

Spesialundersøkelser

på Ytre Senja.

ERIK BJØRNSTAD

AVD. ING.

Arkiv K-4-9.

Bj./le.

Tromsø, den 14. november 1960.

HERR VEGSJEFEN I TROMS
TROMSØ

Spesialundersøkelser på Ytre Senja.

Jeg viser til fylkestingsvedtak sak nr. 55/60, samt mundtlig oppdrag fra Dem.

Oppdraget skulle gå ut på å lage en samlet vegplan for alle større steder innen herredene Torsken, Berg og Hillesøy på Ytre Senja, som ikke allerede har vegforbindelse eller som får det ved de nå igangværende større anlegg.

Den plan jeg har utarbeidet, baserer seg på personlige befaringer i marken både fra land- og sjøsiden, noen opplysninger har jeg dog fra tidligere befaringer av vegvesenets ingeniører. Mestparten av befaringene i terrenget er utført i sommer- og høsthalvåret, jeg kjenner bare for en del av terrenget for holdene om vintere. Det er vel imidlertid liten grunn til å anta at det på enkelte steder skal være slike snøforhold at de avviker ekstremt fra forholdene som en kjenner dem ellers på Ytre Senja.

Jeg skal først summere opp en del av de momenter som jeg har lagt til grunn for planen.

Ingen av stedene på Ytre Senja som enda ikke har fått løst sitt vegproblem, har noe stort innbyggertall. De største plassene har noen hundre innbyggere, og det er vanligvis øde land og langt mellom stedene. Terrenget er vilt og vanskelig og for det meste værhardt.

Jeg har fåtstått oppgaven slik at planen må ligge innenfor en økonomisk forsvarlig ramme, som det kan være mulighet for å

./

få realisert, befolkningstettheten og terrenget tatt i betraktning. Det har liten hensikt å legge frem en så kostbar plan at det i beste fall vil ta menneskealder for å fullføre den, Det befolkningen der uten tenker er en plan som de kan ha håp om å se de første resultater av i løpet av de nærmeste år fremover. Under utformingen av en slik plan ville det være naturlig å forsøke å kombinere vegforbindelsene for flere steder for å redusere utgiftene, og dette har jeg hatt for øye under alle befaringene.

Det som gjør forholdene for befolkningen på Ytre Senja verre enn de fleste andre vegløse distrikter, er den værharde kysten, særlig vinterstid. Dette betinger at det må legges stor vekt på at de planlagte veger må legges i slikt terreng at de med rimelig sikkerhet kan holdes oppe om vintere. Jeg vil understreke dette moment, da svært mange av innbyggerne derute later til å bekymre seg lite om dette problem, eller de tenker muligens som så at blir først vegen bygget, så finnes det sikker en mulighet for å holde den åpen.

Det ville være ønskelig om vegplanen kunne utformes slik at ikke hele planen må realiseres før den kan gi resultater for befolkningen, men at en etappevis utbygging vil bedre kommunikasjonsforholdene for de fleste stedene.

Alle fjordene på Ytre Senja ligger åpne ut mot havet og er værharde, men det er likevel en tydelig forskjell på forholdene rundt næringene og inn i fjordbotnene. Under befaringen min med båt, var det pålandsvind, dels vestlig og dels nordvestlig frisk bris. Det var ubehagelig rundt næringene og yttersti fjordene, mens det var smult vann inne i fjordbotnene. Jeg nevner dette i forbindelse med henblikk på en etappevis utbygging av vegnettet, slik at f.eks. sjøreiser innskrenkes til å krysse fjordene for å komme i forbindelse med vegnettet. Som eksempel på en slik foreløpig løsning vil jeg nevne Skalandsfjorden. Det er ingen tvil om at befolkningen på Skalandsfjorden betrakter den forebindelsen de må har fått som et stort fremskritt. De må riktignok krysse fjorden for å komme til vegnettet, og det kan være hardt nok i styggevær, men det er ikke så hardt som på Yttersida, og lidelsen er redusert til mindre enn en halv time. På den annen side regner nok de fleste Skalandsværingene med den forbindelse de har fått, som en foreløpig løsning mens de venter på at det før eller siden skal bli bygget veg helt fram.

Med det kjennskap jeg hadde til terrengforholdene tidligere, var jeg på forhånd klar over at det neppe ville være mulig å utforme en vegplan i dette strøk uten bruk av tunneler. Det kan hevdes at når en tunnel er ferdig utbygd i godt fjell, så kreves den lite vedlikehold. Imidlertid har en tunnel i en veglinje så mange andre ulemper, f.eks. blinding, eksosfare, føreskifte m.v., at den er ikke ønskelig i en vegtracé. Men det viktigste moment er kostnaden. Grovtregnet må det vel kalkuleres med at en tunnel blir ca. 10 ganger så dyr som en veglinje i dagen. Jeg kan vanskelig tenke meg at det er mulig, med de restriksjoner som gjelder innen vegarbeidsdriften, å slå en tunnel billigere enn ca. kr. 2.000,- pr. løpende meter. Kostnaden for en linje i dagen vil variere sterkt, alt etter terrengforholdene, fra ca. kr. 100,- til kr. 3-400,- pr. løpende meter, med et gjennomsnitt på vel kr. 200,- pr. 1.meter. Mer billedlig kan en si det slik, at istedenfor 1 km. tunnel kan en få 10 km. veg i dagen hvis det lykkes å finne noenlunde brukbart terreng. På Ytre Senja er imidlertid terrengforholdene jevnt over så vanskelig, at sammenligningen ikke blir fullt så ugunstige som tallene ovenfor viser. Men kostnadsforskjellen blir allikevel så stor at det er all grunn til å forsøke å unngå tunnel hvor det med rimelighet kan gjøres. Hvis det blir for mange tunneler på en slik vegplan, vil kostnadsoverslaget bli så stort, at det ligger langt utenfor rimelighetens grenser å få den gjennomført.

Den vanskeligste delen av oppgaven var å skaffe seg pålitelig opplysninger om steinsprang, steinras og sneskred. De opplysningene jeg har samlet, er tildels motstridende, og for en del må det også antas at de er farget av vedkommendes personlige interesse for valg av alternativ. Imidlertid er det mulig å trekke en del holdepunkter av terrengets utseende og formasjon. Terrenget er jevnt over så brattlendt og vilt, at det må regnes med steinsprang på ganske mange plasser, men sneskred var mere begrenset til enkelte faste punkter, og steinras forekommer bare på et par av de aktuelle plasser. Det alt overveiende foregår i vårløysinga, det er få plasser som er farlig hele året rundt.

Å bygge alle disse vegene som det er behov for, 100% trygge, er neppe overkommelig hverken teknisk eller økonomisk. Etter min mening må det være forsvarlig å løse oppgaven slik, at de steder som er farlig året rundt må unngås, eventuelt ved å bruke tunnel. Det samme gjelder slike steder hvor terrenget ovenfor er så brattlendt at skred eller steinsprang vil komme luftvegen, altså mere loddrett ned på vegbanen, selv om det hender bare i vårløysninga. Derimot må det kunne forsvares å legge veglinjen på slike plasser hvor horisontalavstanden mellom floget og veglinjen er såpass stor at snøskred eller steinsprang forutsettes å komme inn mot veglinjen etter terrenget. Som sammenligningsgrunnlag vil jeg nevne Lavangsdalen på riksveg 860, og Kvernfloget ved Fauske på riksveg 50.

Jeg er imidlertid klar over at de argumenter som vil bli brukt i diskusjonen ved valg av eventuelle alternativer tracér, er nettopp hensynet til rasøfarens ved siden av mulighetene for snøbrøyting, da befolkningen derute som naturlig er forutsett å kjenne forholdene best selv. Det skal dog bemerkes, at det meste av terrenget er øde og ubebodd, slik at de fleste observasjoner som er gjort, er rent sporadiske. Sikre opplysninger om hyppigheten vil en neppe få før etter vegen er bygd, slik at en får så og si daglige observasjoner.

