

Finnmark fylke.

Innhold:

	Side
Utbedring av stamveger	421
Rute 50. Nord-Norgevegen: Troms fylkesgrense—Kirkenes	421
« 901. Langfjordbotn—Øksfjordbotn	430
« 902. Bergsfjord fiskeværveg	430
« 904. Eiby—Gurbmojok	431
« 905. Kautokeinovegen: Bossekopp—Kautokeino	431
« 906. Kautokeinovegen—Masi	433
« 907. Saga—Bjørnstad	433
« 910. Skaidi—Kvalsund—Hammerfest	433
« 912. Hasvik—Breivikbotn—Dønnesfjord—Nordfjord—Langstrand	435
« 913. Breivikbotn—Sørvær	436
« 914. Tufjord—Valen	437
« 916. Olderfjord—Smørfjord	437
« 917. Nordkappvegen: Honningsvåg—Nordkapp med sidelinjer	437
« 926. Brennelv—Hamnbukt	439
« 930. Karasjokvegen: Lakselv—Karasjok	439
« 932. Børselv—Hestnes	440
« 935. Mehamn—Gamvik	440
« 936. Kjøllefjord—Oksevåg	441
« 938. Ifjord—Lebesby—Hopseidet	442
« 940. Seida—Skipagurra—Polmak—Sirma—Karasjok	443
« 941. Harrelv—Leirpollen	444
« 942. Rustefjelbma—Langnes	445
« 945. Leirpollen—Kongsfjord—Berlevåg—Kvitnes	445
« 950. Varangerbotn—Vadsø—Bussesund	446
« 951. Bussesund—Sandfjord—Båtsfjord—Kongsfjorddal	448
« 953. Bugøynes fiskeværveg	448
« 954. Neiden—riksgrensen	448
« 955. Pasvikvegen: Hesseng—Grensefoss	449
« 956. Pasvikvegen—Langfjordbotn—Strand—Ryeng	452
« 957. Eidet—Furumo med arm til Utneset	452
« 960. Tangen bru—Elvenes—Jarfjordbotn	453

Utbedring av stamveger.

Av det beløp på i alt 24 millioner kroner som ifølge Stortingets beslutning i 1937 skulle anvendes til utbedring av stamveger i en første byggeperiode er Finnmark fylke blitt tildelt kr. 500 000 som fordeltes på følgende parseller av Nord-Norge-vegen (rute 50):

Rafsbotn—Repparfjorddal	kr. 160 000
Storfjordbotn—Ifjord	« 100 000
Gandvik—Neiden—Hesseng ..	« 55 000

Børselv—Storfjordbotn	kr. 100 000
Varangerbotn—Karlebotn	« 55 000
Talvik—Storsandnes—Langfjordbotn	« 30 000

Distriktsbidraget har vært fastsatt til $\frac{1}{20}$, men bortfalt fra og med terminen 1940—1941.

Inntil 30. juni 1940 var det bevilget til ovennevnte strekninger tilsammen kr. 455 000.

Rute 50.

Nord-Norgevegen: Troms fylkesgrense—Kirkenes.

Denne riksveg går fra Troms fylkesgrense mot Kvænangen over Alteidet inn i Talvik. Herfra går vegen videre om Bosekopp i Alta over Rafsbotn til Repparfjord i Kvalsund. Den fortsetter til Olderfjord i Kistrand og sydover langs Porsangerfjord til Lakselv og Brennelv, hvorfra den svinger nordover langs fjordens østside til Børselv. Vegen fortsetter derpå østover inn i Lebesby om Storfjordbotn og Ifjord inn i Tana, hvorfra sydover til Seida og Skipagurra i Polmak. Ruten går videre østover til Varangerbotn i Nesseby og i sydøstlig retning om Karlebotn og Gandvik til Neiden i Sør-Varanger med endepunkt i Kirkenes.

Av ruten er følgende strekninger opparbeidet (delvis påbegynt) for statsmidler innen 30. juni 1914:

Troms fylkesgrense på Alteidet—Langfjordbotn—Bågnelvdalen. Anlegget ligger helt innen *Talvik herred* og er behandlet under rute I i 1. bd. side 513.

Innen *Alta herred*: Strekningen *Bosekopp—Elvebakken—Nordelv* (se rute II, 1. bd. side 514 og 2. bind side 486—487).

Innen *Kistrand*: *Olderfjord—Kistrand—Kolvik—Lakselv—Brennelv* (se rute VIII, 2. bd. side 499—501).

Innen *Tana herred*: *Smalfjorden—Rustefjellbma* (se 2. bd. side 496, rute V a), *Rustefjellbma—Seida—Nyborg* i *Nesseby herred* (se rute V, 1. bd. side 519—524 og 2. bd. side 495).

Innen *Nesseby*: *Nyborg—Karlebotn* (se 2. bd. side 497, rute V b).

Innen *Sør-Varanger*: *Hesseng—Tangen bru—Kirkenes* (se 1. bd. side 525—527, rute VI).

Etter 1. juli 1914 er det arbeidet for statsmidler på følgende strekninger:

1. Troms fylkesgrense—Langfjordbotn—Bågnelvdalen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926 og 1938.)

Hvsg. 1. bd. side 513. I vegbudsjettprp. 1928 ble nærmere omhandlet planene for utbedring av denne veg og av vegen *Langfjordbotn—Øksfjordbotn*. Det ble oppgitt to alternativer I og II lydende på henholdsvis kr. 124 000 og kr. 64 500 for begge de nevnte vegutbedringer. Den plan som ble vedtatt (se vegbudsjettprp. 1929 og 1930) omfattet en veglengde på 21 495 m med overslagssum kr. 85 000, herav på strekningen fylkesgrensen—*Bågnelvdalen* kr. 42 000 og på *Langfjordbotn—Øksfjordbotn* kr. 43 000. Denne sistnevnte strekning inngår

i rute 901, men bevilgningene til vegutbedringen ble gitt under ett med benevnelsen *Alteidet—Øksfjordbotn*. Påbegynnelsesbevilgning ble gitt i 1928 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

I vegbudsjettprp. 1932 ble det anbefalt at planen utvides til å omfatte en veg fra *Bågnelv bru* til *Ytre Oldernes*, en lengde av 1 620 m, beregnet til kr. 24 700. Overslagssummen ble derved øket til kr. 109 700. Den nye parsell var en del av den fremtidige veg fra Langfjordbotn til Storsandnes (se nr. 2). Vegen ble prosjektert med 4,0 m kjørebredde fra *Bågnelv bru* til dampskipsanløpsstedet og for øvrig med 3,6 m bredde. Vegdekke av grus.

Arbeidet på vegen *fylkesgrensen—Ytre Oldernes* (altså på rute 50) var ferdig i 1935 og beregnet til kr. 66 700. M. h. t. fortsatte bevilgninger til (Alteidet) Langfjordbotn—Øksfjordbotn se under rute 901.

Av bevilgningen for terminen 1939—1940 til ombygging av dårlige bruer ble det disponert kr. 24 600 mot distriktsbidrag $\frac{1}{2}$ til ombygging av *Bågnelv bru*. Overslagssum kr. 50 000. Arbeidet ble påbegynt 23. januar 1940. Det er prosjektert armert betongribbebru.

2. Langfjordbotn—Storsandnes—Talvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Anlegget går langs sydsiden av Langfjorden i Altafjord og vil forbinde riksvegen Alteidet — Bågnelvdalen — Ytre Oldernes med vegen Talvik—Alta. Dette var den siste parsell av planen for sambindingsvegen i Vest-Finnmark.

I 1931 ble det igangsatt arbeide for nødsmidler på parsellen *Storsandnes—Talvik*. For terminen 1935—1936 ble det gitt bevilgning på vegbudsjettet mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Anleggsomkostningene var for nevnte parsell oppgitt til kr. 422 100 for en lengde av 16 046 m.

I vegbudsjettprp. 1938 opplystes at det av de midler som for terminen 1937—38 ble bevilget til lindring av krisen og arbeidsløsheten, skulle anvendes kr. 179 000 til anlegget *Talvik — Storsandnes — Langfjord-*

botn. Overslagssummen for det hele anlegg var oppgitt til kr. 1 247 100 for 40 930 m.

I vegbudsjettprp. 1939 ble anleggets lengde oppgitt til 41 210 m og dets kostende til kr. 1 600 000. I planen anbefaltes tatt med en *arm til Storsandnes dampskipskai*, beregnet til kr. 3 400 (254 m). Parsellen Talvik—Storsandnes som var beregnet til kr. 640 000, var på det nærmeste ferdig i 1938. For parsellen Storsandnes—Langfjordbotn (inklusive arm til dampskipskaien i Storsandnes) ble distriktsbidraget foreslått satt til $\frac{1}{20}$ (se vegbudsjettprp. 1939).

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget og stillet til disposisjon av nødsmidler tilsammen kr. 1 179 640. På arbeidsrapporten pr. nevnte datum er anleggets kostende oppgitt til kr. 1 715 000. Det var den gang opparbeidet i alt 33 847 m med kjørebredde vesentlig 3,6 m og maksimumsstigning 1 : 10.

Se for øvrig under posten: Utbedring av stamveger. Inntil 30. juni 1940 var det av disse midler bevilget kr. 25 000 til denne parsell.

3. Talvik—Alta.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Dette anlegg ble påbegynt i 1923 for nødsmidler for å avhjelpe arbeidsledighet. Den fastboende befolkning langs veglinjen var i alt 1053 mennesker, heri medregnet Talvik kirkested og Bossekopp. Mellom vegens endepunkter er det et dampskipsstoppested, nemlig i Kåfjord. Gjennom Talvik var det en tarvelig bygdeveg i ca. 1 km lengde, utført i 1880-årene med bidrag av brennevinsavgiftkassen. I Kåfjord var det i sin tid av kobberverket anlagt en kjørbar veg mellom dampskipsanløpsstedet og Indre Kåfjordstrøm med bru over strømmen. Fra dampskipsanløpsstedet var det av innbyggerne opparbeidet en fremkomstveg utover til Stenbakken og i 1921 ytet Finnmark vegfond bidrag til vegens fortsettelse til Dullan.

