

# Troms fylke.

## Innhold:

Utbedring av stamveger .....	373
Rate 50. Nordland fylkesgrense på Ofotsidet etter den nordlandske hovedveg til Finnmark fylkesgrense på Alteidet .....	372
• 795 Nordland fylkesgrense på Lavangsvædet—Steinsland—Lilleng—Harstad—Sama—Gåre—Strømmen—Revanes—Flesnes—Gambogen .....	383
• 796 Nordland fylkesgrense mot Evenes—Grov i Astafjord .....	385
• 797 Breistrand—Nordland fylkesgrense ved Landsholmen .....	387
• 800 Nordland fylkesgrense mot Karstadbotn—Nordland fylkesgrense i Gambogdalen .....	387
• 801 Lilleng—Nordland fylkesgrense ved Hårberget .....	387
• 805 Forgyseter—Nordland fylkesgrense mot Sigerfjord .....	387
• 807 Steinsland—Renså—Helleren .....	388
• 838 Sårvik—Strømsbotn—Strømmen .....	388
• 841 Sama—Ervik—Kastfjord—Gåre .....	389
• 842 Ervik—Scornes .....	389
• 844 Elvenes—Strømsnes—Foddvik .....	389
• 845 Starfossen—Fjordbotn—Arstein—Myrlandsdauk—Tennevoll .....	389
• 846 Sør-Roldnes—Rolla .....	389
• 847 Sørvik—Engenes—Straumen .....	390
• 848 Brandvoll—Sjøvegan .....	390
• 850 Fosbakken—Tennevoll—Sjøvegan—Elvevoll—Nordstrøm—Finnfjordbotn .....	391
• 851 Elvevoll—Breiøstbotn—Finland—Espenes .....	393
• 852 Breiøstbotn—Kastneshamn .....	394
• 853 Finland—Finnlandsnes .....	394
• 854 Setermoen—Dypdal .....	394
• 855 Buktano—Karlstad—Finnnes .....	394
• 856 Flanfjordsidet—Rossfjordnes .....	395
• 857 Finnnes—Bjørnlvnes—Langnes .....	396
• 858 Andselv—Nordstrøm .....	396
• 859 Olsborg—Gullhav—Måknas .....	397
• 860 Vollen—Fagernes—Tromsø .....	397
• 861 Mosberget—Skjold—Heia .....	399
• 862 Minde—Urdfjordbotn—Nordfjordbotn .....	399
• 863 Storsteinnes—Skjæret—Martichals—Andnes .....	400
• 864 Skjæret—Tennes .....	400
• 865 Oteren—Kirkenes—riksgrensen i Signaldalen .....	400
• 867 Lyngseidet—Svensby—Breivikseidet—Fagernes .....	401
• 868 Storsteinnes—Tensås .....	401
• 869 Svensby—Nordlenangen .....	402
• 870 Kirkenes—Skibotn—riksgrensen .....	402
• 872 Sandbukta—Storeng .....	403
• 874 Lyngseidet—Arøybukta .....	403
• 875 Lyngmark—Bilto—Finnmark fylkesgrense .....	403
• 879 Sandvik—Ranfjordnes .....	406

Rute 50. Laukhella—Gibostad—Stornesbota	405
• 861. Vangork—Lillevassmyr	405
• 862. Laksfjord—Svanelvdal—Strømmes	405
• 863. Svanelv—Kaperdal—Torsken—Hamn	405
• 865. Troms—Finland—Brønsholmen	405
Bygdeveger med statsbidrag:	
Andøya	407
Bardu	407
Berg	406
Bjarkøy	406
Dyrøy	409
Gråtangen	410
Helgøy	410
Hillesøy	410
Ibestad	411
Kvænangen	411
Kåfjord	411
Lavangen	412
Løvik	412
Lyngen	413
Målangen	413
Måselv	413
Nordreisa	414
Selangen	414
Skjervøy	414
Stånland	415
Storfjord	415
Sørreisa	415
Torsken	415
Tranøy	415
Tromsøysund	415
Trondenes	416
Ullsfjord	416
Øverbygd	416
Bidrag til Troms fylkes vegfond	417

#### Utbedring av stamveger.

Av det beløp på i alt 24 mill. kroner som ifølge Stortingets beslutning i 1937 skulle anvendes til utbedring av stamveger i en første byggeperiode ble Troms fylke tildelt kr. 500 000.