Jeg skal så gå over til selve vegplanen, og de steder som er aktuelle er vist på skisse 1.

Regnet nordfra Hekkingen og sørover blir det oppdelt herredsvis:

Hillesøy.

Astria i Baltsfjord.

Husa i Øyfjorden.

Fjordgård i Øyfjorden.

Berg.

Mefjordbotn i Mefjorden.

Grashopen i Mefjorden.

Senjahopen i Mefjorden.

Mefjordvær i Mefjorden.

Ersfjord.

Steinfjord.

Skalandområdet.

Torsken.

Grunnfarnes.

Kaldfarnes.

Veimannsbotn.

Sifjord.

Finnes i Sifjord

Leikvik i Selfjorden.

Flakstad i Selfjorden.

Skisse 1 viser også det nærmest liggende vegnett, som det kan være aktuelt å få tilknytting til.

De enkelte vegprosjekter.

Berg herred.

Prosjektene i dette herred omfatter boplassene i Mefjorden, Skalandsområdet og Ersfjord og Steinfjord.

Mefjorden: Når det gjelder Mefjorden, er det neppe mulighet for alternativlinje. Etter min mening finnes det bare en mulig veglinje til de fire boplassene i denne fjorden. Veglinjen må gå fra Stønnesbotn over Mefjordeidet til Mefjordbotn og derfra videre på sørsiden av fjorden og fram til Grashopen og Senjahopen. Fra Senjahopen er det vegforbindelse ut til Mefjordvær.

Jeg har sett på en alternativlinje forbi Helvetesvatn, men både høyde og særlig terrengforhold og nedstigning utelukker denne som brukbar. Det samme kan en si om en tunnelforbindelse fra Ersfjord til Senjahopen, foruten at det blir en lang og kostbar tunnel, forutsetter en slik løsning at det først blir vegforbindelse til Ersfjord, som bare for seg er en svær og langsiktig affære. Tilbake står som eneste mulighet en linje direkte fra Stønnesbotn. Denne linje begynner i Hillesøy herred og går opp Skiftingsdalen og forbø begge vatna på nordsiden til den når herredsgrensen på det høyeste punkt ca. 100 meter over havet. Det er mulig at det kan bli et vanskelig punkt for brøytingen akkurat før nedstigningen begynner, men det blir i tilfelle så kort at det blir rimelig omkostninger for å bygge det inn eller skjerme det. Der nedstigningen begynner, blir det en stor og kostbar fjellskjæring, men videre ned er terrenget mere rimelig, Tracéen må gå ned sørover i en stor bue svinge tilbake nordover til gårdene i Mefjordbotn for å overveinne høydeforskjellen.

Dette vegprosjekt Stønnesbotn-Mefjordbotn har fremtredende plass på den nå gjeldende vegplan. Der er 8,0 km. langt, hvorav 6,0 km. i Hillesøy og 2,0 km. i Berg.

Når dette prosjektet er bygget vil det foruten å gi direkte forbindelse for oppsitterne i Mefjordbotn, også gi en betydelig forbedring av kommunikasjonsforholdene for de tre fiskeværene ute i Mefjorden, nemlig Grashopen, Senjahopen og Mefjordvær. Disse kan nemlig ved en båt- eller ferjeforbindelse over fjorden komme til vegbukten i Mefjordbotn på en lignende måte som Skalandområdet idag har forbindelse med Straumsnes. Forbindelsen blir i dette tilfelle litt lengere, og Mefjorden er sikker nok også værhardere å krysse enn Bergsfjorden, men det skulle likevel være en fullt brukbar løsning med unntagelse av de værste stormdagene.

Fra Mefjordbotn kan vegen fortsette langs strandlinjen og utover til Grashopen og videre rundt til Senjahopen. Herfra er det som nevnt veg fram til Mefjordvær. Terrenget på sørsiden av Mefjorden var på langt nær så avskrekkende som jeg hadde forestilt meg, det må riktignok bygges en ca. 500 meter lang tunnel under floget i Breitind, men forøvrig er terrenget etter mitt skjønn brukbart. Det veksler med større og mindre fjellskjæringer, med det er også en god del som kan planeres med maskiner. Lengden fra Mefjordbotn til Grashopen og videre til Senjahopen blir 14,0 km.. Tracéen er vist på skisse 2.

Ersfjord og Steinfjord.

Uansett hvordan vegforbindelsen for disse to fiskeværene løses, må det være en forutsetning at det bygges veg mellom Ersfjord og Steinfjord rundt Tungenesset. Terrenget her er ikke helt trygt for snøskred, men strandlinja er såpass bred, at det skulle være forsvarlig å legge vegen på den. Lengden av denne forbindelsen blir ca. 7,0 km..

Vanskeligere er det å gi disse to værene vegforbindelse utad, det vil i første omgang si til Skalandområdet. Det har hittil vært oppsitternes mening at dette kan gjøres ved å bygge veg fra Bergsbotn opp langs Ersfjordvaten, over Ersfjordskaret og ned til Ersfjord. På skisse 2 er denne tracé inntegnet som Alt. I.

Det er imidlertid mange momenter som taler imot denne løsningen. Det blir sterk stigning fra Bergsbotn og opp til vatnet, inntil 1:10, og terrenget langs Ersfjordvatnet er ikke innbydende, og neppe heller helt trygt for skred. Gjennom skaret må det regnes med en tunnel på ca. 700 meter, dels for å overvinne høyden, men mest på grunn av den vanskelige nedføringen til Ersfjord. Denne forbindelsen blir 7,0 km. lang.

En annen mulighet er å føre vegen opp forbi Lutvatnet og til Steinfjord, på skisse 2 kalt Alt. II.

Stigningsforhold og terreng er her bedre, men for å passere selve skaret til Steinfjord får en samme forhold som gjennom Ersfjordskaret. Dels på grunn av høyden, og dels på grunn av vanskelige nedstigningsforhold, må det regnes med en tunnel på ca. 1200 meter. Denne tracé blir 5,5 km. lang.

Begge de ovennevnte alternativer forutsetter tunnel på henholdsvis 700 og 1200 meter. Det er da fristende å se at med en tunnel på 1100 meter fra havna i Skaland er man framme på jordene i Steinfjord. Oppsitterne i Steinfjord får faktisk vegforbindelse med Skalandområdet bare med tunnelen. Denne tracé er inntegnet på skisse 2 som Alt. III, og blir ialt 2,2 km. lang.

Forholdet mellom de tre alternativer kan lettere sees ved en oversikt:

Prosjekt		Lengde	Hvorav tunnel lengde	Kostnad i alt
Alt. I.	Bergsfjord-Ersfjord	7,0 km.	700 m	3.000.000,-
Alt. II.	Lutnes-Steinfjord	5,5 km.	1200 m	3.000.000,-
Alt. III.	Skaland-Steinfjord	2,2 km.	1100 m	2.300.000,-

Uansett alternativ, kommer så i tillegg 7,0 km. vegforbindelse mellom Ersfjord og Steinfjord.

Fordelene med Alt. III er ikke ^{bare} mindre byggekostnad, men det blir mindre veg å vedlikehold og brøyte, og kortere reiselengde.

Imidlertid må det regnes med motbør mot Alt. III fra en del av oppsitterne. Oppfatningen i distriktet har hittil vært at vegen bare kunne legges over Ersfjordeidet og det ville igjen si at Ersfjord fikk veg først. Etter Alt. III blir det Steinfjord som får vegforbindelse først, og det vil jo bestandig være en del rivalisering mellom to slike grender som må overveinnes.

Skalandområdet.

På nordsiden av Bergsfjorden er det bygget veg som knytter grenene i Skalandområdet sammen. Vegen går fra Bøvær i vest og langs stranda til Bergsbotn i øst, og lengden er ca. 12 km.. Problemet her blir da å knytte denne vegen til Tverrvegen over Senja.

