karpelv—Lanabukt, men vegdirektøren tok forbehold bl. a. til hvorvidt det hele anlegg burde opptas eller bare parsellen Karpelv—Sjøholmnes.

I vegbudsjettprp. 1932 bemerket vegdirektøren at det ennå ikke var avgjort hvor vegforbindelsen Grense Jakobselv vil komme til å gå, nemlig enten delvis gjennom Karpelvdalen til den sydlige del av Grense Jakobselvdalen (Heimdal) eller fra Lille-Karpelvdalen til den sydlige del av Grense nordøst til Lillesanden. I førstnevnte tilfelle vil vegen Karpelv—Lanabukt antagelig ikke for noen del inngå i hovedvegen til Grense Jakobselv, og i sistnevnte tilfelle bare for en kortere strekning.

Plan ble innsendt av overingeniøren i oktober 1931. I vegbudsjettprp. 1933 ble inn tatt følgende uttalelse av vegdirektøren:

«Ifølge den innsendte plan sees omkostningene for den hele veistrekning Karpelv—Lanabukt med arm til Sjøholmen for en lengde av 13 409 meter å være beregnet til kr. 189 000.

Det er da medregnet arbeider som Sør-Varanger kommune forskuddsvis har utført på broen over Karpelv hvortil sees medgått kr. 12 600.

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til den fremlagte plan, men finner dog at der på et så tidlig tidspunkt som nu, før man har oversikt over traséen for hovedveiforbindelsen til Grense Jakobselv ikke bør ta standpunkt til planen i sin helhet. Foreløpig finner veidirektøren derfor kun å burde tiltre planen for den første parsell av anlegget, nemlig Karpelv—Storbukt, 4 315 meter.

Forsåvidt angår det av Sør-Varanger forskuddsvis utførte veiarbeide gir veidirektøren sin tilslutning til at dette refunderes kommunen etter verdien av det utførte arbeide hvilket såvidt sees utgjør ca. kr. 5 000.»

I vegbudsjettprp. 1935 ble verdien av det utførte arbeide foreslått forhøyet med kr. 4 000. I 1936 ble overslaget på grunn av prisstigning forhøyet ytterligere med kr. 8 000 og kom dermed opp i kr. 86 000 for parsellen *Karpelv—Storbukt*.

Til denne parsell ble det i årene 1931—1936 bevilget som $\frac{6}{10}$ statsbidrag i alt kr. 51 600.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 86 000. Vegens lengde er 4 350 m, kjørebredde 3,25 m, vegdekke av grus. Byggetid 1929—1937.

5. *Elvenes—Jakobsnes—Renøysund.*

(Kart i vegbudsjettprp. 1923 og 1930.)

I vegbudsjettprp. 1936 ble omhandlet et veganlegg Elvenes — Jakobsnes — Renøysund.

Det ble uttalt bl. a. følgende:

«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. Etter at 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 mel-

lem Svartaksla og Renøysund 315 innbygger. 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.»

Ved en feiltagelse var i vegbudsjettprp. 1936 ikke medregnet i overslagssummen hele verdien av det arbeide som var utført av Sør-Varanger kommune (ca. kr. 54 000). Med dette tillegg ble overslagssummen kr. 352 000 for det hele anlegg. Arbeidet var blitt påbegynt i 1921.

I årene 1936—1939 ble det bevilget kr. 52 000 som $\frac{6}{10}$ statsbidrag. Innbefattet de tidligere tilståtte nødsmidler var det pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 135 500 av statsbidraget, som den gang var forutsatt å utgjøre kr. 211 200. Overslaget er senere forhøyet.

I den opprinnelige plan for anlegget var det forutsatt vesentlig 3,25 m kjørebredde, vegdekke av grus og maksimumsstigning 1 : 10.

Talvik herred.

1. Leirbotnvatn—Kviby—Nordmannsgammen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926.)

I vegbudsjettprp. 1925 ble det oppført statsbidrag til en veg fra Kviby i Leirbotn langs Leirbotndalen til Leirbotnvatn, hvor anlegget ville støte til den fremtidige gjennomgangsveg. Vegen som dannet en fortsettelse av bygdevegen Jupvik—Kviby med den i 1920 bygde bru over Leirbotnelv ved Kviby, var i vegplanen anslått til kr. 130 000 for en lengde av 9 km. Anlegget av veg ville få stor betydning for kolonisasjon og nyrødning.

