

S t a m s u n d — L e k n e s — S k u l b r u m. v. Der foreslås endel utbedringer på veistrekningene **S k a f t n e s — U r e** og **K a n g e r u r — S k i f j o r d**. Førstnevnte veiparti inngår i strekningen **F y g l e — U r e** som i 1923 blev omklassifisert fra bygdevei til hovedvei. **K a n g e r u r — S k i f j o r d** blev i 1915 klassifisert som bygdevei og i 1923 opført i fylkets 20-års veiplan som ordinær hovedvei med overslagssum kr. 70 000,00 for en lengde av 3,5 km. Denne strekning som vil komme til å inngå som ledd i hovedveisruten **L e k n e s — M o l a n d**, forutsettes omklassifisert til hovedvei og vil med de nu foreslåtte utbedringer bli fullt tjenlig som bilvei. Utbedringene av nevnte veistrekninger er anslått å koste tilsammen kr. 9 700,00.

Av de givne bevilgninger til utbedringer ved **S t a m s u n d — L e k n e s — S k u l b r u** opnåes der i henhold til det foreliggende en besparelse på i alt kr. 6 400,00, som foreslås anvendt til nevnte utbedringsarbeider. Det resterende beløp kr. 3 300,00 opføres mot distriktsbidrag $\frac{1}{4}$ m. v.

H e m n e s — K o r g e n. Fylkestinget anbefaler opført kr. 20 000,00 til utbedring av denne vei. Av budgетtmessige hensyn kan der intet opføres i veidirektørens forslag. M. h. t. plan og overslag forbeholdes avgitt uttalelse ved en senere leilighet.

Departementet skal bemerke:

Efter budgетtforlaget's avgivelse har veidirektøren oplyst, at der på de gitte bevilgninger til veianleggene **K o r s n e s — U l f s v å g** og **R i n d b ø — Ø k s n e s** vil spares henholdsvis kr. 16 000,00 og kr. 23 100,00.

I overensstemmelse med overingeniøren for fylkets veivesen anbefaler veidirektøren innhentet Stortingets samtykke til, at nevnte beløp tillates anvendt således:

Kr. 16 000,00 til veianlegget **N a r v i k — B e i s f j o r d** mot distriktsbidrag $\frac{1}{6}$ — en sjettedel — m. v. og kr. 23 100,00 til veianlegget **F i n n e i d — R o g n a n** mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ — en tiendedel — m. v.

Departementet slutter sig til veidirektørens forslag.

Stortinget i 1925 gav sitt samtykke til at der av den forventede besparelse på den

gitte bevilgning til reparasjon av hovedveien i **K j e g g e n** anvendes kr. 4 500,00 mot bidrag $\frac{1}{4}$ — en fjerdedel — m. v. til forbygningsarbeider ved **P o t h u s** bro (se veibudgетtprp. for 1925 side 71).

Besparselsen på ovennevnte bevilgning er nu øket med kr. 4 000,00.

Veidirektøren har meddelt, at der trenges mere til sikringsarbeider ved **P o t h u s** bro enn hvad der er bevilget, og foreslår i tilslutning til fylkets overingeniør, at der av den nye besparelse anvendes det fornødne til nevnte sikringsarbeider ved broen over **S a l t d a l s e l v e n** ved **P o t h u s**.

Departementet tiltrer dette forslag.

Troms fylke.

1. Nye arbeider.

For inneværende budgетtår er bevilget kr. 512 675,00 brutto og kr. 450 075,00 netto, hvorav til ekstraordinære veianlegg henholdsvis kr. 151 300,00 og kr. 139 900,00.

I sin innstilling til fylkestinget 1926 uttalte veikomiteen, at de bevilgninger som man for tiden får til Troms fylke, ikke på langt nær kan tilfredsstille de krav som kommer fra de forskjellige kommuner, dette til tross for at kommunene selv yder distriktsbidragene til anleggene. Man måtte inntrengende henstille til statsmyndighetene å øke veibudgетtet slik, at de mest berettigede krav kan tilgodesees.