Jeg har sett på tre mulige alternativer, og alle tre er svært vanskelige og kostbare. Sørsiden av Bergsbotn er svært brattlendt, på flere plasser går floget rett i havet. Det forekommer både steinras, snøskred og steinsprang mer og mindre regelmessig. Både østsiden og vestsiden av Indre Jøvika må det regnes med kilometerlange tunneler for å unngå de vanskeligste og farligste plassene. På skisse 2 er inntegnet en vegtracé langs stranden og fram til Breivikneset på Tverrvegen, Alt. C. Foruten de to tunnelene på ca. 1 km. hver, er terrenget forøvrig også tildels kostbart og vanskelig. Hele lengden av Alt. C blir 16,0 km..

En annen mulighet er å gå opp dalen i Indre Jøvika og ved hjelp av tunnel gjennom skaret komme seg ned i Krokeldalen. Se skisse 2, Alt. b.

Dalen i Indre Jøvika er imidlertid lite innbydende, brattlendt og neppe trygg, og tunnel gjennom skret blir forholdsvis lang, hvis ikke høyden og nedstigningen til Krokeldalen skal bli for vanskelig. Lengden av Alt. b blir 12,5 km..

En tredje mulighet, og sannsynligvis den som gir den beste løsning, er å føre vegen opp fra Bergsbotn og ved tunnel fra Botnvatnet til Krokeldvatnet føre vegen ned i Krokeldalen. Det betenkelige ved dette prosjekt, Alt. a er den store høyden, hvis tunnelen skal gå bare fram til Krokvatnet, blir vegens høyeste punkt ca. 300 meter. Høyden kan imidlertid reduseres betraktelig, til ca. 200 meter, ved å øke tunnelens lengde fra 1700 meter til 2500 meter. Lengden av Alt. a blir ialt 10,0 km.. En sammenligning

mellom de tre alternativer blir slik:

Prosjekt	Lengde km.	Hvorav tunnel i m.	Kostnad i alt kr.
Alt. a. Krokely-Botnvatn- Bergsbotn	10,0	1700	5,500.000,-
Alt. b. Krokely-Jøvik-Bergsb.	12,5	1100+1000	7,500.000,-
Alt. c. Breiviknesset-Bergsb.	16,0	1000+1000	8.000.000,-

Det finnes også en fjerde mulighet, nemlig en tunnel på 2,0 km. fra Ersfjord til Senjahopen, som blir den langt billigste løsning, med dette forutsetter at vegen til Steinfjord og Ersfjord blir bygget først, og likedan at Senjahopen er knyttet til vegnettet i Stønnesbotnområdet,

Hillesøy herred:

Prosjektene i dette herred omfatter fiskeværene i Fjordgård og Husa med Husøy i Øyfjorden, og Astria i Baltsfjorden. På skisse 3 er inntegnet alle de alternativer som er undersøkt for fremføring av veger til disse tre fiskeværene.

Baltsfjorden:

Bebyggelsen i Baltsfjorden er vesentlig samlet i Astria på østsiden av fjorden, og dit fører en grei veglinje gjennom Gammesjorddalen, forbi Fiskevatna og ned Astriadalen. Terrenget består delvis av myr og fjell og delvis av bulldoserterreng og byr ikke på noen vanskelige hindringer. Hele prosjektet: Alt. a Hammesjord - Astria, blir 6,5 km. langt.

Jeg undersøkte også alternativlinje: Alt. b., forbi Skinnkolvatnet og ned til botn av Baltsfjord. Dette var da ment som et forsøk på en kombinasjon med å føre vegen til Husa opp gjennom Huselvdalen. Det var imidlertid vanskelig å føre vegen over eidet ved Skinnkolvatnet, både oppstigningen fra vatnet, og særlig nedstigningen til Baltsfjord var vanskelig, så jeg mener det er vanskelig å krysse dette eidet uten å bruke tunnel. Denne vil da i tilfelle bli ca. 700 meter.

./.

Det ligger enkelte enslige gårder på vestsiden av Baltsfjorden, men jeg har ikke tatt disse med i forslaget. Vegene måtte i tilfelle bygges videre rundt fjorden langs strandlinjen, hvis disse boplassene blir opprettholdt.

Øyfjorden:

Det første alternativet jeg undersøkte for veg til Husa, var prosjektet gjennom Huselvdalen og forbi Træl^{de}lvikvatna, Alt. II på skisse 3. Forholdene var adskillig verre enn jeg hadde forestilt meg på forhånd, og både høyden og terrengformasjonene virket rent ut skremmende.

De første tre km. opp Huselvdalen var teknisk grei, selv om de var kostbare. Men det var også det eneste av denne tracéen som var greit. Selv om høyden av skaret mellom Huselvdalen og Træl^{de}lvikvatna var så lavt at en våget å legge en linje i dagen over der, så er terrenget på begge sider brattlendt, at det ville være ved hjelp av store omkostninger og kunstig utforming av linjen at en klarte å føre en veg over der. Et viktigere moment er at den store høyden over havet i dette skaret, vel 300 meter, og dertil ved en snirklet framført veglinje i sterk stigning, ville ikke ha noen som helst mulighet for å bli holdt åpen om vinteren. Vegene måtte derfor i tilfelle legges i tunnel gjennom dette skaret, og den ville bli ca. 700 meter lang.

De samme argumenter må også brukes om eidet mellom Træl^{de}lvikvatna og Husadalen, tunnelen her blir dog en del lengere. Stigningsforholdene gjennom Husadalen og ned til Husa er heller ikke lette å overvinne. Dertil har jeg store betenkeligheter med om veglinjen mellom tunnelene, altså langs Træl^{de}lvikvatna, kan holdes opp om vinteren uten å innbygges. Dette vegprosjektet er både så kostbart og teknisk vanskelig med henblikk på vinterveg, at jeg mener det er ikke forsvarlig å føre det opp som noe alternativ for vegforbindelse til Husa.

Jeg har også undersøkt en antydning av alternativlinje gjennom Okseskaret, Alt. III, på skisse 3. Tunnellforbindelse her kunne ikke gå bare gjennom Okseskaret, den måtte i så fall svinges inn i en ny tunnel under floget fram til Husa. Det ville bli billigst og

teknisk lettest om tunnelen gikk inn ovenfor Nymoen og rett gjennom til Husa, den ville da bli ca. 2100 meter. Men dette prosjekt fordrer foruten den lange tunnelen, at det blir bygd veg rundt hele Baltsfjorden og dessuten at vegen til Astria bygges først. Det blir derfor så kostbart at det har lite for seg.

Det tredje alternativ, og det eneste som jeg mener er brukbart for framføring av veg til Husa, er å gå ut fra vegen til Fjordgård i botn av Ørnfjorden, og så følge strandlinjen rundt Keipneset, gjennom Trælvika og fram til Husa. Linjen er inntegnet på skisse 3 som Alt. I. Terrenget er ikke pent, det verste partiet er på østsiden av Ørnfjorden fram til Keipneset. Fjellveggen overfor er neppe trygg hverken for steinsprang eller snøskred, men på den annen side er den horisontal bredde av den nedenfor liggende strandlinje på langt nær så liten som den muligens kan gi inntrykk av ved å betrakte den fra båt på fjorden. Når en kommer opp i lia, blir inntrykket adskillig bedre, og jeg anser det ikke uforsvarlig å legge vegen i dagen under dette fjellet.

Mellom Trælvika og Husa er det en ur som blir kostbar. Forøvrig skulle ikke denne linjen by på noen tekniske problemer. Langeden fra botn av Ørnfjorden og fram til Husa blir 9,5 km..

En sammenligning mellom de tre alternativer som er undersøkt, ser slik ut:

Prosjekt		Lengde km.	Hvert tunnel m	Kostnad i alt kr.
Alt. I.	Ørnfjord-Husa	9,5	-	3.500.000,-
Alt. II.	Huselv-Trælvikvatn-Husa	10,5	700+1100	6.000.000,-
Alt. III.	Astria-Nymoen-Husa	9,5	2000	6.000.000,-

Utgangspunktet for Alt. III er da regnet fra Astria, og likedan er utgangspunktet for Alt. I regnet fra Ørnfjorden. Der er mulig at kostnaden for Alt. I er satt for høgt, men de usikre forhold på østsiden av Ørnfjorden bør ikke gi et for optimistisk økonomisk inntrykk.