Beløpet er for Troms fylkes vedkommende delt på følgende parseller av riksvegrute 50, «Nordland fylkesgrense på Ofoteidet etter den nordlandske hovedveg til Finnmark fylkesgrense på Alteidet»:

1. Nordland grense—Brandvoll kr. 130 000
2. Setermoen—Fleskmo ..... • 50 000

3. Moaberget—Oteren	kr. 240 000
4. Pollen—Lyngseidet	• 25 000
5. Sekkemo—Undereidet	• 40 000
6. Alteidet—Finnmark grense	• 15 000

Tilsammen kr. 500 000

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 60 000 til Nordland grense—Brandvoll og kr. 190 000 til Moaberget—Oteren.

Til de øvrige parseller var det på nevnte tidspunkt ennå intet bevilget.

#### Rute 50.

##### Nordland fylkesgrense på Ofoteidet etter den nordlandske hovedveg til Finnmark fylkesgrense på Alteidet.

Av vegvesenets historie 1. og 2. bind fremgår det at det for statsmidler tidligere og ientil 30. juni 1914 var utført veg- og bruarbeider på følgende deler av ovennevnte riksvegrute:

Nordlands fylkesgrense—Elvenes (Storfossen) (2. bd. side 483).

Grusing, bruer og stikkrender i Bardu (1. bd. s. 492).

Brandhaug—Bardu kirke—Fagerliddal (1. bd. s. 490).

Sagelvvann—Storsteinnes (1. bd. side 300).

Storsteinnes—Sletnes—Gjetsten (1. bd. side 501 og 2. bd. s. 474).

Pollen—Lyngseidet (1. bd. side 501).

Vegarbeider i Nordreisa (1. bd. side 504 og 2. bd. s. 479) og

Alteidet (1. bd. s. 505).

Vegen er opptatt som riksveg dels fra 1. januar 1928 og dels i 1938 og 1939.

I tidsrommet 1. juli 1914—30. juni 1940 er det gitt bevilgninger til følgende strekninger regnet fra syd mot nord:

##### 1. Nordlands fylkesgrense—Storfossen med arm til Elvenes.

(Kart i vegbudsjettrep. 1912.)

Som det fremgår av 2. bd. side 483 var det pr. 30. juni 1914 bevilget kr. 25 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  samt gitt et bidrag på hærbudsjettet stort kr. 11 350, tilsammen kr. 36 350. Overslaget som opprinnelig led på kr. 113 500, måtte senere forøkes. Stortinget bevilget i alt kr. 258 000. Siste bevilgning ble gitt i 1921. I planen ble innlemmet en holdeplass ved dampskipsanløpsstedet Elvenes med utbedring av et eldre veggparti sammesteds. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 257 874.74 for en veglengde av 11 330 m. Kjørebredden er dels 3,25 m (lengde 6 325 m.), dels 4,0 m (lengde 4 683) og for en kortere strekning 4,0 m. Maksimumsstigning 1 : 17. Vegdekket steinlag og pukk. Byggetid 1913—1920.

Om utbedring på denne parsell se under nr. 4, Nordland grense—Brandvoll.

Armen fra Storfossen til Elvenes inngår i rute 845.

## 2. Storfossen—Fossbakken—Kollen.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Det opprinnelige overslag for denne veg lød på kr. 289 300 for en lengde av 22 280 m (se vegbudsjettp. 1917). Av dette beløp var det forutsatt at  $\frac{1}{10}$  skulle oppføres på hærbudsjetttet som bidrag fra militærvesenet, og resten på vegbudsjetttet mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Innløst måtte overslaget senere forhøyes betydelig, nemlig i 1920 til kr. 365 000 og i 1925 til kr. 1 101 000.

Sistnevnte beløp ble bevilget. Av bevilgningen er kr. 30 000 særbidrag på militærbudsjettet og kr. 92 000 disponert av nødsmidler i 1921. De første bevilgninger ble gitt i 1917 og restbevilgning i 1926.

Stortinget 1918 gikk med på at staten skulle overta vedlikeholdet av den veggstrækning som ligger over coten 200 m (ca. 18,7 km).