Fylkestinget androg prinsipalt om en bevilgning av størrelse som forutsatt i veiplanen av 1923 (ordinært 1 mill. kroner, ekstraordinært kr. 400 000,00 brutto). Subsidiært anbefaltes der bevilget kr. 618 275,00 brutto, tilsvarende 543 350,00 netto.

Veidirektørens nærværende forslag lyder på kr. 462 275,00 brutto og kr. 399 250,00 netto. Herav er henholdsvis kr. 138 000,00 og kr. 123 575,00 opført som ekstraordinært.

Kap. 718 og 2601. Veiarbeider.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgett- prop.	Prosjektert lengde m.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget m. v.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sama—Gåre (omlegning over Kvæfjordeidet) ..	1904—05	13 348	¹⁾ 534 000,00	130 000,00	¹⁾ 404 000,00	52 000,00
Grov—Saltvatn—Skod- bergvatn.....	1915	12 215	435 000,00	329 000,00	106 000,00	28 000,00
Engenes—Iceland—Sør- vik med bro over Ånder- vågstrømmen	1918	16 723	498 000,00	245 000,00	253 000,00	24 000,00
Tennevoll—Soløy—Sjø- veien med arm til Havnli	1913	20 649	731 000,00	655 000,00	76 000,00	50 000,00
Strømmen bro—Vashaug med arm til Bjorelvnes (Lenvik prestegård) ..	1914	22 371	552 000,00	550 000,00	2 000,00	2 000,00
Kastneshavn—Finlands- nes med arm til Espenes	1926	22 492	632 000,00	133 000,00	499 000,00	50 000,00
Sagelvvatn—Øverbygden med sidelinje til Tak- elvdalen og ombygning av Ophus bro	1912	40 656	994 000,00	878 000,00	116 000,00	100 000,00
Målsnes—Flatnes	1890	6 840	¹⁾ 270 000,00	—	¹⁾ 270 000,00	10 000,00
Dorrisjok—Bilto (Nord- reisadalen)	1923	22 922	¹⁾ 398 000,00	162 000,00	¹⁾ 236 000,00	47 000,00
Kollen—Brandhaug	1912	14 898	¹⁾ 348 000,00	105 000,00	¹⁾ 243 000,00	—
Oteren—Pollen	1927	ca. 32 600	?	—	—	20 000,00
Sørkjøs—Langslet—Rot- sundelv	1927	12 788	500 000,00	468 000,00	32 000,00	25 000,00

Sama—Gåre. Overslaget er redusert siden forrige forelegg. Der vil bli utarbeidet en ny plan for denne vei, hvorved yderligere reduksjon i omkostningene kan opnåes (kfr. veibudgettprop for 1926, side 66).

Tennevoll—Soløy—Sjøveien med arm til Havnli. Armen fra Laberg til Havnli er nu ferdig og overtatt av distriktet. Veien har kostet kr. 55 050,00. Forutsetningen har vært at halvdelen av anleggsomkostningene skulde utredes av militærvesenet. I 1918 blev der på hærbudgettet bevilget som bidrag kr. 15 000,00, halvparten av den oprindelige overslagssum. Forsvarsdepartementet finner at der ikke bør ydes yderligere bidrag av militærvesenet. Veidirektøren går derfor ut fra, at man nøier sig med det bevilgede bidrag kr. 15 000,00.

Strømmen bro—Vashaug med arm til Bjorelvnes. Under henvisning til veibudgettprop. for 1926, side 66—67, opplyses, at forlengelsen fra Bjorelvnes til Lenvik prestegård for en lengde av 960 m. er beregnet å koste kr. 30 000,00.

Sagelvvatn—Øverbygden med sidelinje til Takelvdalen og ombygning av Ophus bro. Etter det nu foreliggende er sidelinjen til Takelvdalen beregnet å koste kr. 254 000,00. Da der ikke foreligger plan for denne sidelinje i sin helhet må der fremdeles tas forbehold med hensyn til overslaget. Hittil er bevilget som ekstraordinært kr. 145 000,00. Ved nærværende anledning opføres kr. 93 000,00 som ekstraordinært.