Oversikten gir igrunnen bare en økonomisk sammenligning, teknisk vanskeligheter, vedlikehold, forhold for brøyting, kommunikasjonsforhold, folketetthet og etappevis bedring av reise-mulighetene bør vel komme inn i bildet vel så sterket som pris-forskjellen mellom alternativene.

Fjordgård har ingen annen mulighet for vegforbindelse enn å søke tilknytning til vegprosjektet Stønnesbotn - Mefjordbotn. En tunnel på ca. 700 meter vil forbinde dette vegprosjekt med botn av Ørnfjorden. Det vanskeligste partiet er fortsettelsen på vestsiden av Ørnfjorden og fram til Fjordgård. Opp fra toppen av Davan og Baren så dette floget skrekkinnjagende ut, mens det nede fra stranden ga et langt fordelaktigere inntrykk. Det må nok regnes med både sneskred og særlig steinsprang her, og horisontalbredden av strandvollen under floget var ikke særlig stor på den mest utsatte plassen, så det er under stor tvil jeg tørr foreslå en veglinje i dagen under dette floget. Før linjen endelig fastlegges, bør det skaffes mere pålitelige observasjoner i dette floget. En eventuell tunnel for å unngå de farligste plassen vil bli ca. 1 km. lang.

Lengden av tverrforbindelsen fra vegprosjektet Stønnesbotn - Mefjordbotn og ned til botn av Ørnfjorden vil bli 1,2 km., derav 700 meter tunnel. Fra botn av Ørnfjorden og fram til Fjordgård blir lengden 3,8 km..

Jeg undersøkte også en annen mulighet for veg til Fjordgård. Tra-søren måtte da gå fra Fjordgård og opp forbi Storevatn og derfra ved en tunnel på 500 meter gjennom til Resklakken til Mefjordvår. Terrenget på østsiden av Mefjorden innover mot Mefjordbotn var imidlertid så vilt, at dette alternativ har ingenting for seg.

Før jeg forlater vegprosjektene i Hillesøy og Berg herreder, vil jeg påpeke de store muligheter som vegprosjektet Stønnesbotn - Mefjordbotn gir. Som nevnt før vil ^{en}/kort tunnel forbinde dette prosjektet med Ørnfjorden i Øyfjord. Vegprosjektet Stønnesbotn - Mefjordbotn med arm til Ørnfjord, samlet lengde 9,2 km., derav 700 meter tunnel, vil altså kunne forbedre kommunikasjonsmulig-hetene for befolkningen i to av de værharde fjordene på Ytre Senja, Mefjorden i Berg herred, og Øyfjorden i Hillesøy herred. Det blir riktignok bare oppsitterne i Mefjordbotn som får direkte vegforbindelse i første omgang, men befolkningen i Grashopen,

Senjahopen og Mefjordvær vil kunne nå vegen i Mefjordbotn ved hjelp av en midlertidig båt- eller ferjeforbindelse over fjorden, og den samme mulighet har Fjordgård og Husa over Øyfjorden til vegbutten i Ørnfjorden.

Torsken herred:

Mens det i Hillesøy og Berg har vært mest ukjent værreng å befare, kan ikke det samme sies om Torsken, hvor det har vært flere befaringer av tidligere vegingeniører. Ingerniør Saxegaard foretok så tidlig som i 1908 en grunndig vegbefaring i dette strøk, og han undersøkte da alt som kunne tenkes å komme på tale som vegprosjekter i Torsken herred. Jeg har gjennomgått hans notater og målinger fra denne befaring. Ingeniør Irgens foretok også en mindre befaring i 1938, og undersøkte nordlige del av Torsken og søndre del av Berg. På skisse 4 er inntegnet alle vegprosjekter i Torsken herred som er befart og målt i terrenget.

De steder i Torsken herred som det er aktuelt å ta med i denne vegplan, er geografisk avgrenset i to adskilte områder, Det nordligste og absolutt største består av Grunnfarnes, Kaldfarnes, Veimannsbøtn, Sifjord og Finnes. Lengst i sør, på nordsiden av Sifjorden ligger så de to stedene Flakstad og Leikvik.

For å behandle det sørligste området først, så ligger det vel utenfor mulighetens grense å tenke på å gi Flakstad og Leikvik forbindelse med det øvrige vegnett, Den mest nærliggende løsning i så henseende, nemlig en veg fra Flakstad over Sifjordskaret til Vikan og Finnes i Sifjord er neppe forsvarlig innenfor denne plan, befolkningsmengden tatt i betraktning. Linjen blir lang og kostbar, og Sifjordskaret er vanskelig å passere. Høyden er stor, og nedføringen på nordsiden er ytterst vanskelig, så det må sannsynligvis anvendes tunnel, noe som ytterligere fordyrer prosjektet.

Da Flakstad har hamn, foreslår jeg at kommunikasjonsspørsmålet i dette området løses ved at Flakstad og Leikvik bindes sammen med en veg, og at det brukes båt fra Flakstad over Selfjorden til Rausand som har vegforbindelse. Vegen mellom Flakstad og Leikvik må passere Leikvikskaret i ca. 250 meters høyde, som kan by på vanskeligheter, hvis den skal brøytes. Denne linje blir 5 km. lang.

Fiskeværene i det nordlige område har den fordel at de forholdsvis lettvtint knyttet sammen med veger. Avstanden mellom dem er relativt kort, og terrenget er for det meste rimelig, tildels billig for anlegg av veger. Det er allerede bygd lengere strekninger, slik at noen av stedene har innbyrdes vegforbindelse. Disse vegenene er imidlertid svakt bygget, og de må utvides og forsterkes for å tåle den trafikk som det må regnes med i den nærmeste framtid.

Fra Kaldfarnes er det bygd veg forbi Elvejorda og Medby til Veimannsbøtn. Derfra er den fortsatt over eidet og innover til Sifjorden. Denne vegen er tilsammen 7 km. og må forsterkes.

På sørsiden av Veimannsbøtn er det også en del oppsittere sammenhengende langs stranden utover mot Stangnes. Det er også her om lagt veg fra Veimannsbøtn og ca. 2,5 km. utover som må forsterkes.

Fra Sifjord bør vegen fortsette innover og rundt fjordbøtn til Finnes som har en del bebyggelse. Dette blir nyanlegg og ca. 5 km. langt. Derimot går jeg ut fra at det ikke lenger er aktuelt å fortsette vegen fra Finnes og videre til Vikan.

Alt det som hittil er nemnt, er rimelig vegterreng, uten synlige tekniske vanskeligheter.

En del verre blir det å knytte Grunnfarnes til det øvrige. Det er bygd veg fra Grunnfarnes og innover mot fjordbøtn. For å komme videre er det ingen annen brukbar løsning enn å gå rundt Strytind. Det er undersøkt en linje fra Grunnfarnesbøtn og over skaret til Elvejorda, men på grunn av høyden og stigningsforholdene er denne lite brukbar.

Prosjektet rundt Strytind synes derfor å være løsningen. Det er riktignok et stygt parti ved Blankhola, brattlendt ur og store kløfter som blir kostbart, men terrenget forøvrig er rimelig, slik at gjennomsnittsprisen for denne vegen skulle bli overkommelig. Fra Grunnfarnes til Kaldfarnes blir vegen 11 km., derav er det 4 km. eldre veg som må utbedres.

Når disse mindre prosjektene, som er nemnt ovenfor, er utbygget, kan en si at området er samlet kommunikasjonsmessig. Men så kommer en til det meget omstridt, og ytterst vanskelige spørsmål å gi området vegforbindelse utad.