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 1 100 937,50 for en veglengde av 21 575 m. Kjørebredden ble i det vesentlige 3,25 m med utvidelse til 4,0 m i billig terreng. Vegdekket utførtes med et svakt steinunderlag og pukkbyr på alminnelig gras. Maksimumsstigning 1 : 17. Brua over Solangselven utførtes som jernfagverksbru i 1 spenn 39 m teoretisk spennvidde, 3,25 m kjørebredden med brukene av jernbetong. Byggetid 1917—1927. Se om utbedring under nr. 4.

## 3. Kollen—Brandhaug.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Denne veg var opprinnelig byggeveg. Den var bygd i 1880-årene vesentlig ved naturarbeide og et lite fylkesbidrag. I vegbudsjettp. 1924 opplystes at vegen var meget dårlig, så det var nødvendig å få den ombygget så snart som mulig av hensyn til den trafikk som ventedes når vegen Storfossen—Kollen var ferdig. Vegens ombygging til hovedveg var i 1919 beregnet til kr. 530 000 for en lengde av 15 km. Vegdirektøren tok forbehold m. h. i hvilken utstrækning ombygging burde skje. Vegen opplystes å være av interesse for militærvesenet som dog ikke ville yte bidrag til ombyggingen, da

den eksisterende veg var fullt fremkommelig for alle væpninger. For terminen 1924—1925 ble det bevilget kr. 30 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. Overslagssummen ble senere redusert, i 1926 til kr. 409 000, i 1927 til kr. 348 000 og endelig i 1929 til kr. 160 000. Vegdirektøren var nemlig av den oppfatning at utgiftene til den planlagte utbedring av eldre partier måtte kunne reduseres og at man for øvrig måtte se tiden an for vegens videre utbedring. Bevilgningene utgjorde i alt kr. 195 000 og ble oppført som ekstraordinære. Arbeidsutgiftene andro til kr. 165 010,90 for en lengde av 14 498 m med kjørebredden 3,25 m og maksimumsstigning 1 : 15 samt vegdekket av gras. Byggetid 1926—1932.

## 4. Nordland fylkesgrense—Brandvoll.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

En utbedring og omlegging av ovennevnte veggstrækning (omfattende de foran under nr. 1—3 omhandlede veganlegg) er beregnet å ville kreve i alt kr. 1 160 000 for en lengde av 18 000 m. Ifølge et modifisert overslag av 22. juni 1938 ville utbedring av 6 980 m — tenkt utført i 1. byggeperiode — kreve kr. 325 000.

Av det beløp som Troms fylke ble tildelt av Stortingets bevilgning til utbedring av stamveger i 1. byggeperiode er det forutsatt anvendt kr. 130 000 til ovennevnte parcell. Herav var pr. 30. juni 1940 stillet til disposisjon kr. 60 000. Kjørebredden er planlagt til 5,0 m med maksimumsstigning 1 : 13. Vegdekket maskin- og naturgrus. Distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$ . Vegen er riksveg fra 1. januar 1928.

## 5. Brandvoll—Setermoen.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Denne veg ble opprinnelig anlagt i slutningen av 1880-årene (se 1. bd. side 490). Vegen var tarvelig, smal og kromet. Den ble til slutt — tross store vedlikeholdsutgifter — en meget alvorlig hindring for trafikken, særlig etter at Setermoen ble ekserserplass.

## 6. Setermoen—Målselv grense (vegutbedring) og ombygging av bru i Bardu.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Vegen Setermoen—Målselv grense ble bygd i 1869 (se 1. bind side 490) med en kjørebredden av ca. 3,0 m uten material- og møteplasser. Til anlegg av sådanne plasser samt kurveutbedringer og kjørebreddens utvidelse ble det gitt påbegynnelsesbevilgning av Stortinget 1921 stor kr. 6 000 mot bidrag  $\frac{1}{4}$ . Fortsettelsesbevilgning til vegens utbedring ble gitt av Stortingene 1925—1931. Planen omfattet opprinnelig arbeide som var beregnet til kr. 55 000. I 1925 ble den utvidet til også å omfatte en vegomlegging i Skoelvdalen av 679 m lengde beregnet til kr. 103 000 med ombygging av bru over Skoelven på et annet brusted, hvorved oppnåddes ca. 1,5 km kortere veglengde. Den nye bru ble bygd i 1 spenn å 49 m, kjørebredden 2,8 m og jernbetongbrudekke. Belastningsklasse 2.