Målsnes—Flatnes. Den gamle vei er bygget i 1858—1859 helt for statsmidler (se Veiv. hist. I, side 496). Den er i mange henseender mangelfull og trenger å bli modernisert. I 1920 bevilget Stortinget kr. 50 000,00 mot distriktsbidrag $\frac{1}{2}$ m. v. til veiens delvise utbedring. Denne bevilgning er på det nærmeste brukt. I 1916 blev der utarbeidet en plan for hel omlegning i en lengde av 6 840 m. Etter nutidens priser antas dette arbeide å ville koste kr. 270 000,00. Det vil imidlertid bli nærmere overveiet, om man ikke med rimelige omkostninger kan opnå en tilfredsstillende

¹⁾ Overslagssummen antas efter nærmere undersøkelse å ville bli redusert.

plan med en mere omfattende utbedring av den gamle vei. Etter veiplanen av 1923 skulde turen til å optas på budgettet være kommet til dette anlegg, og fylkestinget foreslår opført kr. 20 000,00 mot distriktsbidrag $\frac{1}{8}$ m. v. Sådant bidrag er også anbefalt av overingeniøren i betraktning av at Målselven herred har meget stor vedlikeholdsbyrde (i 1926 166 km. offentlig vei), som blir yderligere øket når veien Sagelvvann—Øverbygden blir ferdig. Hertil kommer — uttalte overingeniøren — at ca. $\frac{5}{6}$ av hovedveiene er meget gamle og særdeles tarvelig bygget, så de med store omkostninger må ombygges.

Den tidligere veidirektør uttalte sig for $\frac{1}{5}$ kvotadelsbidrag. Under henvisning til hvad der er anført i veiplanens avsnitt om utgiftenes fordeling på staten og distriktene (se nærværende prop., bilag, side 4) tillater veidirektøren sig å foreslå, at distriktsbidraget fastsettes til $\frac{1}{5}$ m. v.

Kollen—Brandhaug. Oprinnelig var omkostningene for dette anlegg beregnet til kr. 571 000,00. I forrige forelegg blev overslagssummen opgitt til kr. 409 000,00 og er nu opført med kr. 348 000,00. Der er ifølge siste modifiserte plan projektert hel omlegning av 6 partier med kjørebredde 3,25 m. og ombygning av 3 broer (samlet lengde 4005 m.). De øvrige partier av veien er forutsatt utbedret i en lengde av 10 893 m. Veidirektøren har i det vesentlige tiltrådt planen for de projekterte omlegninger og de 3 broer, men er fremdeles av den opfatning at utgiftene til utbedring av de gamle veipartier må kunne reduseres. Det er derfor henstillet til overingeniøren å fremkomme med nytt modifisert overslag.

De hittil givne bevilgninger til denne vei har vært regnet som ekstraordinære. I veibudgetprop. for 1926 uttalte veidirektøren at de beløp som senere skal bevilges bør opføres ordinært, forsåvidt ikke ekstraordinære midler til oparbeidelse av gjennomgangsveien kan tilveibringes på annen måte.

Det i veidirektørens foreløbige forslag for 1927—1928 opførte beløp, kr. 20 000,00, var i overensstemmelse med denne uttalelse regnet som ordinært.

Overingeniøren har i den anledning bl. a. anført følgende:

«Når de lokale interesser, som her, er tilgodesett av distriktet med en allerede eksisterende vei, der efter omstendighetene tilfredsstillende dette behov, så kan det efter min mening ikke være riktig å foreta utbedring og omlegning av veien til fortrenghet for andre berettigede anlegg i helt veiløse strøk i fylket. Jeg tillater mig derfor å foreslå at fylkestinget retter en inntrengende henstilling til veidirektøren om at bevilgningene til vei-

anlegget Kollen—Brandhaug overensstemmende med forutsetningene for beslutningen om distriktsvedtagelsen, må bli opført ekstraordinært på veibudgettet som hittil.»