Det har fra gammelt av vært tenkt seg at en slik forbindelse måtte skje gjennom Kaperdalen. Vegen skulle gå opp fra Sifjordsbotn, gjennom Kaperdalen og knyttes til vegnettet på Indre Senja enten ved Svanelvplass eller Kampevoll. Dette prosjektet hadde engang i tiden 1. prioritet som vegforbindelse tvers over Senja. Gudskjelov får en si, ble tverrforbindelsen istedet lagt gjennom Svanelvdalen.

En veglinje gjennom Kaperdalen ville, foruten vanskelige terreng- og stigningsforhold, komme opp i en høyde på over 400 meter. Ca. halvparten av anlegget, nærmere bestemt 11 km., ville ligge over 200 meter. Tverrvegen gjennom Svanelvdalen når ingensteds opp i 200 meter, og når en ser på hvor hardt det har vært å holde den åpen vinterstid, så kan en få en forestilling om hvordan det ville bli å forsøke seg gjennom Kaperdalen. Det kan naturligvis hevdes at en vet ikke noe med sikkerhet før det har vært forsøkt. Til det kan en svare at når vegen er bygd er det for sent å ombestemme seg.

Det er ingenting idag som tyder på at sne- og værforholdene gjennom Kaperdalen er usedvanlig mye lettere enn andre steder på Senja. Med det kjennskap vi har til terrengforholdene, og med den erfaring vi har for snøbrøyting i de tilgrensede områder som sammenligningsgrunnlag, må det med høy grad av sannsynlighet kunne forutsies, at en veg gjennom Kaperdalen bare ble fremkommelig i sommerhalvåret. Snøskjermer har, foruten at de er kostbare både i anskaffelse og vedlikehold, bare begrenset virkning, og å bygge inn vegen i snøtunnel over en lengere strekning ligger lant utover en økonomisk ramme for et slikt anlegg.

Et veganlegg gjennom Kaperdalen er muligens en oppgave og et ønske fra et turistmessig synspunkt, men for befolkningen i Torsken må det være en oppgave å forsøke å hindre at det blir brukt penger til et slikt prosjekt, så lenge det er et stort behov for midler til anlegg av veger som oppsitterne kan ha nytte av.

De samme argumenter som er anført mot en veg gjennom Kaperdalen, kan i stor utstrekning anvendes mot en påtenkt alternativlinje fra Heggeli gjennom Tromsdalen til Osteren, og derfra over Gangskaret til Sifjord. Høyden over havet blir riktignok ikke så stor men til gjengjeld er terreng- og stigningsforholdene så mye vanskeligere.

Tilbake står så den mulighet å gi området forbindelse nordover til Torsken og den øvrige del av kommunen. Dette kan gjøres ved å bygge veg fra Grunnfarnesbotn forbi Storvatnet over eidet til Kongsnes. Høyden over skaret er vel 200 meter i 400 meters lengde, så det skulle være overkommelig. Nedstigningen til Kongsnes er også bratt, men ikke verre enn at det kan utføres ved et par slynger, da terrenget har bredden som behøves. Dette prosjekt blir vel 5 km. langt.

Fra Kongsnes måtte da forbindelsen nordover til Torsken opprettes med båt, muligens med en lignende ordning som Skaland har idag.

Jeg har med vilje ikke tatt med noen vegforbindelse fra Kongsnes rundt Osteren og Skipsfjord til Torsken i denne vegplan. For det første er de veganlegg som allerede er foreslått i seg selv stor nok oppgave for Torsken kommune i første omgang. Dessuten står en etter min mening overfor et vanskelig valg når det gjelder forbindelsen mellom Kongsnes og Torsken, da denne byr på så mange alternativer. En veglinje rundt disse to fjordene blir svært lang og i vanskelig og kostbart terreng. Derimot blir forbindelsen over fjorden kort og i relativt godt beskyttet farvann. Først når det øvrige vegnett er ferdig utbygd, kan oppsitterne avgjøre om de vil gå inn for en vegforbindelse rundt fjordene, eller om de vil være mere tjent med å få en bilferje over fjorden. Det finnes også mulighet for å bygge vegen delvis, altså rundt en av fjordene, og med tilsvarende avkortning av ferjestrekningen. Til dette kommer at den lange Osteren bare er vel 200 meter bred ytterst, som derfor kan virke fristende for et bruprojekt.

Forbindelsen mellom Kongsnes og Torsken byr derfor på så mange muligheter som bør undersøkes og overveies, at jeg synes den riktige løsning må være å bygge ut de vegene som det er redegjort for ovenfor først, og med en provisorisk ferjeforbindelse over Torskenfjorden. I mellomtiden kan så alle alternativene for en fastsettelse bli diskutert, og den tekniske utvikling kan også bringe inn nye momenter som avgjør valget.

Med den foreslåtte forbindelsen nordover oppnåes det at kommunen blir knyttet sammen, som vil lette administrasjonen og sannsynligvis også vil gi fordeler for skoleforholdene. Dette kan ikke sies om de påtenkte linjer gjennom Kaperdalen eller Tromsdalen; som foruten å bli lange veganlegg gjennom golde høyfjellsstrøk, ville føre halve befolkningen i Torsken kommune inn i Tranøy,

eventuelt Lenvik.

Forslag til vegplan.

Utenom selve valget av treceer for de enkelte vegprosjekter, har jeg forstått det som en del av oppgaven å lage forslag til en prioritetsplan for utbyggingen. Opprinnelig hadde jeg tenkt å behandle hele planen under ett, men jeg har gått vekk ifra det, og kommer til å lage en særskilt plan for hver kommune. Det finnes foreløpig ingen disponible midler til denne vegplan, og det har derfor ingen hensikt for meg allerede nå å forsøke å skifte vær og vind mellom de tre kommuner. Skulle det senere bli bevilget midler til denne vegplan under ett, så må det gå an å bli enig om en fornuftig rekkefølge for utbyggingen av de forskjellige prosjekter, uansett herredsgrenser. Foreløpig er utformingen og ^{initiativet} insinativet på lokalt kommunalt plan med kommunal forskottering som eneste mulighet for finansiering, og da synes jeg det er mest riktig at de enkelte kommuner blir tilstillet hver sin vegplan. Dette vil jeg dog ikke si at det skal sees bort fra de muligheter for samarbeid over herredsgrensene som de enkelte prosjekter måtte gi mulighet for.

Før jeg går over til selve forslaget, vil jeg gjøre en bemerkning til prisene som jeg har lagt til grunne for kostnadsoverlagene, da sikkert mange vil synes at de er i høyeste laget. Det dreier seg herom millionbeløp for samtlige prosjekter, og det er utenkelig at kommunene vil klare finansieringen over herredsbudsjettet. Disse vegene kan neppe realiseres uten tilskudd av statsmidler i en eller annen form, enten ordinært eller som sysselsettingsmidler eller som ekstraordinære bevilgninger til denne vegplan. Uansett på hvilken måte statsmidlene blir tilført, så vil det sikkert bli krevd at de restriksjoner som vanligvis gjelder for statens vegarbeidsdrift også blir gjeldende her. Det vil si at en får regne med de merkostnader som vinterarbeid, utjevnet arbeidsdrift m.v. fordyrer veganleggene med. Jeg har derfor brukt priser for statens vegarbeidsdrift i disse kostnadsoverslagene. Det skal dog bemerkes at samtlige kostnadsoverslag er supponerte, med de forbehold som dette innebærer.

Etter at traseen for de forskjellige prosjekter nå forutsettes å være fastlagt, bør grunntanken for valg av prioritet være at

utbyggingen foregår i en slik rekkefølge at arbeidet gir forbedring i kommunikasjonsmulighetene for flest mulig så fort som mulig. Første byggetrinn bør derfor for samtlige tre kommuner gå ut på å eliminere de strabasiøse reisene rundt Ytre Senja og gi alle mulighet til å nå vegnettet uten direkte eller ved å krysse fjorden. Den videre rekkefølge av utbyggingen blir bestemt av mere lokale forhold innen hver enkelt kommune.