En ny veg mellom Talvik og Alta ville få stor betydning for jordbrukets utvikling og gjøre nye strøk tilgjengelig for oppdyrking bl. a. Mathisdalen, hvor det var meget dyrkbar jord ubrukt.

Anlegget ble opptatt på statens vegbudsjett for første gang i 1933. Av nødsmidler var det den gang disponert kr. 663 800. Distriktsbidraget var bestemt til $\frac{1}{10}$ m. v.

Overslagssummen for den valgte linje over Kåfjordstrømmen ble oppgitt til kr. 1 265 500 for en lengde av 36 896 m. Den var senere måttet forhøyes foruten på grunn av nødsarbeidet bl. a. fordi det har vært nødvendig å foreta kurveutvidelser og anbringe rekkverk istedenfor stabber i bratt fjellterreng. I 1939 ble overslaget oppgitt til kr. 1 450 000. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget og stillet til disposisjon av nødsmidler i alt kr. 1 396 800. Samtidig var det planert 35 689 m med kjørebredde 3,6 m og maksimumsstigning 1:12. Vegen ble overført til vedlikehold som riksveg i 1937. Ved avleveringsforretningen ble lengden oppgitt til 36 078 m og vegbredden til 3,6 m med vegdekke av grus.

4. Alta og Saga bruer.

(Kart i vegbudsjettprp. 1918.)

Disse bruer ligger i riksvegen Alta—Rafsbotn og er bygd henholdsvis i årene 1896 og 1902 (se 1. bd. side 515 og 2. bd. side 486). I vegbudsjettprp. 1932 opplystes at de var til atskillig ulempe for trafikken. Dette ble foreslått rettet for Alta bru's vedkommende ved å utvide de tilstøtende fyllingers kjørebredde fra 2,6 til 4,5 m og for Saga bru ved å utvide vegbredden på selve brua ved å støpe en jernbetongplate over brubanen. Her foresloes også jernrekkverk istedenfor stabbrekverk. Skjønnsmessig var omkostningene beregnet til kr. 5 000. Dette beløp ble bevilget for 1932—1933 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. I prp. for 1933—34 opplystes at utbedring av Alta bru senere ble beregnet til kr. 6 000 og av Saga bru til kr. 4 500, tilsammen kr. 10 500. Restbeløpet kr. 5 500 bevilgedes av Stortinget 1933. Det ble anvendt kr. 10 500. Byggetid 1932—1934.

5. Alta og Transfarelv bruer.

(Kart i vegbudsjettprp. 1918.)

Om Alta bru se foran. Transfarelv bru ligger også i riksvegen. Den ble bygd i

1899. Begge bruer var dimensjonert for $1\frac{1}{2}$ tonns hjultrykk. På grunn av skifertransporten var det påkrevet å forsterke brubanene. Omkostningene hermed var beregnet til kr. 13 000, hvorav kr. 5 000 skulle utredes av riksvegmidler. Det resterende beløp, kr. 8 000, ble bevilget av Stortinget 1935 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Arbeidet kostet kr. 13 000. Byggetid 1934—1935.

6. Saga—Rafsbotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1896.)

Vegen ble bygd 1896—1905 (se 2. bd. side 486). I vegbudsjettprp. 1920 opplystes at den av hensyn til automobiltrafikken måtte utvides i fjellpartiene i Rafsnes.

Utbedringen var planlagt i ca. 2,0 km lengde med anbringelse av 56 møteplasser. Omkostningene var beregnet til kr. 42 000 for en utvidelse til 3,6 m kjørebredde. Nevnte beløp ble bevilget av Stortingene 1920, 1921 og 1924 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 41 989.06. Lengden er 12 020 m. Byggetid 1923—1925.

7. Rafsbotn—Repparfjorddal (Skaidi).

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

Denne parsell av gjennomgangsvegen i Finnmark ble påbegynt for nøds- og krisemidler i året 1934. Første gangs bevilgning på vegbudsjettet ble gitt av Stortinget for terminen 1935—36 (se vegbudsjettprp. 1936). Distriktsbidraget ble bestemt til $\frac{1}{20}$.

Det ble anført i nevnte prp. at foruten å danne forbindelse mellom Altafjorden og Hammerfest (sentret for kommunikasjonene i Vest-Finnmark) vil denne vegparsell også binde vegruten Hammerfest—Karasjok sammen med Altadistriktets vegsystem, og herved blir den langt overveiende del av vegene i Vest-Finnmark samlet til et vegnett.

I vegbudsjettprp. 1937 opplystes at anlegget for en lengde av 68 630 m var beregnet til kr. 1 975 000. Overslaget ble av vegdirektøren redusert til kr. 1 500 000, men det viste seg å være altfor lavt. I vegbudsjettprp. 1939 opplystes at overingeniøren fant det tvilsomt at selv det første overslag ville holde på grunn av nødsarbeidet, de

lange og kostbare transporter av alt materiell og de store utgifter til arbeidernes underbringelse. På arbeidsrapporten for terminen 1939—40 ble overslagssummen forhøyet til kr. 2 200 000 for lengde 68 030 m.

Pr. 30. juni 1940 var bevilget i alt kr. 1 749 363 (hvorav kr. 667 900 var disponert av nøds- og krisemidler). På samme tid var det planert 64 925 m med kjørebredde 3,6 m. Som det sees av avsnittet om «Utbedring av stamveger» er det av bevilgningen til stamveggers utbedring disponert kr. 160 000 til denne vegstrekning.

8. Repparfjorddal (Skaidi)—Porsangerfjord (Olderfjord).

(Kart i vegbudsjettprp. 1925.)

Denne parsell av den store gjennomgangsveg i Finnmark ble opptatt på vegbudsjettet i 1926. Bevilgningsoverslaget lød på kr. 600 000 for en veglengde av 29 364 m.

Det var undersøkt to hovedlinjer: Olderfjordlinjen og Billefjordlinjen. Den førstnevnte var av størst lokal interesse, bød de gunstigste snøforhold og var billigst. Den ble derfor valgt (se prp. 1929). I 1930 ble det bestemt at vegen av hensyn til den fremtidige fortsettelse til Alta skulle legges nærmere Skaidijok. I 1934 ble overslaget forhøyet til kr. 625 000. Dette beløp er bevilget i årene 1926—1934 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 625 008.29. Veglengden er 30 021 m med kjørebredde 3,6 m og maksimumsstigning 1 : 15. Bruer i tilsammen 62 m lengde er bygd med 2,8 m kjørebredde. Vegdekke som alminnelig grusveg.

Høyeste punkt på fjellovergangen ligger på kote 240 o. h. Byggetid 1927—1937.

9. Olderfjord—Kistrand.

(Kart i vegbudsjettprp. 1906/07.)

Denne parsell utgjør den sydligste del av veganlegget *Smørfjord—Kistrand* som er omhandlet i 2. bd. side 500—501. Pr. 30. juni 1914 var det bevilget kr. 81 500 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$. I vegbudsjettprp. 1914

ble overslagssummen oppgitt til kr. 114 000, men i 1918 til kr. 124 000 (se prp. for 1918—19). Sistnevnte beløp som utgjør den samlede bevilgning, gikk akkurat med. Veglengden er 18 250 m med kjørebredde vesentlig 3,25 m, men for noen del 3,5 m og for kortere strekninger 3,0 og 2,6 m. Grusvegdekke. Maksimumsstigning 1 : 15. Byggetid 1911—1917. Den nordligste del av anlegget (strekningen Olderfjord—Smørfjord, 9,4 km) utgjør riksveg rute 916.

10. Kistrand—Kolvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1900/1901.)

Denne veg ble påbegynt for nødsmidler i 1923 og opptatt på vegbudsjettet av Stortinget samme år. Distriktsbidraget ble fastsatt til $\frac{1}{10}$. Plan og overslag av 1922 lød på kr. 470 000 for en veglengde av 22 938 m. Som følge av fordyret arbeidsdrift dels ved anvendelse av nødsarbeidere og dels større utgifter enn beregnet til bruer, måtte overslagssummen forhøyes til kr. 500 000 som ble bevilget av Stortinget i årene 1923—1927. I 1932 besluttet Stortinget overført til dette anlegg kr. 1 000 av en besparelse ved et annet anlegg. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 500 617.69. Veglengden er 22 362 m. (Vegen ble forkortet ved valg av veglinje *over* Kolvikvannet istedet for den opprinnelig utstukne linje rundt vannet).

Kjørebredden er 3,6 m inklusive lukkede grøfter og med delvis anbringelse av møteplasser. Vegdekke grus. Maksimumsstigning 1 : 15. Byggetid 1923—1929.

11. Kolvik—Lakselv.

(Kart i vegbudsjettprp. 1900/1901.)

Denne veg ble bygd i 1902—1907 (se 2. bd. side 500).

I vegbudsjettprp. 1923 opplystes at vegen trengte atskillige utbedringer for å kunne motta den kommende biltrafikk. Stortingene 1923 og 1924 bevilget tilsammen kr. 40 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til vegens utbedring.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 39 630.06. Arbeidet ble utført 1924—1926 og besto i anordning av flere møteplasser, spreng-

ning for lengere synslinje og utvidelse av den tidligere kjørebredde fra 2,5 til 3,6 m ved anvendelse av flate, lukkede stein-grøfter.

✓ 12. Staburselv bru.