Det ble anbefalt $\frac{6}{10}$ statsbidrag til vegen Leirbotnvatn—Kviby. I vegbudsjett-

prp. 1927 ble omkostningene oppgitt til kr. 127 000 for en lengde av 7 380 m med maksimalstigning 1 : 12 og kjørebredde 3,0 m.

Etter forslag i vegbudsjettprp. 1932 ble planen utvidet til å omfatte en parsell av et prosjektert bygdeveganlegg Kviby—Skillefjord. Denne parsell Mobakken—Nordmannsgammen, var for en lengde av 1 600 m, beregnet å koste kr. 19 000.

Overslagssummen for anlegget ble i 1933 nedsatt til kr. 119 000. Som $\frac{6}{10}$ statsbidrag ble det i årene 1925—1933 bevilget kr. 71 400.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 118 915.01. Lengden er ved avleveringsforretning den 6. oktober 1937 oppgitt til 8 930 m, vegbredde 3,0 m og vegdekke av grus. Byggetid 1926—1934.

2. Komagfjord—Korsfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Spørsmålet om å bygge veg mellom ovennevnte to fjorde er meget gammelt. Det første andragende herom innkom i 1893. Vegen ble undersøkt i 1902 og resultatet innsendt i 1904. Ny oppstikking ble foretatt og modifisert plan innsendt i 1933. Den vedtatte plan omfattet en lengde av 6 330 m beregnet til kr. 72 000. I planen inngikk en veg fra dampskipskaaien i Komagfjord til Rakaluft (1 960 m).

Anlegget er omhandlet i vegbudsjettprp. 1933 og 1934. Det ble bevilget $\frac{6}{10}$ statsbidrag i årene 1933—1939. Sistnevnte år ble overslaget forhøyet til kr. 76 200. Herav utgjør statsbidraget kr. 45 720.

Anlegget som ble påbegynt i 1933 var ikke ferdig 30. juni 1940. Det var da planert 5 670 m.

Planen forutsetter kjørebredde hovedsakelig 3,0 m, vegdekke av grus og maksimumsstigning 1 : 10.

Tana herred.

Av den i 2. bd. side 495 nevnte veg Tananes—Seida er strekningen *Tananes—Langnes* klassifisert som bygdeveg.

1. *Birkestrand—Harrelv.*

(Kart i vegbudsjettprp. 1918 og 1930.)

Anlegget ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1935. Overingeniøren hadde opplyst følgende:

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

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

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

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

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

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

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

Anlegget Birkestrand—Harrelv var for en lengde av 9,5 km beregnet til kr. 115 000.

Vegen ble opptatt på vegbudsjettet overensstemmende med vegdirektørens forslag.

Av det forutsatte $\frac{6}{10}$ statsbidrag = kr. 69 000 ble det i årene 1935—1939 bevilget kr. 55 500.

I planen forutsettes en kjørbare bredde av 3,25 m med møteplasser og vegdekke av grus.

Når vegen er ferdig ventes den omklassifisert til hovedveg og vil da inngå som ledd i rute 941 (se denne rute).

✓ 2. *Kolonisasjonsveg i Luftjokdalen.*

Denne veg er bygd helt for bureisingsmidler. Dens samlede kostende utgjør kr. 75 181.35.

Vegen er 10 075 m lang, 2,6—3 m bred med vegdekke av grus. I anlegget inngår en trebjelkebru på peleåk av tre i 5 spenn på tilsammen ca. 40 m samt mindre trebjelkebruer.

Avleveringsforretning ble avholdt 20. oktober 1937.

Vardø herred.1. *Havningberg fiskeværveg.*

(Kart i vegbudsjettprp. 1903.)

Spørsmålet om statsbidrag til denne veg ble nevnt i vegbudsjettprp. 1903, 1904 og 1905. Ifølge vegbudsjettprp. 1927 var det planlagt en 6,4 km lang veg fra fiskeværet Havningberg til Sandfjord, men overslag var bare ferdig for fiskeværvegen. Denne veg var beregnet til kr. 19 000. Som statsbidrag bevilget Stortinget 1927 $\frac{6}{10}$ = kr. 11 400.

Det ble bygd veg fra Russekjeila gjennom fiskeværet i en lengde av 850 m med en arm til Sjøvika, 766 m lang. Vegens samlede lengde ble således 1 616 m. Kjørebredde er 4,0 m på hovedlinjen og 3,25 m på armen til Sjøvika. Vegdekket er av grus.

Omkostningene utgjorde i alt ca. kr. 11 800. Arbeidet ble utført i 1927.