Arbeidsomkostningene for vegutbedringen utgjorde kr. 158 000 for en lengde av 23 572 m. Kjørebredden var dels 4,0 m, nemlig for 18 932 m, og 3,25 m for den øvrige veglengde. Maksimumsstigning 1 : 12. Byggetid 1924—1932.

Om tidligere bevilgninger bl. a. til bruene i Bardu henvises til 1. bind side 492.

I vegbudsjettp. 1918 opplystes at bruene over Høgdaelven og Motverelven måtte ombygges med landkar av stein og overbygning av jernbjelker med jernbetong og tjærepukkdekk. Lysåpninger henholdsvis 7,70 og 6,0 m og kjørebredden 3,25 m.

Overslaget lød på kr. 18 700. Dette beløp viste seg å være for lavt. Til ombygging av bruene i Bardu ble det bevilget i alt kr. 45 000 i årene 1921—1922 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ .

Anleggsutgiftene utgjorde kr. 43 043,70. Byggetid 1921—1924. Om videre prosjektert utbedring se foran under stamveger.

I 1929 ble det på vegbudsjetttet bevilget kr. 2 240 som bidrag til elforbygning mot Barduelven i svingen ved Bjørnsund.

Våren 1915 rottet Tromsø regiment en inntrengende forestilling til 6. brigade om vegens istandsettelse. Overingenjøren uttalte imidlertid at vegen måtte helt ombygges, og da anlegget ikke i de nærmeste år kunne skaffes plass på vegbudsjetttet, ble det foreslått at militærvesenet skulle forskuttere de nødvendige midler. Dette forslag ble anbefalt av brigaden bl. a. med den bemerkning, at «veien fra Sjøveien til Setermoen er militært sett Nord-Norges viktigste vei». I skrivelse av 14. desember 1916 til Arbeidsdepartementet uttalte Forsvarsdepartementet seg villig til å oppføre det nødvendige beløp forskuddsvis på hærens budsjett.

Stortinget ga under 18. juli 1917 sitt samtykke til at militærvesenet utredet  $\frac{1}{10}$  av anleggsomkostningene.

Videre samtykket Stortinget den 5. juli 1921 i, at militærvesenet overtok kr. 25 000 av den på Bardu kommune fallende del av de samlede anleggsomkostninger.

Veganlegget ble påbegynt i 1917 og i 1923 avlevert til distriktet til fremtidig vedlikehold.

Anlegget kostet kr. 775 257,84 som i sin helhet ble utlagt av militærvesenet. Herav ble kr. 77 800 dekket ved bevilgning på hærens budsjett, mens resten kr. 697 657,84 forutsattes løst som forskuddspost i hærens regnskap i påvente av refusjon på vegbudsjetttet (se vegbudsjettp. 1928).

Disse refusjonsbevilgninger ble påbegynt i 1928. Inntil 30. juni 1939 var det bevilget på vegbudsjetttet i alt kr. 430 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$ . Finansdepartementet fant i 1941 at det resterende beløp kr. 267 657,84 kunne føres til endelig utgift under kap. 964, Demobiliseringsutgifter vedkommende hæren. Bardu kommunes nettobidrag til anlegget ble således bare kr. 18 000.

Vegens lengde er 10 211 m, kjørebredden 4,5 m, vegdekket steinlag og fin pukk. Maksimumsstigning 1 : 23.

### 7. Bardu grense—Fredriksberg (Fleskmo). (Kart i vegbudsjettp. 1890 og 1912.)

Til utbedring av denne veg bevilget Stortinget 1921 og 1922 tilsammen kr. 60 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ . Utbedringen beste i anbringelse av møteplasser, 3 kurveutbedringer og vegbreddoutvidelser til 4,0 m på 2 kortere partier av 161 m lengde og for øvrig til 3,25 m kjørebredde i en lengde av 11 130 m samt utbedring av grusvegdekket.

Arbeidsutgiftene utgjorde kr. 58 017,26. Den samlede veglengde for utbedringen var 11 311 m. Maksimumstigning 1 : 13. Byggetid 1922—1923.

Om videre prosjektert utbedring se foran under stamveger.