Denne bru ligger 15 km sønnenfor Kolvik. Som det fremgår av 2. bd. side 500 ble det ved opparbeidelsen av forannevnte veg Kolvik—Lakselv bestemt at det ved trafikken over Staburselv foreløpig skulle benyttes ferje. Denne ble fra 1. januar 1931 overtatt av riksvegvedlikeholdet. På grunn av elvens strie løp var ferjingen meget vanskelig. Den tok forholdsvis lang tid, og på grunn av forholdene hadde ferjen en meget begrenset trafikkevne. Elven var lenger ufarbar under islegging og isløsning, særlig om høsten. Da kunne det gå flere uker uten at elven var passabel, så kjøretrafikken måtte innstilles selv om vegen var godt farbar. Bru var derfor absolutt påkrevet for en full utnyttelse av vegruten.

Til bruas påbegynnelse ble det ved kgl. res. av 20. januar 1928 stillet til disposisjon kr. 8 000 av nødsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Anlegget ble opptatt på vegbudsjettet i 1932. Overslaget lød da på kr. 73 000. Det ble bevilget kr. 65 000.

I vegbudsjettprp. 1934 opplystes at planen var utvidet med en forbygning mot elven for å hindre elvebrudd. Dette arbeide var beregnet til kr. 9 000. Da de opprinne og planlagte arbeider ble dyrere enn påregnet oppførtes overslaget med kr. 90 000. Som ytterligere nødsmidler ble det i 1933 stillet til disposisjon kr. 9 000 og sluttbevilgning ble gitt av Stortinget 1934 med kr. 8 300. Tilsammen kr. 90 300.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 90 052.13. Brua var en stålfagverksbru med kjørebanebredde 3,0 m og teoretisk spennvidde 50 m samt brudekke armert betong. Tilstøtende veg har en lengde av 90 m med kjørebredde 4 m. Byggetid 1928—1935.

13. Lakselv—Brennelv.

(Kart i vegbudsjettprp. 1908.)

Se 2. bd. side 501.

14. Smørfjord—Hamnbukt, utbedring.

(Kart i vegbudsjettprp. 1925.)

Denne vegstrekning som har en samlet lengde av 84 km, omfatter følgende ruter: 916: Smørfjord—Olderfjord.

Av rute 50: Olderfjord—Brennelv (se avsnittene 9—13).

926: Brennelv—Hamnbukt.

I vegbudsjettprp. 1930 ble det opplyst at vegen Kolvik—Lakselv, 33 km, var utbedret for biltrafikk (se foran avsnitt 11).

På den øvrige del av ruten trengtes følgende utbedringer:

1. Ombygging av Olderfjord bru.
2. Utbedring av kurver og anlegg av møteplasser på strekningen forbi Forvikfjellet ved Olderfjord.
3. Utbedring av slyngene i Hamnbukt-bakkene ved Østerbotn.

I vegbudsjettprp. 1931 ble arbeidsomkostningene oppgitt til kr. 44 600 for en lengde av 2 543 m.

Nevnte beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1930—1934 og gikk med i sin helhet. Distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Kjørebredde 3,6 m. Byggetid 1931—1935.

15. Brennelv—Børselv. ✓

(Kart i vegbudsjettprp. 1936.)

Denne veg var forutsatt bygd sist av alle gjennomgangsvegens parseller, idet man gikk ut fra at en ferjeforbindelse over Porsangerfjorden fra Kolvik til Hestnes foreløpig kunne dekke behovet for gjennomgangstrafikkens vedkommende. I vegbudsjettprp. 1937 var det spørsmål om bevilgning bare til parsellen Brennelv—Caskel ved Østerbotn. Stortinget 1938 besluttet at ferjealternativet skulle utgå av byggeplanen til fordel for veganlegget Brennelv—Børselv, og til dette anlegg ble det derfor oppført kr. 240 000 i budsjettforlaget for 1939—1940.

Nevnte parsell Brennelv—Caskel (Østerbotn) som for en lengde av 9 024 m var beregnet til kr. 138 000, var i 1937 blitt påbegynt for nødsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Det hele anlegg var supposisjonsmessig beregnet til kr. 1 200 000 for en lengde av ca. 48 km. Distriktsbidraget ble bestemt til $\frac{1}{20}$.

Pr. 30. juni 1940 var det stilt til disposisjon av nøds- og krisemidler samt ved bevilgninger på vegbudsjettet i alt kr. 605 500. Se videre vegbudsjettprp. 1940. Pr. 30. juni 1940 var det planert 20 213 m med planlagt kjørebredde 3,6 m og maksimumsstigning 1:12. Da det meste av anlegget er bygd med tunge maskiner er bredden blitt atskillig større, nemlig 4,0 à 5,0 m.

16. Børselv—Storfjordbotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Anlegget ble påbegynt i 1934 for nødsmidler og opptatt på vegbudsjettet i 1935. Distriktsbidraget ble bestemt til $\frac{1}{20}$ m. v.

Plan og overslag forelå først i 1937. Arbeidsomkostningene var da oppgitt til kr. 887 000, men ble senere beregnet til kr. 1 050 000. I vegbudsjettprp. 1939 ble det anført at ved anvendelse av maskinplanering i den utstrekning terrengforholdene tillater det, antas anleggets kostende å kunne bringes ned til kr. 970 000. En planlagt arm til Båtviken forutsattes ikke medtatt i hovedveganlegget, men bygd som bygdeveg med $\frac{1}{2}$ statsbidrag. Veganleggets lengde var forutsatt å bli 46 147 m. Herav opptar armen til Båtviken 808 m.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 608 500. Heri er innbefattet stamvegbevilgning stor kr. 90 000. Til nevnte datum var det planert 23 832 m med kjørebredde 3,6 m.

17. Storfjordbotn—Ifjord—Trollbukt, med arm til Kunes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Av denne veg utgjør strekningen Storfjordbotn—Ifjord en del av riksvegrute 50. Parsellen Ifjord—Trollbukt inngår i fylkesvegrute 938: Ifjord—Lebesby.

Ved kgl. res. av 11. november 1927 ble det stilt kr. 7 000 til disposisjon av nødsmidler for igangsettelse av arbeid på veganlegget *Storfjordbotn—Ifjord*. Arbeidet

ble påbegynt i februar 1928. Ytterligere nødsmidler ble tilstått i de følgende år mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$. Anlegget ble omhandlet i vegbudsjettprp. 1930. Det opplystes å være beregnet til kr. 752 000 for en lengde av 37 km. Fylkestinget 1927 besluttet at veganlegget *Storfjordbotn—Ifjord* som ifølge den i 1922 vedtatte plan for gjennomgangsvegens bygging nå sto for tur, skulle vike plassen for parsellen *Ifjord—Vestertana*. Dette ble fastholdt av fylkestinget 1929. Som følge herav ble det i vegbudsjettprp. for 1930—1931 intet oppført til *Storfjordbotn—Ifjord*, men kr. 30 000 til *Ifjord—Vestertana*. Imidlertid besluttet Stortinget 1930 nevnte bevilgning overført til *Storfjordbotn—Ifjord* (jfr. forh. i Stortinget side 1291—1301). I vegbudsjettprp. for 1931—1932 var det oppført bevilgning til begge de konkurrerende veganlegg, således kr. 76 000 til *Storfjordbotn—Ifjord*. Stortinget besluttet imidlertid at denne bevilgning skulle overføres til *Ifjord—Vestertana* (se forh. i Stortinget 1931 side 1167).

I vegbudsjettprp. 1932 ble planen for *Storfjordbotn—Ifjord* anbefalt utvidet til å omfatte vegen *Ifjord—Trollbukt*. Denne arm til gjennomgangsvegen var for en lengde av 4 100 m beregnet til kr. 65 000. Det opplystes at den har størst lokal betydning, idet den skaffer befolkningen i *Ifjord* forbindelse med anløpsstedet for lokalskipet. I *Ifjord* bor — anførtes det — omtrent halvparten av befolkningen langs linjen mellom *Trollbukt* og *Storfjordbotn*. For terminen 1932—1933 ble det bevilget kr. 40 000 til fortsettelse av *Storfjordbotn—Ifjord—Trollbukt*. Beløpet var forutsatt anvendt til parsellen *Ifjord—Trollbukt*. Distriktsbidraget ble bestemt til $\frac{1}{20}$ m. v. Overslagssummen for det hele anlegg *Storfjordbotn—Ifjord—Trollbukt* lød på tilsammen kr. 817 000. I vegbudsjettprp. 1935 opplystes at parsellen *Ifjord—Trollbukt* var ferdig i 1934 og at det på anlegget for øvrig var utført som nødsarbeid en del planering samt underbygning til 3 bruer. Bevilgningen til anlegget *Storfjordbotn—Ifjord—Trollbukt* ble gjenopptatt i 1934—

1935 og følgende år til dels som krisemidler. I vegbudsjettprp. 1939 ble anleggsomkostningene etter et restoverslag oppgitt til kr. 1 132 000 for lengde 41 011 m. Heri var da medregnet en arm ved Storfjorden ned til dampskipsstoppestedet Kunes. Dette er — opplystes det — det eneste sted vestenfor Friarfjord hvor man om sommeren i allslags vær kan komme på vegen fra båt. Om vinteren er Storfjorden islagt. Avstanden fra Friarfjord til Storfjord etter veg er ca. 27 km. Armen er 1 230 m lang og beregnet til kr. 24 000. Den er klassifisert som fylkesveg. Etter senere utarbeidet restoverslag (datert 15. april 1936) er anleggets kostende oppgitt til kr. 1 385 000 for 40 643 m. Se vegbudsjettprp. 1940—1941. Pr. 30. juni 1940 var det i alt bevilget kr. 1 142 775 (innbefattet kr. 70 000 av bevilgninger til utbedring av stamveger) til Trollbuk—Ifjord—Storfjordbotn. Det var da planert 37 032 m med kjørebredde 3,6 m og maksimumsstigning 1:10 samt vegdekke av grus.