2. Havningberg—Sandfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Vegen vil forbinde Havningberg med rute 951, hovedvegen Bussesund—Båtsfjord—Kongsfjorddal. Den vil i første rekke få betydning for Havningbergs befolkning som adkomstveg til Sandfjord og Sandfjorddal, hvor innbyggerne har sine jordveier og utslåtter.

Den danner en fortsettelse av fiskeværvegen i Havningberg og var i 1926 beregnet å koste kr. 86 000 for en lengde av 6 400 m. Overingeniøren opplyste imidlertid at kjørbar adkomst til Sandfjorddalen ville oppnåes, når det bygges en 4 800 m lang veg til over Småelvene. Derfra er terrenget jevnt og flatt så det kan kjøres uten veg.

Anlegget ble omhandlet i vegbudsjettprp. 1933. Vegdirektøren anbefalte $\frac{1}{10}$ statsbidrag (kr. 51 600) og foreslo oppført bevilgning av kr. 8 000. Dette beløp ble ikke opptatt i proposisjonen.

Av nødsmidler ble det i årene 1932—1938 stilt til disposisjon kr. 50 700, hvortil kommer besparelsen i det bevilgede statsbidrag til fiskeværvegen ca. kr. 4 300, tilsammen ca. kr. 55 000. — Pr. 30. juni 1940 var det planert 4 179 m.

2. Bygdeveg i Syltefjord.

I desember 1939 ble det av de bevilgede midler til hjelp mot arbeidsløsheten stilt til disposisjon kr. 5 000 som $\frac{1}{10}$ statsbidrag til bygdevegen Hamna—Sommersete.

Denne veg var opptatt til bevilgning som vegfondsvveg. Anlegget er 3,5 km langt og beregnet til ca. kr. 25 000. — Pr. 30. juni 1940 var det planert 880 m.

Den første bevilgning til Finnmark fylkes vegfond ble gitt av Stortinget 1919 med kr. 8 000.

I vegbudsjettprp. 1920 var inntatt følgende uttalelse av vegdirektøren:

«I den kgl. prp. (st. prp. nr. 39, 1919) var det forutsatt, at distriktet skulde tilskytte det tredobbelte beløp. Som bekjent er det imidlertid bestemt, at distriktets tilskudd skal utgjøre det dobbelte av statstilskuddet (kfr. innst. S. VII, 1919, side 2—3).

Sist avholdte fylkesting fattet enstemmig sådan beslutning:

«Fylkestinget andrar statsmyndighetene om at senere bevilgning til Finnmark fylkes veifond (til utførelse av bygdeveier m. v.) gives under den forutsetning, at distriktet yder halvparten av det beløp som statsbevilgningen utgjør.»

For ikke å gå glipp av det bevilgede bidrag for inneværende termin vedtok fylkestinget 1919 å utrede det tredobbelte beløp av statsbidraget, altså kr. 24 000.00.

Veidirektøren finner, at Finnmark fylke på grunn av forholdene bør slippe med mindre tilskudd enn de øvrige fylker. Etter omstendighetene vil veidirektøren derfor anbefale, at distriktets tilskudd settes til de samme beløp som statens bevilgning.

For kommende termin foreslåes bevilget kr. 8 000.00.»

Forslaget ble anbefalt i den kgl. proposisjon og vedtatt av Stortinget 1920.

Bevilgningen ble fra 1922 av øket til kr. 10 000 årlig, i 1935 til kr. 19 000, i 1936 og 1937 ble det bevilget kr. 20 000, i 1938 kr. 26 000 og endelig i 1939 kr. 66 500.

I alt ble det i årene 1. juli 1919—30. juni 1940 bevilget kr. 305 500 som bidrag til vegfondet.

Bidrag til Finnmark fylkes vegfond.

Nærmere opplysninger om bevilgningene til fylkenes vegfond og om reglene for midlenes anvendelse er gitt i innledningen til 3. bind av vegvesenets historie (1. del side 16).

Vinterveger.

I Hellands «Norges Land og Folk», topografisk-statistisk beskrivelse over Finnmarkens amt, 2den del, side 467 (1906), er det gitt opplysninger om de da eksisterende vinterveger m. m. i fylket.

Til følgende vinterveger er det bevilget midler av Stortinget:

Alta—Kautokeino.

Se 1. bind side 516—518 og 2. bind side 487—489. De arbeider som er utført etter 1914 på denne veg er omhandlet under rute 905.

Alta—Karasjok.

Se 1. bind side 518—519 og 2. bind side 489—490.

Bugøyfjord—Finnlands grense.

Se 2. bind side 498, jfr. også rute 954.

Vinterveg i Pasvik.

Se rute 955, avsnitt 3.