For å lette oversikten, vil jeg ^{nå}/sette opp mitt forslag til vegplan for hver kommune i tabellform, og så vil jeg etterpå anføre min grunn til den rekkefølge jeg har valgt. Jeg vil dog først nevne prosjektet Stønnesbotn-Mefjordbotn m/arm til Ørnfjorden, som er felles for herredene Berg og Hillesøy, Dette blir av ovenfor anførte grunner gitt første prioritet i begge herreder, men jeg fører det opp i forslagene bare med de lengder og kostnadsoverlslag som gjelder innen de respektive herreder.

Forslaget til vegplan bør etter min mening se slik ut, det refererer seg til skisse 5, hvor vegplanen er inntegnet:

Berg:

Litra	Prosjekt	Lengde km.	Derav tunnel	Kostnad i mill. kr.
<i>C-D-E-F</i>	Stønnesbotn-Mefjordbotn	2,0	-	0,7
<i>M-N</i>	Skaland-Steinfjord	2,2	1,1	2,
<i>N-O</i>	Steinfjord-Ersfjord	7,0	-	1,5
<i>F-J</i>	Mefjordbotn-Senjahopen	14,0	0,5	4,5
<i>K-L</i>	Krokelyv-Bergsbotn	10,0	1,7	5,5
Sum		35,2	3,3	14,5

Hillesøy:

Litra	Prosjekt	Lengde km.	Derav tunnel	Kostnad i mill. kr.
<i>C-D-E(F)</i>	Stønnesbotn-Mefjordbotn	6,0	-	1,3
<i>D-G</i>	Arm til Ørnfjorden	1,2	0,7	1,7
<i>B-A</i>	Gammesjord-Astria	6,5	-	1,5
<i>G-I</i>	Ørnfjord-Fjordgård	3,8	-	1,5
<i>G-H</i>	Ørnfjord - Husa	9,5	-	3,5
Sum		27,0	0,7	9,5

Torsken:

Litra	Prosjekt	Lengde km.	Derav tunnel	Kostnad i mill. kr.
<i>Q-R-S</i>	Grunnfarnes-Kaldfarnes	11,0	4,0 ?	2,5
<i>V-W</i>	Sifjord-Finnes	5,0	-	1,0
<i>R-P</i>	Grunnfarnesbotn-Kongsnes	5,5	-	1,5
<i>S-T-V</i>	Kaldfarnes-Veimannsbotn-Sifj.	7,0	7,0 ?	0,7
<i>T-U</i>	Veimannsbotn-Stangnes	2,5	2,5 ?	0,3
<i>X-Y</i>	Flakstad-Leikvik	5,0	-	1,0
Sum		36,0	13,5	7,0

For de tre kommunene blir det en samlet veglengde på 98,2 km. med en total kostnad på 31 mill. kr..

Som tabellen viser, blir Bergs del av planen den langt dyreste. Dette skyldes vesentlig at prosjektene i Berg er sterkt belemert med tunneler, som høyner omkostningene vesentlig.

Det er et spørsmål om det femte prosjekt på Bergs plan, altså vegen til Skalandsbørn, bør være med på denne vegplan, det er mange argumenter både for og imot det. Når ikke forbindelsen Kongsnes-Torsken er tatt med, bør ikke vegen til Skalandsbørn heller være med, kan det hevdes. Til det er å si at Skalandsområdet idag praktisk talt har nådd så langt som området i Torsken vil være når denne planen er fullført. Skalandsområdet er allerede samlet ved en veg, og hensynet til grafittverket bør også tekles med, selv om det ikke er noen grunn til å overdrive dette moment.

Men prosjektet Krokkelv - Bergsbotten bør ikke komme før de andre prosjekter er realisert. Det er et vanskelig og kostbart anlegg, og det kan være et spørsmål når den tid kommer, om ikke alternativet Ersfjord - Senjahopen vil være å foretrekke først framfor linjen Krokkelv - Bergsbotten.

Endelig skal det bemerkes at det står ingen bevilgning til disposisjon for denne planen som skal fordeles mest mulig likt mellom de tre herredene, det er derfor ingen grunn til å forsøke å avgrense, respektive forhøye, planen til like store beløp i hver kommune.

Kommentarer til planen:

Jeg har før begrunnet hvorfor prosjektet Stønnesbotten - Mefjordbotten har fått 1. prioritet nåde i Berg og Hillesøy herreder, og skal ikke gjenta det her.

Hillesøy:

Etter at Hillesøy har bygget sin del av anlegget Stønnesbotten - Mefjordbotten, er den naturlige fortsettelse å bygge armen til Ørnfjord. Etter dette bør vegen til Astria i Baltsfjord bygges. Dermed er første byggetrinn i Hillesøy fullført, samtlige oppsittere har fått mulighet til å nå inn til vegnettet uten å behøve å reise rundt Ytre Senja.

Det gjenstår da å bygge armene til Husa og Fjordgård. Hva som bør bygges først av disse to, er muligens vanskelig å avgjøre. Personlig synes jeg, at hvis armen til Fjordgård kan bygges uten tunnel, så blir dette prosjektet så mye kortere og billigere, at det bør komme først. Fjordgård vil da få direkte forbindelse, og Husa får sin forbindelse vesentlig avkortet. Hvis en derimot ikke våger å anlegge armen til Fjordgård uten tunnel, vil disse to prosjekter bli omtrent like kostbare, og det kan da bli et praktisk spørsmål å avgjøre rekkefølgen. Selv uten tunnel på armen til Fjordgård, kan det være lokale forhold som jeg ikke kjenner til, som gjør at Hillesøy foretrekker å bygge vegen til Husa først.

Berg.

Etter at anlegget Stønnesbotn-Mefjordbotn er ferdig, blir det bare Steinfjord og Ersfjord i Berg herred som ikke kan nå inn til vegnettet uten å reise rundt Senja. Prosjektet Skaland - Steinfjord bør derfor komme som nr. 2 på Bergs plan.

Da er det straks vanskeligere å avgjøre 3. plassen mellom prosjektene Mefjordbotn - Senjahopen og Steinfjord - Ersfjord. Det er sikkert hardere å krysse Mefjorden enn det er for Ersfjordingene å ta seg inn til Steinfjord. På den annen side er prosjektet Steinfjord-Ersfjord så mye kortere og billigere å fullføre. Men det avgjørende moment har bør være skoleordningen. Såvidt jeg kjenner til, skal Steinfjord og Ersfjord sokne til sentralskole i Skaland, og jeg har derfor foreslått at prosjektet Steinfjord - Ersfjord bygges før Mefjordbotn - Senjahopen.

På grunn av den værharde Mefjorden, er det naturlig å plassere prosjektet Mefjordbotn - Senjahopen foran Krokelv - Bergsbotn.

Sist på planen kommer så vegen til Skaland. I og med at de øvrige prosjekter er fullført først, kan det da være mulighet for å velge en nordlig forbindelse istedet for det foreslåtte prosjekt Krokelv-Bergsbotn, hvis det skulle vise seg å være mere formålstjenelig.

Torsken:

Utbygningen i Torsken herred kan naturlig deles i tre etapper. Første etappe blir å samle området, dernest å gi det forbindelse utad, og tilslutt kommer så ombyggingen og forsterkningen av de eldre veger.

Jeg har satt prosjektet Grunnfarnes - Kaldfarnes først, dermed vil området stort sett være samlet innbyrdes. Det vil lette administrasjonen og muligens vil det ha fordeler for skoleordningen. Deretter vil det være naturlig å bygge armen til Kongsnes, slik at forbindelsen utad kan opprettes. Forlengelsen rundt Sifjordbotn til Finnes bør så utføres, slik at oppsitterne på sørsiden kan nå vegnettet direkte.

Nyanleggene i dette området er dermed ferdig, og planen bør da fortsette med forsterkninger av de gamle vegene, først vegen fra Kaldfarnes til Elvejorda og Medby og Veimannsbotn og videre innover til Sifjord, og tilslutt armen på sørsiden av Veimannsbotn.

