



Bergvesenet rapport nr 6460	Intern Journal nr	Internt arkiv nr	Rapport lokalisering	Gradering
Kommer fra Larkiv Nordlandske	Ekstern rapport nr	Oversendt fra	Fortrolig pga	Fortrolig fra dato:
Tittel Veibefaringer etc. 1958.				
Forfatter Karl Ingvaldsen		Dato År 08.09. 1958	Bedrift (oppdragsgiver og/eller oppdragstaker)	
Kommune	Fylke Finnmark	Bergdistrikt	1: 50 000 kartblad 18334	1: 250 000 kartblad
Fagområde	Dokument type	Forekomster (forekomst, gruvefelt, undersøkelsesfelt) Bidjovagge		
Råstoffgruppe Malm/metall	Råstofftype Cu			
Sammendrag, innholdsfortegnelse eller innholdsbeskrivelse Notat fra veibefaringer fra Bidjovagge til Nedrefoss i Reisadalen. Formålet var å finne en egnet vegtrace til Bidjovagge.				

Veibefaringer etc. 1958.

(Bidjo nær undersøkelsen.)

Under nedreisen etter besøket i juli 1958 gikk jeg sammen med professor Hofseth fra Bidjovagge til Nedrefoss i Reisadalen, derfra med båt til Puntastilla hvor bilveien ble nådd.

Vår vei gikk langs den tidligere rekognoserte trase vestover fra Bidjovagge til dalføret hvor Ciednjaljokka løper i grensen mot Reisagranitten. Fra sletten nede ved Reisavannet holdt vi noe høyere og nordenfor den trase som er stukket av veivesenet i Troms og som visstnok faller sammen med den nylig merkete turistrute fra Nedrefoss i Reisadalen til hytten ved Reisavannet. Terrenget syntes hele veien å være forholdsvis tørrlent og gunstig for maskinplanering. Nedstigningen til Reisadalen må følge den gamle vintervei, men skulle ikke bli urimelig bratt. Her kom man dessuten ned i forholdsvis tett skog. Fra Nedrefoss og videre langs elven til Bilto er det store strekninger med morene langs elven og som fortoner seg som furumoer fra selve elven. På enkelte steder er det trangt mellom elvebredden og de bratte dalsider, så veien må tydeligvis veksle elveside noen ganger.

Denne reise som foregikk 20. og 21. juli 1958 bekreftet på ny antagelsen om at det er mulig å bygge en bilvei fra Sörkjosen i Nordreisa til Bidjovagge og som lar seg holde åpen vinteren igjennom, i hvert fall uten lange avbrytelser.

Under oppreisen i august traff jeg 20. s.mnd. Samferdselskomiteen som var på befaring i Kautokeino. Foruten ordføreren, lensmann Dahl, traff jeg også ekspedisjonssjef Godal i Samferdselsdepartementet, veisjefen i Finnmark, Bjarne Stav, Telegrafvesenets distriktssjef i Hammerfest, Torgersen, telegrafbestyrer Balto, direktør Waarum i Vegdirektoratet og overingeniør Mickelsen, Vegvesenet, Alta, dessuten en veltalende bergenser i form av samferdselskonsulent Hauge.

Det var meget interessant å delta i befaringen på veien som Kautokeino kommune sammen med midler fra Landbruksdepartementet bygger sydover mot finskegrensen og hvor man

regner å nå fjellstuen i Aidijavre denne høsten. Veien gikk i et fremragende terreng for maskinarbeide og var ikke påført nevneverdig grus. Byggeprisen for 5-6 m.^{bruk}planering var ca. kr. 12,- pr. m. Om kvelden ga jeg en orientering for herrene angående de pågående malmundersøkelser i Bidjovagge og hvordan man kunne tenke seg løst eventuelle transportveier hvis det ble drift. Jeg understreket at det er meget som peker på veiforbindelsen til Nordreisa og som man kan regne med kan holdes åpen vinteren igjennom.

29. august gikk jeg til fots fra fjellstuen i Soulovuobme hvor jeg hadde overnattet og til sydenden av veien som er under bygning fra Alta og opp Eiðbydalen. ^(ca 22 km. ned.) Jeg var ifølge med direktør Kraft Johanssen og bergmesteren i Finnmark, Albert Vasshaug. Fra Soulovuobme er det planert et par kilometer max. nordover. Soulovuobme ligger på 378 m og veien har bare fallende trase nordover til Alta. Terrengtet langs Sjelesjavre hvor veien er forutsatt å gå på østsiden ifølge stikningen, er forholdsvis rimelig med bjørkbevokste grus- og moreneavsetninger, forholdsvis tørrlent hele veien. Denne sjøen er ca. 4 km lang. Så følger et stykke langs elven på ca. 3 km som også er meget rimelig lende for veibygning. Man har da nådd frem til sydenden av Trangdalsvannet som er ca. 1 mil lang med stort sett utstrekning nord-syd. Veien må gå på østsiden av vannet og langs stranden. På sine steder er terrengtet her meget bratt med ur og en vei vil bli berørt av sneras hvis nedbørsmengden når noen størrelse. Særlig i nordenden av vannet bærer dette sitt navn med rette. Kraft og jeg gikk den siste delen langs dette vannet opp i høydedraget over skoggrensen på østsiden av vannet og fikk derved en ganske god oversikt. Like nord for enden av vannet som på slutten er meget smalt, nådde man den nyplanerte veien. Herfra til Alta var det så 28 km, så strekningen Alta Soulovuobme etter gammel og ny trase er praktisk talt av samme lengde, nemlig 50 km. Den planerte veien nedover langs elven var til dels meget smal idet dalen var meget trang og med til dels loddrette sider. En større bredde på veien her f.eks. for tungtrafikk, må nødvendigvis kreve betydelig bergarbeider. Jeg kjenner ikke til nedbørsforholdene på disse kanter med eksakte tall, men langs elven inntil man når Vesterelven ved Kløftan, er dalen så trang at den gir et meget villt inntrykk. Da vi kjørte der var mørket seget på, så man ikke lett kunne iaktta detaljer. Videre nedover gikk veien i et terreng, likt det man

har fra Alta og til Gargia, altså tørr morenegrunn.

Etter det inntrykk jeg fikk av veitraseen stiller jeg meg noe tvilende til at det er så lett å holde denne veien oppe vinteren igjennom med mindre det koster betydelig på veianlegget.

Sammenfattet er mitt inntrykk at veiforbindelsen igjennom Reisadalen er den absolutt beste og sikreste, som nr. 2 kommer adkomsten til Alta gjennom Eiby dalen. ^{as de 3 mil langt} Veiforbindelsen til Kvenangen er absolutt den dårligste med henblikk på helårskontinuerlig veiforbindelse fra vidda til havet.