Veikomiteen var enig i overingeniørens uttalelse; likeså fylkestinget som har foreslått kr. 50 000,00 bevilget som ekstraordinært for kommende termin.

I skrivelse av 20de september 1926 har fylkesmannen inntrengende henstillet, at fortsatt bevilgning til anlegget må bli opført ekstraordinært.

Under henvisning til hvad der er anført i forrige veibudgettprop. side 67—68, skal veidirektøren bemerke følgende:

Efter hvad det er oplyst både av overingeniøren og fylkestingets veikomite er den nuværende vei fullt tjenlig for den forholdsvis lille lokaltrafikk. En omfattende utbedring skulde bare være nødvendig av hensyn til at veien er et ledd i gjennomgangsruten.

I den anledning opplyses, at veien ifølge uttalelse fra militære autoriteter er fullt fremkommelig for alle våbenarter.

Veidirektøren har med det kgl. departements tilslutning i forslaget om gjennomgangsveienes vedlikehold foreslått denne vei medtatt som ledd i landets gjennomgangssystem. Staten er således interessert i å få en god vei. Ikke desto mindre antas det, at hensynet til å få alle fylkets bygder sammenknyttet ved veiforbindelser er så viktig, at det må være rett at de begrensede midler som man for tiden har til rådighet først og fremst anvendes til veier i de veiløse strøk, og at man foretar omlegninger og utbedringer av eksisterende veier bare i den utstrekning det er påkrevet av hensyn til trafikken.

Man bør derfor efter veidirektørens mening for tiden innskrenke fullkommengjørelsen av veien Kollen—Brandhaug til det mest nødvendige og for øvrig se tiden noget an for denne veis vedkommende.

Ved nærværende anledning opføres der intet til heromhandlede anlegg.

Oteren—Pollen. På gjennomgangsruten sønnenfra Ofoten og nordover mangler der nu bare vei mellom Oteren og Pollen i Lyngen for å få sammenhengende vei helt op til Lyngseidet og til Årøbukta på Lyngfjords vestsida. Denne vei er i veiplanen av 1923 supposisjonsmessig anslått til et kostende av 1 $\frac{1}{2}$ mill. kroner for en lengde av 32,6 km. Detaljundersøkelse er igangsatt i år.

Fylkestinget har til veiens påbegynnelse i kommende termin foreslått bevilget kr. 10 000,00 mot distriktsbidrag $\frac{1}{15}$ m. v.