18. Ifjord—Vestertana.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Dette anlegg ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1930. Fylkestinget 1929 hadde foreslått påbegynnelsesbevilgning for terminen 1930—1931. Vegen ville — opplystes det — som en fortsettelse av vegforbindelsen Bussesund—Vadsø—Tana og anlegget Smalfjord—Vestertana skaffe vegforbindelse mellom Laksefjord og Tana—Varanger. Overingeniøren anbefalte sterkt at anlegget Ifjord—Vestertana ble opptatt på nevnte budsjett fremfor veganlegget Ifjord—Storfjordbotn. Vegdirektøren var enig heri. Overensstemmende med vegdirektørens forslag ble det oppført kr. 1 000 000 i den kgl. prp. for 1930—1931, men beløpet ble av Stortinget overført til anlegget Ifjord—Storfjordbotn (se under regående avsnitt).

Vegen Ifjord—Vestertana var imidlertid i 1930 blitt påbegynt for nødsmidler. I alt ble av sådanne midler anvendt kr. 42 500 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$.

I vegbudsjettprp. 1931 ble det opplyst at en av stortingsmann Steinholt antydte nordligere linje for denne veg om Lebesby (se forh. i Stortinget 1930 side 1291—1301) ikke fantes berettiget. Gjennomgangsvegen ville ved valg av sistnevnte linje bli forlenget med 25 km, nemlig fra 13 til 38. Heller ikke de lokale interesser og eventuelle dyrkingsmuligheter kunne berettige en så betydelig forlengelse av gjennomgangsvegen. Den opprinnelige linje forutsettes derfor lagt til grunn for veganlegget. For en lengde av 34 404 m var dette alternativ beregnet til kr. 744 000. I prp. var det oppført kr. 60 000 til veganlegget Ifjord—Vestertana, men Stortinget 1931 bevilget kr. 136 000, idet det ble overført kr. 76 000 som i prp. var oppført til anlegget Storfjordbotn—Ifjord.

Linjevalget for vegen Ifjord—Vestertana ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. for 1932—1933, side 98. Jfr. budsjett-innst. S. nr. 106 1932 side 5.

Ved Stortingets beslutning av 27. juni 1932 (se forh. side 2436—2443) ble det avgjort at vegen overensstemmende med forslaget i vegbudsjettprp. 1931 og 1932 og fylkestingets vedtak samme år skal opparbeides etter den opprinnelige sydlige direkte linje. I vegbudsjettprp. 1939 ble det opplyst at anlegget var ferdigplanert og gruset, men det gjensto en del bru- og rekkverksarbeider. Vegen var i 1935 overtatt til vedlikehold som riksveg med forbehold om utbedring av en del kurver m. v. Overslaget var derfor forhøyet til kr. 816 000. Herav var pr. 30. juni 1940 bevilget i alt kr. 764 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$. Anleggets lengde er 33 545 m med kjørebredde 3,6 m og vegdekke av grus.

I anlegget inngår en arm til dampskips-ekspedisjonen i Sjusjok, 530 m.

19. Vestertana—Smalfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1924.)

Denne veg ble opptatt på vegbudsjettet i 1924 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$. I forelegget for Stortinget nevntes at det var en fortsettelse vestover av vegen Vardø—Vadsø—

Tana. Foreløpig fikk vegen bare lokal betydning for den fastboende befolkning i Vestertana, Torhop og Smalfjord, hvor det årlig var gode sildefiskerier og muligheter for oppdyrking og kolonisasjon. Overslagssummen lød på kr. 577 000 for lengde 24 800 m. I vegbudsjettprp. 1930 ble overslagssummen forhøyet til kr. 647 000. Dette beløp ble bevilget i årene 1924—1931. Av beløpet var kr. 45 000 nødsmidler. Anleggsomkostningene har vært kr. 646 360.18. Vegens lengde er 24 384 m, kjørebredde 3,6 m, vegdekket av grus og maksimumsstigningen 1 : 15. Byggetid 1924—1937.

20. Smalfjord—Tana (Rustefjellbma).

(Kart i vegbudsjettprp. 1924.)

Se 2. bd. side 496—497. I 1922 ble det foretatt utvidelse av vegbredden på en kortere strekning. Utgiften ca. 1 500 kroner er dekket av nedenfor nevnte bevilgning til utbedringer på vegen gjennom Tana, Polmak og Nesseby. Overslaget for utbedring av denne strekning lød på kr. 23 000.

21. Tana (Rustefjellbma)—Seida—Nyborg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1924 og 1930.)

Se 1. bd. side 519—524 og 2. bd. side 495. Vegen Rustefjellbma—Seida ferjested ble bygd 1892—1897. Mellom Seida ferjested og Nyborg var veg bygd allerede 1872—1886.

I året 1922 ble det gitt en bevilgning til utbedring på vegen gjennom Nesseby, Polmak og Tana, stor kr. 61 000 mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Av denne bevilgning er en del anvendt på forannevnte veg Smalfjord—Tana og på *Seida—Rustefjellbma—Langnes* (se rute 942). Jfr. tekst under rute 950 om utbedring av vegen Nyborg—Vadsø.

På vegen *Seida—Nyborg* var det i 1920-årene utført en del utbedringer for midler som var bevilget på statens vedlikeholdsbudsjett. Det gjensto å anlegge møteplasser og utvide kjørebredde på flere strekninger hvor denne bredde bare var 2,0 à 2,5 m. I årene 1927—1932 ble det av Stortinget bevilget tilsammen kr. 63 000 til sådan utbedring uten krav på distriktsbidrag,

da vegen vedlikeholdes av staten. Opprinnelig gikk vegdirektøren ut fra at man skulle innskrenke seg til de mest påkrevde utbedringer som var beregnet til kr. 43 000 på en samlet lengde av 7 292 m. I 1930 foreslo overingeniøren utvidelse av vegbredden for hele vegen samt ombygging av gamle bruer og stikkrenner. Omkostningene for denne plan var i 1928 beregnet til kr. 106 000. Vegdirektøren tok i vegbudsjettprp. 1932 forbehold med hensyn til i hvilken utstrekning fortsatte arbeider skal skje.

Bevilgningen var på det nærmeste anvendt 30. juni 1940. Det var da foretatt utbedring på en veglengde av 10 179 m.

I 1939 ble det på foranledning av militærvesenet gitt en bevilgning på vegbudsjettet stor kr. 18 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ til *bru over Tanaelven ved Seida ferjested*.

Angående denne bevilgning henvises til vegbudsjettprp. 1939 side 124—125.

Sommeren 1940 bygde ingeniørtropper feltbru over Tana. Den ble bygd på trepeleåk som ble satt på elvebunnen. Overbygningen var trebjelker med trebrudekke og alle forbindelser enkle bolteforbindelser for å lette montering og demontering. Brua blir tatt opp før isgangen om våren og satt ut igjen like etter flommen. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 12 295.66.

Til ombygging av 2 små bruer ved *Oskarsvarden* i vegen *Seida—Nyborg* ble det av bevilgningen for 1938—39 til ombygging av dårlige bruer disponert kr. 8 700 netto. Det er armerte betongplatebruer med kjørebanebredde 4,5 m og arbeidet var på det nærmeste ferdig 30. juni 1940 med en utgift på ca. kr. 4 800.

22. Nyborg—Karlebotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1897.)

Vegen ble bygd 1897—1901 (se 2. bd. side 497). Av bevilgningene til utbedring av stamveger i første byggeperiode ble det stillet kr. 55 000 til disposisjon for utbedring av vegen *Varangerbotn—Karlebotn*. Dessuten ble i terminen 1938—39 disponert av nødsmidler kr. 12 000. Ifølge arbeidsrap-

port pr. 30. juni 1940 var det inntil denne datum stillet til disposisjon i alt kr. 57 000. Herav var anvendt ca. kr. 40 000 brutto og planert 480 m. Overslagssummen var på nevnte rapport oppgitt til kr. 70 000 for en lengde av 6 940 m.

Arbeidet ble påbegynt i 1938.

23. Karlebotn—Gandvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1923.)

Dette anlegg er opptatt som riksveg i den vegplan som ble forelagt Stortinget 1929. Arbeidet ble påbegynt samme år på parsellen Karlebotn—Nyelv, som i vegbudsjettprp. 1932 ble opplyst å være beregnet til kr. 21 000 for en lengde av 14,7 km. Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettet for 1935—1936 var det stillet til disposisjon av nødsmidler kr. 188 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$.

I vegbudsjettprp. for 1936—1937 ble overlaget for veganlegget Karlebotn—Gandvik oppgitt til kr. 765 000 for en lengde av 10 941 m. Parsellen Karlebotn—Nyelv ble ivert som ferdig i 1937. Lengden ble oppgitt til 14 554 m.

I vegbudsjettprp. for 1939—1940 ble overslagssummen forhøyet til kr. 937 000 for 10 604 m. Samtidig ble det opplyst at anlegget var ferdigplanert og at det gjensto arbeide med etterplanering, bruer, grusing og rekkverk. Pr. 30. juni 1940 var det disponert i alt kr. 807 000 til anlegget.

Ifølge planen er kjørebredden 3,6 m med maksimumsstigning 1 : 12.

24. Gandvik—Neiden.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Denne parsell av riksvegen ble påbegynt 1932 for nødsmidler og opptatt på vegbudsjettet i 1935. Distriktsbidraget er fastsatt til $\frac{1}{20}$. I vegbudsjettprp. for 1936—37 ble arbeidskostningene oppgitt til kr. 645 000 og 34 007 l.m. I vegbudsjettprp. for 1939—40 ble overslagssummen forhøyet til kr. 937 000 for 34 077 m.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget i alt kr. 100 000 (herav kr. 35 000 av stamvegmidler). Det var da ferdigplanert 33 947 m.