Jeg har ingen begrunnelse for at jeg har satt prosjektet Flakstad-Leikvik sist på planen, unntagen at det synes naturlig for meg å bygge ut det nordlige området først, som er det absolutt største i folketall. Det er mulig at skoleordningen eller andre administrasjonsforhold som jeg ikke har kjennskap til, gjør at Torsken kommune vil foretrekke å bygge ut prosjektet Flakstad-Leikvik tidligere enn jeg har foreslått. I tilfelle bør da dette prosjektet gis den prioritet på vegplanen som disse forhold betinger.

Sysselsettingsmuligheter:

Jeg kan ikke forlate denne plan uten å gjøre oppmerksom på de store muligheter for vinterarbeid som nær sagt alle prosjektene byr på. Hvis hele denne vegplan betraktes som et anlegg, er det uten særlig overdrivelse ubegrensede muligheter for vinterarbeid. På den annen side bør en ikke gå inn for at noen av prosjektene skamføres på en slik måte med sysselsetting, enn at det skaffes såpass disponible midler i sommerhalvåret at det som er utført om vinteren kan bli tatt vare på og helst opprettet slik at det kan komme til nytte etterhvert,

Tilslutt vil jeg si at jeg er såpass lokalkjent i området, at jeg på forhånd er klar over at den framlagte plan ikke vil vekke udelte begeistring overalt. Det blir nok ingen flagging i Husa når de oppdager hvilken plass anlegget dit har fått i forslaget, og likedan kan det vel være tungt å fordøye for oppsitterne i Torsken den medfart jeg har gitt Kaperdalsprosjektet, og Skalandsværingene blir sikker også overrasket over at jeg har tillagt vegforbindelsen til Skalandområdet relativt dårlig prioritet.

Jeg mener imidlertid å ha begrunnelse for det standpunkt jeg har tatt. Hvis disse 30-40 mill. kroner, som en slik vegplan vil koste, var disponible straks, så kunne en tillate seg å være mere råflott, både med hensyn til tracéer og valg av prioritet. Men det er idag ingen disponible midler til noen av disse prosjektene, ja det finnes ikke engang planer om hvordan de skal forsøkes skattet, helt eller delvis.

Den eneste mulighet som finnes idag og den nærmeste framtid til finansiering av disse prosjekter, er kommunal forskottering, muligens med tilførsel av litt hjelpearbeidsmidler fra staten. Under slike forhold må det synes absurd hvis en foreslo å gå igang først med store kapitalkrevende prosjekter, som det vil ta årtier før en får noen nytte av. Jeg har lagt opp planen slik, både når det gjelder valg av tracéer og prioritet, at selv med begrensede midler vil det være mulig å forbedre kommunikasjonsforholdene for de aller fleste mennsker innen det område planen gjelder.

Alle tre kommuner har hittil hatt vanskeligheter med å gjøre noe forsøk på å forbedre kommunikasjonene innen sine respektive områder, sålenge det manglet konkrete planer for hvordan forbindelsene best kunne anordnes. Hensikten med denne planen var å avhjelpe dette, slik at kommunen kunne få mere faste planer å arbeide etter.

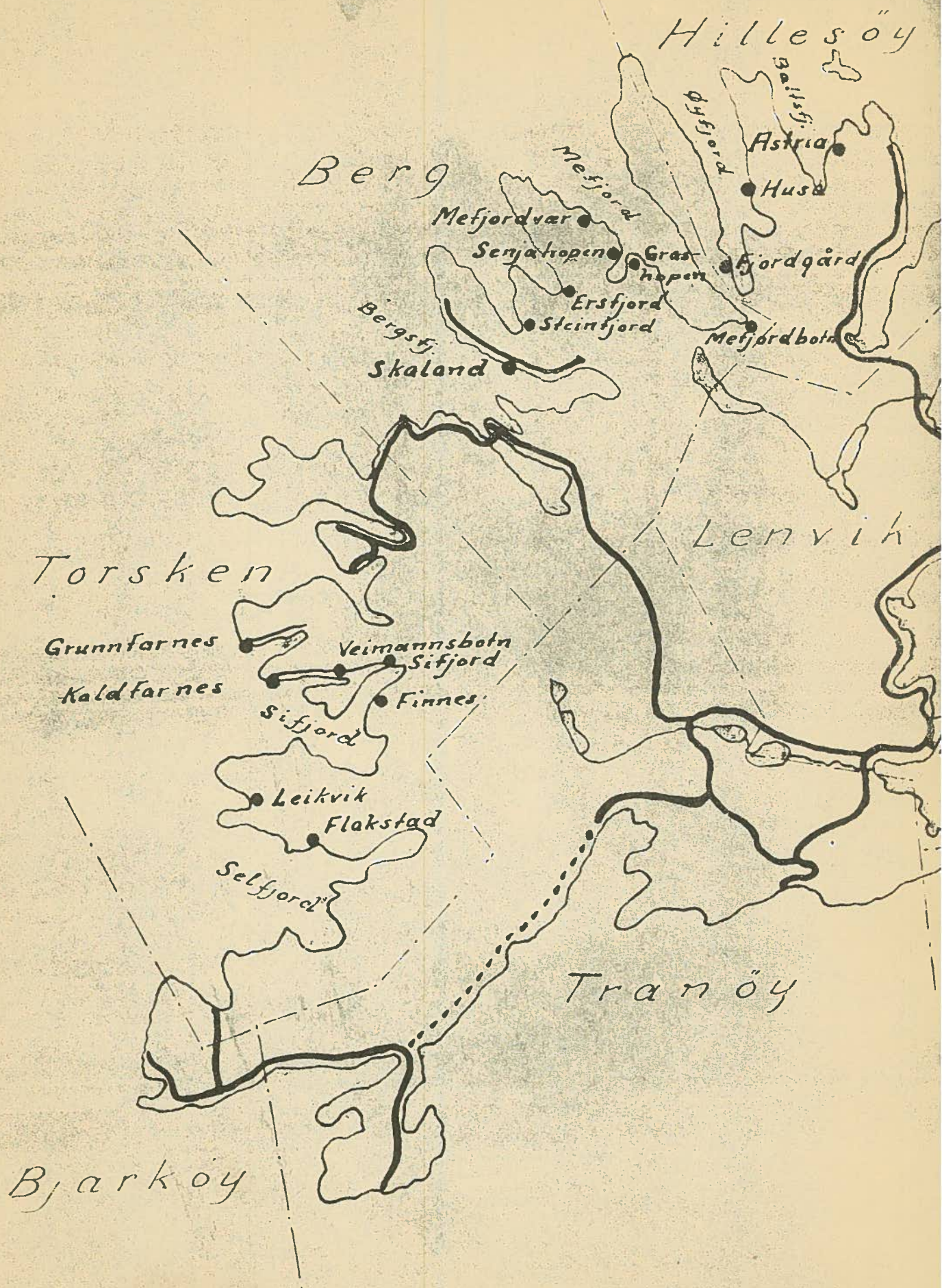
Planen har dessuten fått en slik utforing at den kan angripes straks, selv med begrensede midler, hvis sådanne kan skaffes.

Jeg tør ikke ha noen formening om mulighetene for bevilgning til noen av disse prosjektene over statens vegbudsjett i en eller annen form. Imidlertid har herredene antydnet forskottering over kommunebudsjette som en mulig begynnelse av planen. Det vil nok være mulig å få se resultater kommunikasjonsmessig av en slik finansieringsmåte i overskuelig fremtid, men det vil kreves relativt store årlige beløp over mange år. Om herredene har muligheter for en slik økonomiske anstrengelser kjenner jeg ikke til.