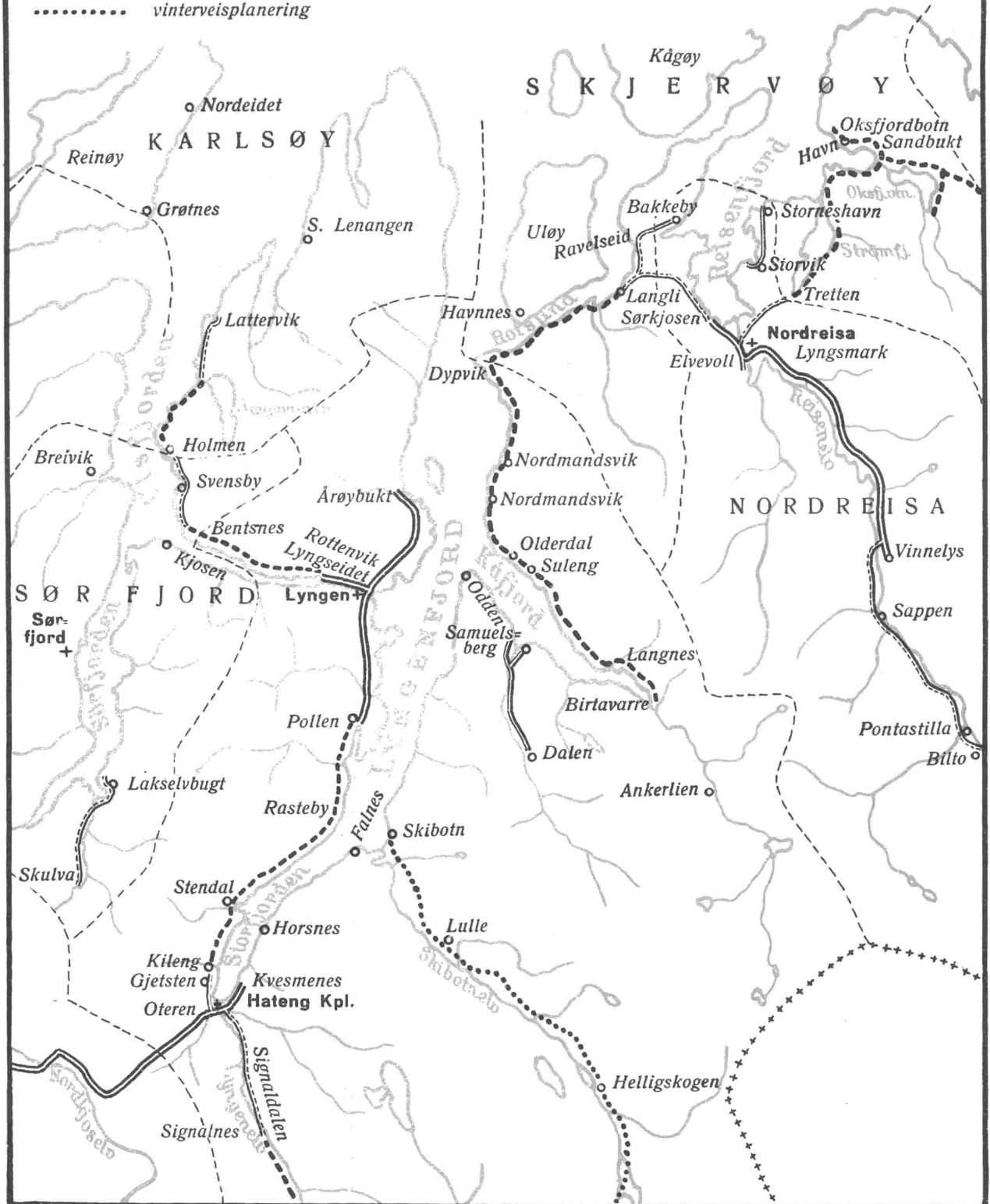
Hvad bidragets størrelse angikk uttalte veikomiteen i sin innstilling til fylkestinget, at vedkommende herred må bære distriktsbidraget, og at hvis dette blir satt høiere enn

LYNGEN-SKJERVØY-NORDREISA

MÅLESTOK 1 : 500 000

10 km 0 10 20 30 40 50 km.

- | | | | |
|-------|-----------------------|-----------|------------------|
| ----- | veiprojekt | ----- | vei under anlegg |
| ==== | eksisterende hovedvei | +++++ | riksgrense |
| ==== | do. bygdevei | - - - - - | herredsgrense |
| | vinterveisplanering | | |



til $\frac{1}{15}$ vil det bli vanskelig å få fremmet anlegget.

I veiplanen av 1908 var det forutsatt $\frac{1}{5}$ kvotadelsbidrag til denne vei. Imidlertid finner veidirektøren nu å burde foreslå, at bidraget settes til $\frac{1}{10}$ m. v. Hvis dette bidrag skulde falle for tungt for herredet, bør efter veidirektørens mening fylkeskommunen tre støttende til (kfr. i øvrig veibudgettprop. for 1908, side 159, og innst. S. VII samme år, side 49—50).

Fra interessert hold er det blitt fremholdt, at den naturlige forbindelse med innlandsveien for distriktene nord for Lyngen må være på Storfjordens østre side fra Kvesmenes til Skibotn og derfra over fjellet til Mandalen med ferje herfra til østre side av Kåfjord.

Denne plan vil bli nærmere overveiet, men efter det foreliggende antar man at den vanskelig lar sig gjennomføre.