Kjørebredden er i planen forutsatt å være 3,6 m (for en kortere strekning 3,25 m). Maksimumsstigning 1 : 11.

Vegen passerer syd for Bugøyfjord, hvorfra den i 2. bd. side 498 nevnte vinterveg Bugøyfjord—Finlands grense går ut.

25. Neiden—Munkneset—Hesseng.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Parsellen Hesseng—Strømmen—Stånga ble påbegynt i 1925 for nødsmidler. Utgangspunktet var i den østlige del av anlegget ved Hesseng i vegen Kirkenes—Sandnes. Linjen passerer Langfjordstrømmen, Strømsbukten, Høybuktkoen til Korsfjorden, langs denne fjord og Neidenfjorden til Stånga. Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettet i 1933 var det anvendt i alt kr. 159 871 av nødsmidler. I 1935 ble planen utvidet til å omfatte parsellen Stånga—Munkneset og i 1936 med fortsettelsen til Neiden. Det hele anlegg Neiden—Hesseng ble oppgitt å være beregnet til kr. 1 124 000 for en lengde av 38 085 m. I forelegget for Stortinget 1939 var overslagssummen forhøyet til kr. 1 240 000. Heri var da medregnet kurveutbedringer på parsellen Strømmen—Hesseng beregnet til kr. 30 000. Merutgiften skyldes vesentlig etterplaneringen på grunn av nødsarbeide og dyrere rekkverk samt lang og kostbar grustransport.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 1 148 871 (herav kr. 10 000 av stamvegmidler). Det var da ferdigplanert 37 646 m. Ifølge planen er kjørebredden vesentlig bestemt til 3,6 m med 3,0 og 4,0 m på kortere strekninger. Maksimumsstigning 1 : 12.

I anlegget inngår bl. a. *bru over Langfjordstrømmen* i Sør-Varanger (Straumen bru). Den ble bygd i 1934. Det var en stål-bjelkebru i 3 spenn: 20 + 28 + 20 m med kjørebanebredde 3,0 m og brudekke av jernbetong.

26. Hesseng—Kirkenes.

Ombygging av denne parsell inngikk i veganlegget Kirkenes—Sandnes—Never-skrukkbukkt (se rute 955, Pasvikvegen:

Hesseng—Grensefoss). Om den gamle veg fra Sandnes om Tangen bru til Kirkenes henvises til 1. bd. side 525—527. Den gamle veg var bygd som en meget smal, dårlig utstyrt fremkomstveg (nærmest bare rideveg). Helt ny veg ble som omhandlet under rute 955 bygd etter 1920.

27. Flomskader på hovedveger og bruer.

Våren 1917 inntrådte det en usedvanlig voldsom flom i Finnmark (se om denne i vegbudsjettprp. 1918 side 110). Skred brøt av vegene på flere steder, ødela stikkrender, tok med seg elveforbygninger og forårsaket på mange steder temmelig store undervaskninger under fundamentene for brukar.

Under sin inspeksjonsreise sommeren 1917 uttalte vegdirektøren at han ville anbefale at staten deltok i utgiftene ved reparasjoner av disse flomskader mot et passende distriktsbidrag.

Vegdirektøren fant ikke plass for noe beløp før ved avgivelsen av budsjettforslaget for 1919—1920.

I årene 1919—1921 ble det av Stortinget bevilget tilsammen kr. 120 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{5}$ til reparasjoner av flomskadene.

Pr. 30. juni 1919 hadde fylket forskuddsvis utlagt kr. 75 759.56.

Arbeidsomkostn. andro til kr. 105 981.04. Beparelsen på bevilgningen ble av Stortinget 1923 tillatt anvendt ved andre anlegg.

Arbeidet ble utført i årene 1918—1923. I brev av 28. juni 1928 meddeler overingeniøren at utgiftene fordeler seg på følgende ruter:

Rute	I.	kr.	9 964.18	Nåvær. ruter	50 og 950
«	II.	«	28 333.34	«	« 50
«	III.	«	1 960.20	«	« 905
«	V.	«	56 069.38	«	« 50 og 950
«	VIII.	«	9 653.94	«	« 50

Tilsammen kr. 105 981.04

Det er ikke opplyst hvilke anlegg utgiftene vedkommer, men den vesentligste del antas å falle på rute 50.

Rute 901.

Langfjordbotn—Øksfjordbotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne rute går fra Langfjordbotn i rute 50 (vegen over Alteidet) til Øksfjordbotn i Loppa herred. Vegene fra Langfjordbotn til Sopnes ble opparbeidet 1873—1878 (se 1. bd. rute I, side 513) og fortsettelsen til Tappeluft og Øksfjordbotn 1905—1909 (se 2. bd. side 485).

Som nevnt foran under rute 50 er det siden 1928 gitt bevilgning til utbedring av denne veg og av vegen Troms fylkesgrense—Langfjordbotn—Bågnelvdal under benevnelsen Alteidet—Øksfjordbotn.

For det hele utbedringsarbeide ble overslagssummen i 1932 oppgitt til kr. 109 700.

Herav opptok strekningen Langfjordbotn—Øksfjordbotn kr. 43 000. I vegbudsjettprp. 1935 og 1936 ble nevnt et forslag om denne vegs forlengelse til Storsteinnes. I vegbudsjettprp. 1937 ble det foreslått at planen utvides med veg til dampskipsanløpsstedet Storsteinnes i Øksfjordbotn etter et alternativ beregnet til kr. 84 500 for en lengde av 3 020 m. Overslagssummen for det hele arbeide kom hermed opp i kr. 194 200 (inkl. kr. 66 700 vedkommende rute 50). Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 163 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Herav utgjorde kr. 49 000 nødsmidler. Se videre prp. 1940.

Rute 902.

Bergsfjord fiskeværveg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne veg ligger i Loppa herred på østsiden av Nordre Bergsfjord.

I 1923 og 1924 ble det av nødsmidler stillet til disposisjon tilsammen kr. 37 000 til

arbeidelse av dette veganlegg. Det ble optatt til bevilgning på vegbudsjettet i 1927. Distriktsbidraget ble satt til $\frac{1}{10}$ m. v. Planen av 1922 omfattet:

Vegdelinjen Hommelvik—	
Lerbukten	3 771 m kr. 108 000
Veien til dampskipskaiaen ..	333 m « 12 000
	Sum 4 104 m kr. 120 000

Veglinjen ble senere ved omstikking forlengt 112 m til 3 991 m og overslagssummen nedsatt til kr. 109 000. Dette beløp som

ble bevilget (sluttbevilgning av Stortinget 1928) gikk med i sin helhet.

På sluttrapporten er anleggets lengde angitt til 4 061 m, hvorav 3 146 med 3,25 m kjørebredde og 915 m (armen til dampskipsbryggen) med 4,0 m kjørebredde. Vegdekke av grus. Over Bergsfjordelven som går i 2 løp, er bygd 2 bruer, begge med 8,0 m lysvidde (jernbjelkebruer med jernbetongdekke). Maksimumsstigning 1 : 15.

Byggetid 1924—1929.

Rute 904.

Eiby—Gurbmojok.

(Kart i vegbudsjettprp. 1918.)

Denne veg ligger i Alta. Den danner en delinje til rute 905 (Kautokeinovegen) som begynner ved Bossekopp, og går ut fra denne veg nord for Eibybrubakken (se 1. bd. side 514—515).

I vegbudsjettprp. for 1918 opplystes at den omkring 1880-årene bygde veg fra Bossekopp stanset ved Flinkestad som den eneste veg visstnok var øverste gård. Senere er det kommet ikke så få beboere ovenfor. Man ønsket å søkte om å få vegen forlengt. I forbindelse med omlegging av Eibybrubakken og reparasjon av Eiby bru (se rute 905) ble det på vegbudsjettet 1918—1919 oppført midler til vegen *Flinkestad—Forset*, som

var beregnet til kr. 6 000 for 1 150 m veg. I vegbudsjettprp. 1923 ble det foreslått at vegen føres 170 m lengere med *overgang over Gurbmoelven* på en 20 m lang bru. Overgangen var beregnet til kr. 11 500. Dette beløp ble ved Stortingets beslutning i 1923 stillet til disposisjon mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. av en besparelse på bevilgningen til reparasjon av flomskader (se rute 50 avsnitt 27).

Den hele veglengde er ca. 2,4 km. Kjørebredden er 4 m for vegen og 3,25 m for bruene. Maksimumsstigning 1 : 20. Byggetid 1917—1924.

Rute 905.

Kautokeinovegen: Bossekopp—Kautokeino.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Av denne riksveg er vegen fra *Bossekopp—Eiby* bygget i årene 1878—1890 (se 1. bd. side 514). *Brua over Eibyelven* er omdøpt i 2. bd. side 488. Angående de tidligere utførte arbeider på vinterveg fra *vegen til Beskades* (heri innbefattet flere allstuer) henvises til 1. bd. side 516 og 2. bd. side 488.

Etter 1. juli 1914 er det foruten til utbedring av flomskader (jfr. foran under rute 904 avsnitt 27) gitt bevilgning til følgende arbeider på denne rute;

1. Eibybrubakken og reparasjon av Eiby bru.

(Kart i vegbudsjettprp. 1918.)

Eiby bru var opprinnelig oppført privat som en klopp til benyttelse bare om sommeren. I årene 1900—1903 oppførtes en fast trebru på peleåk forsterket med en isbryterpel. Brua ble senere beskadiget under isløsning. Den ble utbedret i 1911. Elveforbygningen på sydsiden ble også reparert og ny elveforbygning utført på nordsiden. I 1917 ble brua og elveforbygningen på syd-

siden beskadiget av flom. Reparasjonen ble beregnet å koste kr. 11 000. Til dette arbeide samt til omlegging av *Eibybrubakken* (beregnet å koste kr. 18 000) ble det oppført bevilgning på vegbudsjettet for 1918—1919 sammen med kr. 6 000 til den under rute 904 nevnte parsell *Flinkestad—Forset (Gurbmojok)*, i alt kr. 35 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. I vegbudsjettprp. 1920 ble planen utvidet til å omfatte delvis ombygging av *Eibybruas* overbygning således at den blir trafikabel for bil.