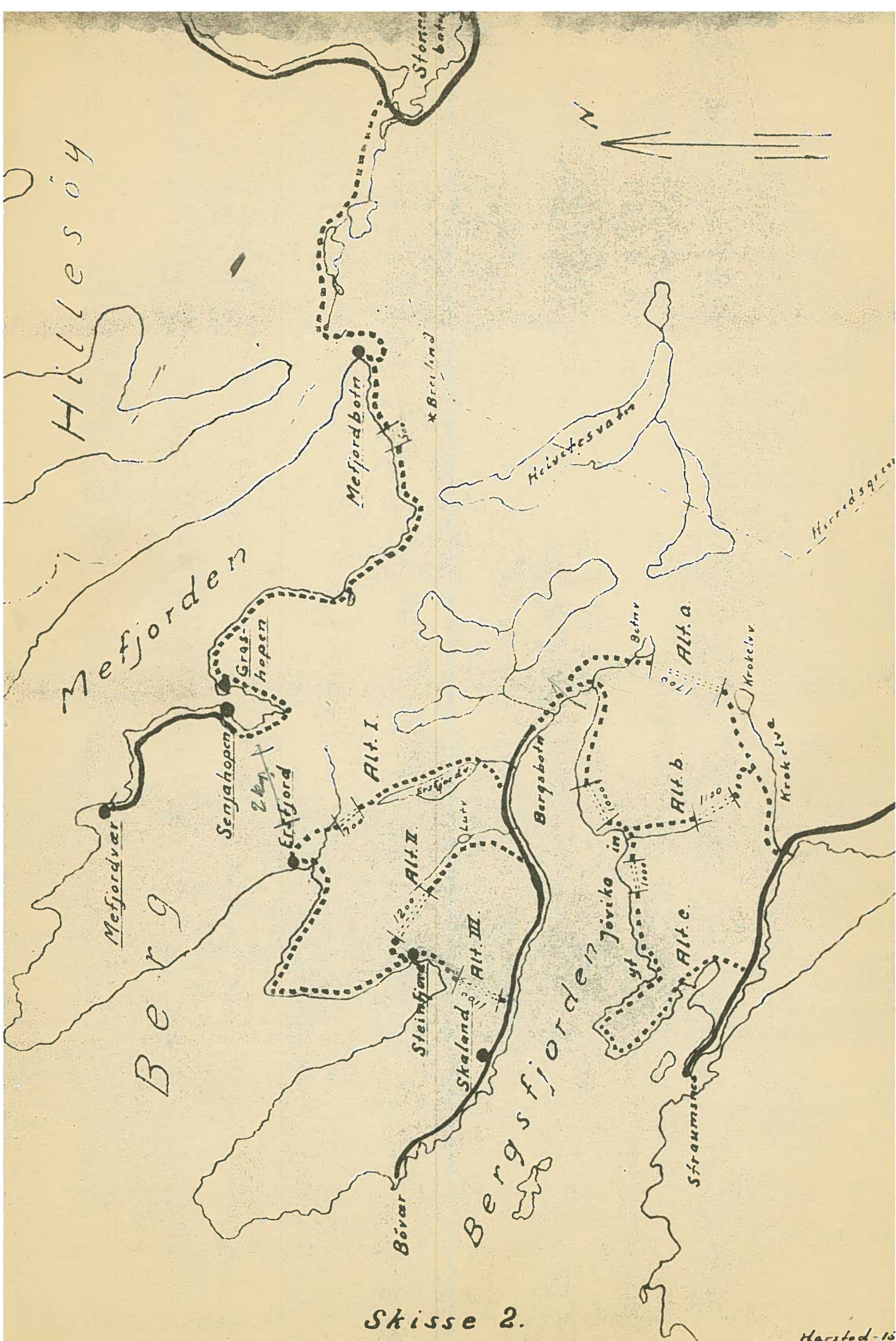
Erik Bjørnstad
avd.ing.

Gjenpart:

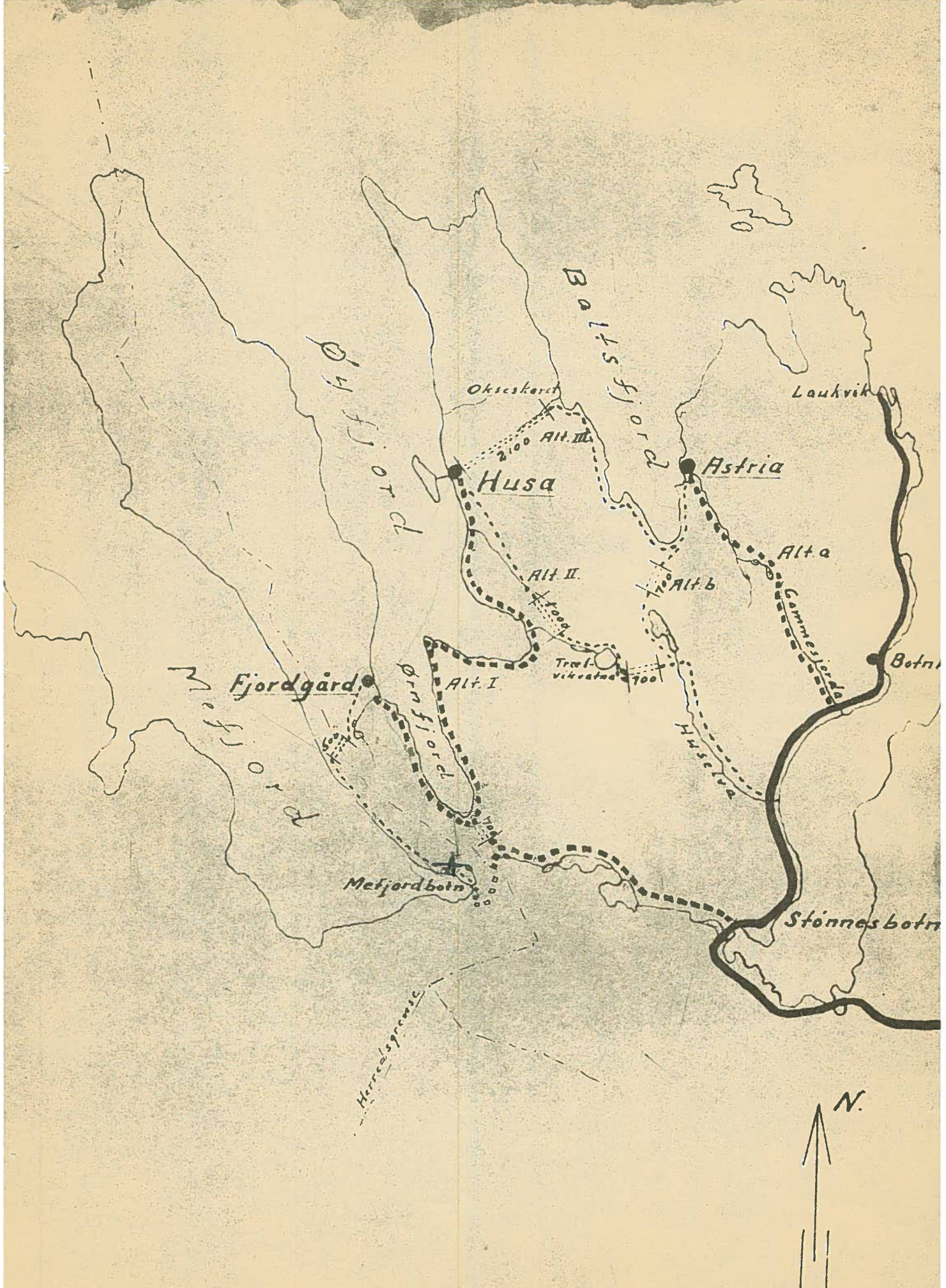
Torsken formannskap, Gryllefjord. Hillesøy formannskap, Botnhamn.
Berg formannskap, Skaland. Herr Fylkesmannen i Troms, Tromsø.
Herr Samferdselskonsulenten i Troms. Fylkesarbeidskontoret i Troms.



Skisse 1.



Skisse 2.



Skisse 3

M = 1:100 000

Harstad - 15-10-
E. Bj.