Under enhver omstendighet vil der være behov for en vei fra Oteren til Lyngen.

Under forutsetning av at gjennomgangsveien må føres på Storfjordens vestsida foreslår veidirektøren kr. 35 000,00 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til veianlegg fra Oteren til Pollen.

Om plan og overslag må veidirektøren forbeholde sig nærmere uttalelse.

Sørkjøs—Langslet—Rotsundelv. I den av fylkestinget 1923 vedtatte veiplan er blandt ordinære hovedveianlegg opført veiprojektet Birtavarre—Langli—Sør-

kjos, liggende i de 3 herreder Lyngen, Skjervøy og Nordreisa.

Av dette veiprojekt utgjør strekningen Normannvik—Spåkenes—Rotsund—Langslet—Sørkjøs, i alt 41,2 km., en del av gjennomgangsveien gjennom Nord-Norge (kfr. hosstående kart). Fylkestinget vedtok i 1922 distriktsbidrag $\frac{1}{8}$ m. v. til veianlegget Sørkjøs—Langli—Birtavarre. Siden 1922 er der for nødsmidler oparbeidet vei fra Sørkjøs i Nordreisa til Langslet i Skjervøy, 10 325 m., beregnet til kr. 468 000,00, hvilket beløp i sin helhet er stillet til disposisjon. I år har Socialdepartementet meddelt, at der ikke av hensyn til arbeidsløsheten kan anbefales stillet til disposisjon yderligere nødsmidler til veianlegget Sørkjøs—Skjervøy grense—Birtavarre. Den byggede vei fra Sørkjøs til Langslet vil ikke komme til full nytte før den er ført frem til dampskipsanløpsstedet Rotsundelv. Strekningen Langslet—Rotsundelv er for en lengde av 2 463 m. beregnet å ville koste kr. 32 000,00. I sin innstilling til fylkestinget i 1926 uttalte veikomiteen, at det er påkrevet snarest mulig å få veien forlenget til Rotsundelv av hensyn til den allerede nedlagte forholdsvis store kapital. I overensstemmelse med komiteen har fylkestinget anbefalt opført kr. 25 000,00 til veiens fortsettelse. Beløpet henstilles opført som ekstraordinært. Veidirektøren slutter sig til fylkestingets forslag. Distriktsbidraget anbefales satt til $\frac{1}{8}$ m. v. (kfr. veidirektørens skrivelse av 8de desember 1922 til Arbeidsdepartementet).

b Bygdeveier.

Anleggets navn.	Kart i vei-budgett-prop.	Nuværende overslags-sum.	Forutsatt statsbidrag.		Hittil bevilget m. v.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kvotadeld.	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Bygdevei i Signaldal...	1919	186 200,00	$\frac{3}{4}$	139 650,00	135 375,00	4 275,00	4 275,00
Magisås—Rørbak.....	1926	88 000,00	$\frac{8}{10}$	70 400,00	38 660,00	31 740,00	10 000,00

Som bidrag til fylkets veifond foreslåes opført kr. 40 000,00.

Magisås—Rørbak. Denne vei danner en fortsettelse av hovedveien fra Bardu og Målselven til Magisås i Salangen. Fra Rørbak fører vei videre gjennom Dyrøy herred til Brødstad i hovedveianlegget Kastneshavn—Finnlandsnes. Veien over Rørbak er foreløbig den eneste forbindelse som Dyrøy får med fylkets veinett. Den burde — mener overingeniøren — egentlig ha vært klassifisert som hovedvei. I fylkets veiplan av 1923 er den

imidlertid opført som bygdevei med statsbidrag og står nu for tur til opførelse på veibudgett. Veiarbeidet er allerede påbegynt for nødsmidler. Hittil er disponert kr. 38 660,00 som statsbidrag under forutsetning av at staten yder $\frac{6}{10}$ og distriktet $\frac{4}{10}$ av anleggets kostende. Salangen formannskap har søkt om å få veien klassifisert som hovedvei; subsidiært andras om at staten yder $\frac{8}{10}$ stats-tilskudd til anlegget. Fylkestinget har i år anbefalt veien fremmet som bygdeveianlegg med statsbidrag $\frac{4}{5}$ ($\frac{8}{10}$). I skrivelse av 29de

Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

september 1926 opplyser overingeniøren, at Salangen kommune har anvendt betydelige beløp for å få sitt veinett istand. Kommunens samlede forskudd til veibygning antas å være omtrent kr. 200 000,00. I betraktning herav og fordi veien Magisås—Rørbak er et ledd i en rute, som har karakter av hovedvei, anbefaler overingeniøren på det beste Salangen kommunes andragende. Fylkesmannen slutter sig hertil. Også veidirektøren vil etter om-

stendighetene slutte sig hertil, idet veien antas å ville få stor betydning.

2. Utbedring av eldre veier.

For inneværende budgettår er bevilget kr. 65 000,00 brutto og kr. 52 000,00 netto. For kommende år opføres henholdsvis kr. 69 000,00 og kr. 49 900,00.

Anleggets navn.	Nuværende overslagssum.	Bevilget.	Resterer.	Foreslåes opført.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense	120 000,00	29 000,00	91 000,00	¹⁾ 24 000,00
Setermoen—Målselv grense	158 000,00	99 000,00	59 000,00	14 000,00
Flatnes—Fredriksberg—Fjellfroskryggen	240 400,00	130 000,00	110 400,00	¹⁾ 24 000,00
Alteidet—Finnmark fylkesgrense	54 000,00	—	54 000,00	7 000,00

Alteidet—Finnmark fylkesgrense er nytt. Veidirektøren er enig i at dette arbeide nu optas på budgett. To broer i Kvænangen (over Langdalselven og Eideelven) er tillatt ombygget for midler som forskuddsvis utredes av fylkesveikassen mot refusjon, når bevilgning til veiens utbedring måtte bli gitt på statens veibudgett. Veidirektøren har tiltrått planen for anlegget som går ut på hel omlegning i en lengde av 1 090 m. for derved å undgå den ellers påkrevde ombygning av 4 broer over Eideelven. Likeledes er foreslått ombygning av 4 broer og anlegg av møteplasser på den nuværende 3,5 m. brede vei i en lengde av 4 768 m. Distriktsbidraget til denne utbedring anbefales satt til $\frac{1}{10}$ m. v.

Finnmark fylke.

1. Nye arbeider.

For inneværende budgettår er bevilget kr. 486 200,00 brutto og kr. 456 950,00 netto. Heri inngår henholdsvis kr. 185 000,00 og kr. 171 250,00 ekstraordinært til parseller av gjennomgangsveien.

For kommende år foreslåes opført kr. 447 400,00 brutto og kr. 425 400,00 netto, hvorav henholdsvis kr. 180 000,00 og kr. 170 500,00 ekstraordinært til gjennomgangsveien.

a. Hovedveier.

Anleggets navn.	Kart i veibudgettprop.	Projektert lengde m.	Nuværende overslagssum.	Hittil bevilget m. v.	Resterer.	Foreslåes opført.
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lakselv—Karasjok	1918	79 572	1 285 000,00	660 000,00	625 000,00	70 000,00
Kvalsund—Repparfjordbunn	1925	17 918	473 000,00	365 000,00	108 000,00	65 000,00
Baatsfjord fiskeværvei	—	3 433	128 000,00	33 000,00	95 000,00	30 000,00
Bergsfjord fiskeværvei	—	4 103	120 000,00	37 000,00	83 000,00	30 000,00
Kistrand—Kolvik	1900—01	22 502	500 000,00	490 000,00	10 000,00	10 000,00
Smalfjord—Vestertana	1924	24 675	577 000,00	235 000,00	342 000,00	90 000,00
Repparfjord—Porsangerfjord	1925	29 800	²⁾	15 000,00	²⁾	80 000,00

¹⁾ Herav kr. 10 000,00 til utbedring av broer.

²⁾ Plan og overslag foreligger ennå ikke.