Den foreslåtte ombygging av overbygningen var beregnet til omkring kr. 15 000. Også av andre grunner måtte overslagssummen forhøyes og ble i sistnevnte prp. øket til kr. 93 000. Den ble senere ytterligere forhøyet til kr. 123 500 (heri innbefattet kr. 11 500 til *bru over Gurbmojok*, se rute 904).

Sistnevnte beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1918—1923. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 123 412.80 hvorav ca. kr. 30 000 faller på rute 904 og resten på rute 905. Veglengden er for begge ruter 2 300 m veg med 4,0 m kjørebredde og 90 m bru å 3,25 m. Vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1 : 20. Byggetid 1917—1926.

2. Alta—Kautokeino.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne veg utgår fra hovedvegen i Alta ved *Tangen gård*. Herfra førte en tarvelig veg via *Gargia* opp på *Beskades*. I vegbudsjettprp. for 1921 nevntes at vintertrafikken følger oppstaking på vestsiden av Altenelven frem til *Kautokeino*, mens sommertrafikken fra *Beskades* følger en ytterst tarvelig planert veg ned mot *Ladnajavre*, hvorfra anvendes båtforbindelse frem til *Kautokeino* — avbrutt ca. 1 km av *Pikefossen*. Til istandbringelse av steinvardeoppstaking samt utbedring av de nevnte tarvelige vegplaneringer hadde staten uten distriktsbidrag inntil 1915 anvendt ca. kr. 18 000.

Fra 1. juli 1915 overtok staten vedlikeholdet av vegplaneringen *Tangen gård—*

Beskades og derfra vintervegsoppstakingen frem til *Kautokeino*. Se vegbudsjettprp. 1915—16 side 110 og 112. I vegbudsjettprp. 1921 ble det foreslått at også sommervegsforbindelsen skulle overtas av staten til fremtidig vedlikehold som høyfjellsveg.

For midler bevilget på vedlikeholdsbudsjettet ble det etter hvert foretatt utbedringer og nyplanering av fremkomstveg over *Beskades* forbi *Lodiken* og *Suoluvuobme fjellstue* til *Macé (Masi)*. I vegbudsjettprp. 1928 opplystes at det da var planert 30,5 km veg som trafikertes med bil. For å få påskynnet arbeidet på vegen foreløpig med *Suoluvuobme* som mål, foreslo vegdirektøren bevilget ytterligere midler på *anleggsbudsjettet*. Stortinget 1928 bevilget kr. 10 000 og det ble gitt fortsettelsesbevilgninger de følgende år. I vegbudsjettprp. 1932 opplystes at anlegget da var planert til 0,7 km forbi *fjellstuen*. I 1933 ble oppgitt følgende lengder og omkostninger:

Beskades—Suoluvuobme			
—Stuoroaivve	31 690 m	kr. 74 000
Arm til Macé			
(Stuoroaivve—Macé) ¹⁾		7 550 m	« 20 500
Stuoroaivve—Biggeluobbal		11 300 m	« 52 500

Tilsammen 50 540 m kr. 147 000

Overslaget viste seg senere å være for lavt. Hertil kom at planen ble utvidet til å omfatte utbedring av den gamle veg *Tangen—Beskades* samt vegens forlengelse fra *Biggeluobal* til *Mieronjavre*. I vegbudsjettprp. 1937 og 1938 er omhandlet spørsmålet om valg av linje for strekningen *Fidnatjok—Mieronjavre*. Resultatet ble at vegen bygges etter den direkte linje over *Laksefjell*. I vegbudsjettprp. for 1939—1940 bemerket vegdirektøren, at arbeidet i første rekke forutsettes konsentrert om vegens fortsatte opparbeidelse til *Kautokeino*, hvor det ikke has veg.

Etter modifisert overslag av 25. mars 1939 hitsettes følgende oversikt over lengder og omkostninger:

¹⁾ Denne arm har rute nr. 906.

Alta (Tangen)—			
Beskades	26 000 m	kr.	167 000
Beskades—Miron			
med arm til Masi	82 045 m	«	380 000
Miron—Kautokeino ..	16 720 m	«	136 000

Tilsammen 124 765 m kr. 683 000

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 000 uten krav på distriktsbidrag. Til

parsellen Tangen bru—Gargia forutsettes i henhold til vegbudsjettprp. for 1939 ytet $\frac{1}{10}$ som kvotadelsbidrag.

Ifølge arbeidsrapport av 28. november 1940 var det pr. 30. juni 1940 planert 82 045 l.m. veg. Det er forutsatt en kjørebredde av 3,25 m eksklusive flat grøft.

Rute 906.

Kautokeinovegen—Masi.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne riksveg er en sidelinje til Kautokeinovegen (rute 905) og opparbeides av

de bevilgninger som gis til denne veg (se foregående avsnitt).

Rute 907.

Saga—Bjørnstad.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935 og 1938.)

Denne veg ligger i Alta herred. I årene 1891—1904 ble det bygd veg fra Saga (i rute 50) til Bjørnstad med arm fra Bjørneng til Lund (se 2. bind side 486). Denne veg som går på Tverelvens østside, for partiet mellom Bjørneng og Bjørnstad nedlagt som hovedveg. Den var blitt nedlagt av utglidninger i terrenget som be-
 av leire. Til erstatning for denne veg det foreslått bygd ny veg på Tverelvens østside på sikker grunn. Ved Bjørnstad det planlagt bru over Tverelven. I vegbudsjettprp. 1921 ble det nye vegprosjekt gitt å ville koste kr. 82 000 for en lengde av 76 m. Stortinget samtykket i at vegen fra Saga—Bjørnstad ble opparbeidet for midtfor skuttert av distriktet.

Etter en plan av 1926 ble anlegget beregnet til kr. 48 000 for en veglengde av 1 760 m.

Stortinget 1928 og 1929 bevilget tilsammen kr. 48 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$.

Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 47 292. Veglengden er 1 988 m, herav 1 956 m med kjørebredde 3,75 m og 32 m med kjørebredde 2,80 m. Sistnevnte lengde omfatter Bjørnstad bru som er en jernbjelkebru med jernbetongdekke i 2 spenn à 14,5 m teoretisk spennvidde. Byggetid 1928—1931.

I vegplanen (se fylkestingsforh. 1939) er denne veg forutsatt fortsatt som riksveg til Kautokeino om Jesjavre og om Sjusjavre til Karasjok.

Rute 910.

Skaidi—Kvalsund—Hammerfest.

Denne rute er opptatt som riksveg i 1935.

1. Hammerfest—Akkerfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1915.)

Denne veg er det første ledd i den i vegbudsjettprp. av 1908 prosjekterte vegforbindelse fra Hammerfest til sørspissen av Kvaløen for ferjeforbindelse over til Kvalsund, fra videre til Repparfjordbunn og til tross utvilsomt til Porsangerfjord.

Vegen Hammerfest—Akkerfjord bringer til Hammerfest by i forbindelse med det nærmeste oppland, Indrefjord og Akkerfjord.

Allerede i 1897 ble vegprosjektet anbefalt av fylkestinget. I 1915 ble vegen opptatt på vegbudsjettet. Overslagssummen for vegen anlegget Hammerfest—Akkerfjord lød opprinnelig på kr. 145 000, hvorav innen

Hammerfest by 920 m beregnet til kr. 31 000 og innen Sørøysund herred 6 500 m beregnet til kr. 114 000.

Etter fornyede undersøkelser i 1918 viste det seg nødvendig å øke overslaget til kr. 387 000. På grunn av arbeidsprisenes stigning og nødsarbeidsdrift ved anlegget måtte beløpet forhøyes til kr. 537 000, som ble bevilget av Stortinget i årene 1915—1923 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Arbeidsomkostningene var kr. 536 967.29. Lengden er 7 321 m. Kjørebredden mellom Hammerfest og Indrefjord (4 130 m) er 4,0 m og ved Indrefjord—Akkerfjord (3 191 m) 3,25 m. Vegdekke: For førstnevnte parsell valset pukkdekke på kultet steinplanering, for den øvrige veg alminnelig valset grusdekke. Maksimumsstigning 1:12. Byggetid 1915—1924.

Vegen ligger mange steder i bratt fjellterreng hvor det av og til forekommer snøras. Ved vegens avlevering henstilte distriktets representanter, at det ble anlagt snøforbygninger på disse steder (se følgende avsnitt).

2. Akkerfjord—Kvalsund.

(Kart i vegbudsjettprp. 1929.)

Denne parsell ble påbegynt i 1923 for nødsmidler og opptatt på vegbudsjettet i 1929. Ved vegens opptagelse på budsjettet var det bevilget kr. 721 000 av nødsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Overslagssummen som opprinnelig lød på kr. 907 000, ble i forelegget for Stortinget 1929 oppgitt til kr. 927 000 for en lengde av 24 491 m. På grunn av den store nødsarbeidsdrift måtte overslaget senere økes (se prp. 1931), senest til kr. 994 000, som ble bevilget i årene 1923—1934 og medgikk i sin helhet.

Lengden er 24 294 m med kjørebredde 3,6 m, vegdekke av grus og maksimumsstigning 1:15. Byggetid 1923—1935.

I 1933, 1934 og 1935 ble det bevilget tilsammen kr. 20 000 til *skredforbygninger* ved vegen Hammerfest—Akkerfjord. I 1936 og 1937 ble det bevilget tilsammen kr. 20 000 til utbedring av en del kurver på denne

veg med tilføyende at utbedringer vil bli foretatt helt frem til Kvalsund.

Plan og overslag for riksvegutbedringen *Hammerfest—Kvalsund* ble innsendt med overingeniørens brev av 6. november 1938 til vegdirektøren. Følgende utbedringsarbeider ble foreslått:

1. Utvidelse av uoversiktlige kurver til dobbelt kjørebredde.
2. Utbedring av kurvaturen.
3. Skredforbygning etter tidligere fremlagt plan.

For en lengde av 30 583 m var de planlagte utbedringer beregnet til å koste kr. 267 000. Planen ble godkjent.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 127 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$.

✓ 3. Ferje over Kvalsund.

(Kart i vegbudsjettprp. 1929.)

I vegbudsjettprp. 1933 ble omhandlet spørsmålet om ferje over Kvalsund. Vegruten Hammerfest—Karasjok ville ikke kunne nyttiggjøres helt før det var istandbrakt bilferje.

Overingeniøren hadde i januar 1931 innsendt plan og overslag for 3 alternativer:

I. Ikarnes—Stennes . . .	kostende kr.	21 000
II. Ikarnes—Soladabukt . . .	«	83 100
III. Alnes—Beritefjord . . .	«	208 000

Overingeniøren foreslo foreløpig alternativ II lagt til grunn for opparbeidelsen. Dette alternativ inngår for den vesentligste del i alt. III så det var lite foregrepet om dette som gir den beste løsning og korteste gjennomgang, senere skulle bli utført. Vegdirektøren var enig heri. I begge disse alternativer inngikk *bru over Kvalsundelven og veg gjennom vestre del av Kvalsund fiskevær*. Omkostningene for nødvendig vegforbindelse Kvalsund—Soladabukt med bru over Kvalsundelven, vegarm til Ikarnes samt ferjeleier — men *uten ferje* — ble anslått til kr. 78 100.

Ferjebåt forutsattes skaffet til veie for private midler. Likeledes gikk vegdirektøren ut fra at ferjen bør drives for privat regning. Nødvendig bidrag til driften av

ksvegmidler ville kunne anbefales så snart ferjen inngikk som ledd i en riksveg-
te.

I årene 1931—1933 ble det disponert nøds-
midler til påbegynnelse av ferjeanlegget.
ørste bevilgning på vegbudsjettet ble gitt
1933. Distriktsbidraget ble bestemt til $\frac{1}{10}$.

I vegbudsjettprp. 1935 opplystes at det
ar dannet et aksjeselskap med formål å
nskaffe og drive ferjen. Overslaget for
anlegget viste seg å være for lavt. Det ble
ørhøyet først til kr. 105 000, senere til
kr. 113 000 (se prp. 1937). Sistnevnte beløp
ble bevilget. — Arbeidsomkostningene ut-
gjorde kr. 112 816.37. Herav til ferjeleiene
utgjorde kr. 35 000. Veglengden er 1 760 m med
kjørebredde 3,6, 4,0 og for en kort strek-
ning 3,0 m. Maksimumsstigning 1 : 12.
Byggetid 1931—1937.

Kvalsund—Repparfjordbotn (Skaidi).

(Kart i vegbudsjettprp. 1929.)

Denne veg ble undersøkt i 1910. Som et
ledd i den prosjekterte vegforbindelse fra

Hammerfest forbi Repparfjordbotn til
Smørfjord eller Olderfjord i Porsanger ble
vegen tillagt stor betydning. Da Hammer-
fest er det største kommunikasjonsentrum
i Vest-Finnmark vil trafikken bli ganske
stor etter Finnmarksforhold.

I årene 1921—1923 ble det av nødsmidler
disponert tilsammen kr. 230 000 til anlegget
og det ble opptatt på vegbudsjettet i 1923
mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Etter det alter-
nativ som forutsatte anvendelse av grus-
vegdekke var vegen beregnet å ville koste
kr. 484 000. For en lengde av 17 790 m ble
anleggsomkostningene i vegbudsjettprp.
1924 oppgitt til kr. 490 000.

Overslagssummen ble senere nedsatt til
kr. 471 000. Dette beløp ble bevilget (heri
innbefattet kr. 3 000 som ble overført av en
besparelse ved vevanlegget Birkestrand—
Laksevoll). — Arbeidsomkostningene ut-
gjorde kr. 466 928.18 for en veglengde av
17 841 m med kjørebredde 3,6 m (inklusive
flat grøft) og maksimumsstigning 1 : 15.
Byggetid 1922—1929.

Rute 912.

Hasvik—Breivikbotn—Dønnesfjord—Nordfjord—Langstrand.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Denne vegforbindelse ligger på Sørøya
(Hasvik og Sørøysund herreder). Den går
fra Hasvik nordover til Breivikbotn. Her-
fra vil vegen bli fortsatt til Dønnesfjord,
Nordfjord, Sandøybotn, Lotre og Lang-
strand ved Sørøysundet, rett vestenfor
Hammerfest (jfr. vegbudsjettprp. 1934 side
10 og 1935 side 110).

Det er hittil gitt statsbevilgning til føl-
gende parseller av denne rute:

1. Hasvik—Breivikbotn.

Denne vegparsell ble opptatt til bevilg-
ning på vegbudsjettet i 1931. Lengden ble
i overslag av 27. mai 1931 oppgitt til 17 358
m og arbeidsomkostningene til kr. 345 000
under forutsetning av en samlet bredde av
4,0 m og vegdekke av grus, delvis med
steinunderlag. I vegbudsjettprp. 1933 ble
overslagssummen forhøyet til kr. 361 000

fordi vegbredden forutsattes øket til 4,0 m
gjennom Hasvik fiskevær og til 3,6 m på
parsellene Hasvik—Bårvik og Haraldseng
—Breivikbotn. Senere ble planen utvidet
med en kortere strekning over dyrket mark
på Hansvoll i Breivikbotn, hvorved anleg-
gets kostende ble øket med kr. 4 000 for en
lengde av 320 m. I vegbudsjettprp. 1937 er
overslagssummen oppført med kr. 438 000.
Den vesentligste del av overskridelsen
skyldes nødsarbeidet.

Arbeidet ble påbegynt i 1928 for nøds-
midler (kr. 134 937.87). I alt er det bevil-
get kr. 437 937.87 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$
m. v. Anlegget var ikke regnskapsmessig
avsluttet 30. juni 1940.

Ifølge da foreliggende arbeidsrapport er
anleggets lengde 17 497 m med kjørebredde
delvis 3,6 m, men for den vesentligste
lengde 3,0 m. Maksimumsstigning 1 : 11 og
grusvegdekke.

✓ 2. Breivikbotn—Dønnesfjord.

Dette anlegg er nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1939.

Plan for anlegget som danner en direkte fortsettelse av forannevnte parsell, ble innsendt av overingeniøren 18. april 1939. For en lengde av 13 160 m er overslaget beregnet til kr. 402 000 forutsatt en kjørebredde av 3,25 m med møteplasser og vegdekke av grus samt maksimumsstigning 1 : 11.

Stortinget 1939 bevilget kr. 15 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til anleggets påbegynnelse. Arbeidet var ikke igangsatt 30. juni 1940.

3. Nordfjord—Sandøybotn—Lotre—Langstrand.

Parsellen *Sandøybotn—Lotre* ble opptatt til bevilgning på vegbudsjettet i 1934. Vegarbeidet var påbegynt allerede i 1931 for nødsmidler. Nærmere begrunnelse for anleggets berettigelse er gitt i vegbudsjettprp. ne for 1934 og 1935. Parsellen Lotre—Sandøybotn med senere fortsettelse til *Dønnesfjord* opplystes å ville ha sin betydning ved foreløpig å skaffe disse avsidesliggende fjorddistrikter forbindelse med utenverdenen. Lotre som har en god havn og ligger bare 20 km fra Hammerfest, vil også kunne anløpes av en annen lokalrute, Hammerfest—Skjervøy. Distriktet er tynt befolket, men overingeniøren opplyste at det er muligheter for en større befolkning. Han uttalte bl. a.:

«Utenfor Sørøya er bra fiskefelter og både i Sandøybotn og Dønnesfjord foregår jevnt bra høst- og vinterfiske. De mangelfulle kommunikasjoner har imidlertid vært til hinder for en full utnyttelse av fiskeriene og særlig da den mest lønnsomme gren av fiskerinæringen, ferskfiskeeksporten, som i den senere tid har fått en stadig

større betydning og blant annet medført kravet om særskilte fiskeeksportveier. Vei-forbindelsen tvers over øia til Sørøysund-siden vil skaffe distriktene en hurtig og hyppigere forbindelse med kystrutene og muligjøre eksport av ferskfisk.»

For parsellen Sandøybotn—Lotre var det undersøkt to linjer, en hovedlinje og en alternativlinje. Hovedlinjen var 11,017 km lang. Det var i planen medtatt følgende armer: Til Bådsfjord, 0,46 km, til Fiskenes hvor det er et større skoleinternat 0,28 km, til sjøen ved Sandvik dampskipsanløpssted 0,08 km og til dampskipsanløpsstedet Stor-elv, 0,20 km. Samlet lengde 12,037 km.

Alternativlinjen var 0,451 km lengre.

Hovedlinjen var beregnet å koste kr. 249 300, alternativlinjen kr. 253 000.

I vegbudsjettprp. 1936 ble overslagssummen for hovedlinjen oppgitt til kr. 239 300. De nevnte sidearmer forutsattes fremmet som bygdeveganlegg med statsbidrag. I vegbudsjettprp. 1937 foresloes valg av alternativlinjen som var beregnet til kr. 243 000 for 11 468 m. Overslagssummen ble i forelegget for Stortinget 1938 oppgitt til kr. 317 000 for 11 370 m. Planen ble utvidet til å omfatte forlengelsen *Lotre—Langstrand*, 5 150 m. beregnet til kr. 145 000. Stortinget 1939 gikk med på ytterligere utvidelse av planen med forlengelse vestover fra *Sandøybotn* til *Nordfjord*. Ifølge overslag av juni 1939 var denne parsell beregnet til kr. 178 000 for 5 837 m.

Overslagssummen for anlegget Nordfjord—Sandøybotn—Langstrand kom således opp i kr. 640 000 for en lengde av 22 357 m.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 410 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Ifølge den da foreliggende arbeidsrapport var det ferdigplanert 14 273 m med kjørebredde vesentlig 3,0 m og maksimumsstigning 1:10.

Rute 913.

Breivikbotn—Sørvær.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Dette anlegg ligger på Sørøya og danner en sidelinje til rute 912, idet anlegget går

ut fra Breivikbotn og vestover forbi Breivik til Sørvær.

Av den bevilgning som ble gitt av Stortinget 1939 til vegger i sjøbygdene disponeres kr. 53 000 til veganlegget Breivikbotn—Sørvær mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$.

Etter supposisjonsoverslag antas anlegg

av denne veg å ville kreve ca. kr. 608 000. Det forelå i 1939 bare plan for parsellen Breivikbotn—Veines som for en lengde av 3 574 m er beregnet til kr. 118 000. Arbeidet ble påbegynt i september 1939.

Rute 914.

Tufjord—Valen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Anlegget ligger på Rolvsøy i Måsøy herred. Da anlegget ble opptatt på vegbudsjettet i 1935 var det påbegynt for nødsnidler. Siden 1927 var det disponert i alt kr. 49 300 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

På Rolvsøy bodde i 1922 431 mennesker hvorav ca. 400 var interessert i vegen, som ellers har betydning både for jordbruk, oppdyrking og fiskeri.

I 1928 ble overslagssummen oppgitt til kr. 160 000 for 11 400 m forutsatt 3,6 m kjøredde i en lengde av 900 m gjennom Tufjord fiskevær og for øvrig 2,6 m med

maksimumsstigning 1 : 15 og vegdekke av grus.

I vegbudsjettprp. 1935 opplystes at overslaget lød på kr. 126 000. I 1936 ble det forhøyet til kr. 145 000 og i 1939 til kr. 154 300, hvilket siste beløp utgjør den samlede bevilgning pr. 30 juni 1940. Overslagssummen er senere forhøyet. Pr. 30. juni 1940 var det planert 11 086 m av den prosjekterte lengde 11 446 m. Kjørebredden er utvidet til 3,25 m for den del av vegen som opprinnelig var tenkt bygd 2,6 m bred (se vegbudsjettprp. 1936).

Rute 916.

Olderfjord—Smørfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1906/07.)

Denne riksveg som ble bygd 1911—1917 utgjør den nordre del av veganlegget Smørfjord—Kistrand, som er nærmere omdøpt i 2. bind side 500—501 og foranleder rute 50, avsnitt 9, Olderfjord—Ki-

strand. Lengden av vegen Smørfjord—Olderfjord er 9,4 km. Vegen ligger i Kistrand herred.

Se også avsnitt 14 under rute 50.

Rute 917.

Nordkappvegen: Honningsvåg—Nordkapp med sidelinjer til Kobbholet og til Skarsvåg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Dette vegprosjekt er utførlig omhandlet i vegbudsjettprp. for 1935 og 1938, side 3—155 og 157. Landsforeningen for Reiseturismen i Norge brakte frem spørsmålet om å bevilge midler til anlegg av en veg

fra Nordkapp allerede i 1908. Hverken vegrektøren eller Arbeidsdepartementet fant det på sin plass å kunne anbefale bevilgning på stats vegbudsjett til vegen. Den mentes å være av interesse utelukkende for turistsektoren. Imidlertid begynte det i 1930-årene å komme sterke krav på vegen også

fra det interesserte distrikt. I 1933 andro således Kjølvik herredsstyre om å få satt Nordkapp i forbindelse med riksvegen gjennom Nord-Norge. Det ble videre søkt om snarest mulig å få bygd vegstrekningen fra Nordkapp til Honningsvåg som første etappe.

Fra Honningsvåg til Skipsfjord var det allerede for flere år siden påbegynt en bygdeveg som på det nærmeste var ferdig i 1940 (se under bygdeveger i Kjølvik).

I 1937 forelå det en plan fra overingenjøren for fortsettelsen nordover:

Skipsfjord—Nordkapp	24 070 m	kr. 473 000
Arm til Skarsvåg 3 240 «	« 50 000

Tilsammen 27 310 m kr. 523 000

Vegdirektøren bemerket i vegbudsjettprp. 1938 at Nordkappvegens fortsettelse i sin tid bør opptas på vegbudsjettet som hovedveg mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. I første byggeperiode ville man søke å skaffe forbindelse fra Nordkapp til et sentralt sted. Det faller naturlig at dette blir Honningsvåg som vil bli et ledd i vegens fortsettelse sørover til forbindelse med riksvegen. Etter den oversikt som man hadde i 1937 ville det — uttalte vegdirektøren — ta lang tid før Nordkappvegen kunne bli ført frem helt ned til riksvegen ved Smørfjord i Kistrand. Veggen fra Nordkapp til Smørfjord ville med det som allerede var bygd og den gang var under arbeid bli ca. 10 mil lang + en ferje. Den antokes skjønnsmessig beregnet å ville koste om lag 2,5 mill. kroner. I brev av 20. november 1937 til vegdirektøren foreslo fylkesmannen tatt under overveielse å søke Nordkappvegen fremmet ekstraordinært ved opptagelse av lån som eventuelt tilbakebetales ved inntekter i form av bompenger av turisttrafikken. Dette ble anbefalt av vegdirektøren og av Arbeidsdepartementet og i overenstemmelse med forslag i den kgl. prp. (se denne side 193) samtykket Stortinget 1938 i, at veggen fra Honningsvåg til Nordkapp «vert opparbeid av distriktet ved hjelp av lån som vert betalt tilbake ved inntekter i form av bompengar, som det vert gjeve lov til å krevja upp av turistferdsla på veggen 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».

I vegbudsjettprp. for 1939 ble det bl. a. anført følgende:

«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 statsmaktene 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 dårlig har forstått 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 uvær hindrer 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 når 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

ønest samtidig med at riksveien åpnes til innmark.»

Veidirektøren er blitt mer og mer beyrket i at det vil være særdeles ønskelig å få påskyndet byggingen av en vei til ordkapp. 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 på grunn m. v. Utgiftene til veiens vedlikehold forutsettes utredet av de forannevnte bompenger.»

Vegdirektørens forslag ble tiltrådt av departementet og av Stortinget 1939. Pr. 1. juni 1940 var det således bevilget kr. 100 000 til påbegynnelse av veganlegget Skibsfjord—Nordkapp. På arbeidsrapport

for terminen 1939—1940 oppførtes overslagssummen etter overslag av februar 1940 med kr. 700 000.

✓ **Storbukt—Kobbholet.**

(Sidelinje til rute 917.)

Som en sidelinje til vegen Nordmansett—Honningsvåg ble det i årene 1921—1925 bygd en hovedveg fra *Storbukt* til *Kobbholet*. Prosjektet ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1916. I 1921 ble det stilt til disposisjon av nødsmidler kr. 115 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. I 1923 ble anleggets kostende oppgitt til kr. 125 000. Som sluttbevilgning bevilget Stortinget 1924 kr. 10 000. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 124 641.57 for en veglengde av 2 251 m med kjørebredde 3,25 m + flate steingrøfter i fjellterreng. Vegdekke steinlag og grus. Maksimumsstigning 1 : 15.

Rute 926.

✓ **Brennelv—Hamnbukt.**

(Kart i vegbudsjettprp. 1908.)

Denne veg er bygd 1907—1911 (se 2. bind side 501).

Angående senere utbedring henvises til rute 50, avsnitt 14, Smørfjord—Hamnbukt.

Rute 930.

Karasjokvegen: Lakselv—Karasjok.

Jfr. 2. bind side 499 om fjellstuer på denne vegrute.

Lakselv—Karasjok.

(I. t i vegbudsjettprp. 1918 og 1936.)

Krav om veg mellom Lakselv og Karasjok sees å være brakt på bane i 1898. I 1903 oppstilte fylkestinget dette anlegg i første rekke. Prosjektet ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1908, 1909 og 1910. Plan som ble antydnet av fylkesmannen for opparbeidelse av midlertidig kjørbarm komst ble ikke anbefalt av vegvesenet. Fylkesmannen sluttet seg derpå til avdegsingeniør Rodes forslag om opparbeidelse av alminnelig sommerveg med enkelt utstyr. I vegbudsjettprp. 1908 ble overdraget oppgitt til kr. 400 000 for 80 km veglengde. Det var forutsatt valg av en linje gjennom Lakselvdalen. Vegdirektøren gikk

ut fra at det ble ytet distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. til parsellen Skoganvarre—Karasjok, mens det var meningen å søke strekningen Lakselv—Skoganvarre oppført på vegbudsjettet uten fordring på kvotadelsbidrag (se vegbudsjettprp. 1913). Anlegget som var blitt oppført i vegdirektørens foreløpige forslag til fylkestinget i 1917, 1918 og 1919 fikk dog av budsjettmessige grunner ikke plass i vegdirektørens forelegg for Stortinget i disse år, men det ble oppført beløp til vegen i de kgl. prp. og bevilgninger gitt av Stortinget for budsjettterminene 1919—20 og 1920—21 med til sammen kr. 83 000. Fortsatte bevilgninger ble derpå gitt hvert år til og med terminen 1935—36, likesom det i årene 1921—27 disponertes kr. 152 000 av nødsmidler uten krav på distriktsbidrag.

Det opprinnelige overslag av 1907 viste