### 8. Bruer i Målselv (ombygging).

I den forannevnte gamle veg mellom Bardu grense og Fleskmoen forekom det 4 små og 2 større bruer som alle var ganske primitive og måtte ombygges.

I vegbudsjettp. 1913 var overslagssummen for ombygging oppgitt til kr. 27 600. Dette overslag viste seg å være for lavt og måtte senere forhøyes til kr. 69 000.

Ved kgl. res. av 11. mars 1921 ble det disponert kr. 50 000 av nedsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ . Stortinget 1921 bevilget kr. 14 000 og i 1923 kr. 5 000, i alt kr. 69 000. De 2 større bruene over Andselven og Store Krokbecken ble foreslått ombygd til hvelvbruene av stein med lysåpning henholdsvis 16 og 13 m. I planen for sistnevnte bru inngikk en ganske kort vegomlegging. De 4 småbruene var prosjektert med lysåpning fra 2 til 4,7 m og med jernbetongplater. Kjørebredden var satt til 3,25 m for alle 6 bruene. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 67 958,31. Byggetid 1921—1924.

### 9. Fleskmo—Moaberget med bru over Målselv.

(Kart i vegbudsjettp. 1936.)

Dette anlegg ble påbegynt i 1934 for nedsmidler og ble opptatt på vegbudsjetten av Stortinget 1935. Prosjektet er nærmere omhandlet i vegbudsjettp. 1936. Her ble det uttalt følgende:

«Anlegget utgjør et ledd i de arbeider som må utføres for å binde sammen veinettet i Nord-Norge.

Veidirektøren er enig i at det bygges bro ved Moaberget med veiforbindelse på dalens vestsida til Karlstad og Fleskmo, og har intet vesentlig å bemerke til planen for den del av vegen som inngår som ledd i den store gjennomgangslinje, nemlig strekningen Fleskmo—Buktamoen—Moaberget. Denne del av projektet er for en lengde av 6,31 km. beregnet til kr. 269 600.

I sin innstilling til fylkestinget 1935 uttalte valgkomiteén følgende angående distriktsbidraget til det her omtalte anlegg:

«Da dette anlegg inngår som ledd i riksveien, og særlig har interesse for gjennomgangstrafikken, henstiller man at distriktsbidraget blir satt til  $\frac{1}{10}$ , således som av fylkestinget tidligere forutsatt.»

Fylkestingets vedtak lyder på « $\frac{1}{10}$ , eller sådant lavere distriktsbidrag som Stortinget måtte bestemme», og skjematisk vedtak er avgitt overensstemmende hermed.

Veidirektøren finner fremdeles at kvotadelsbidraget bør være  $\frac{1}{10}$  for dette anlegg.

I skrivelse av 3. august 1935 til veidirektøren har overingeniøren uttalt følgende:

«Eftersom veinettet utvides blir savnet av bru over Målselven stadig større. Der er således i sommer forseksvis arrangert bilturer gjennom Troms innland fra turistskipene som anløper Lyngseidet. Disse turer har stått godt an, og denne turistráfikk vil utvilsomt kunne innbringe betydelige beløp når den kan utvikles raskt og uten sådanne hindringer som ferjingen nu byr på. For tiden må man — når det gjelder større selkaper — foreta sådanne turer bare over et mindre område, fordi overfarten over Målselven vilde ta altfor lang tid.

Når veien til Troms næste år blir færdig, vil savnet av bru over Målselven bli endnu mer følelig, hvorfor det ansees uønskkelig nødvendig at dette anlegg forses mest mulig. Det bemerkes også at der vår og høst med den nåværende ordning kan inntræffe lange perioder da elven ikke kan krysses med kjørefærdskap.»

Stortinget var enig i  $\frac{1}{10}$  som kvotadelsbidrag. Overslagssummen måtte senere forhøyes (se vegbudsjettp. 1936 og 1939). Den ble i sistnevnte prp. oppgitt til kr. 475 000. Dette beløp ble bevilget dels som

nedsmidler og dels som ekstraordinær bevilgning av Stortinget.<sup>1)</sup> I bevilgningsbølsjetpet inngår kr. 9 250 som utgjør det konstante distriktsbidrag ( $\frac{1}{4}$ ) til en elveforbygning ved Takholmbukt (beregnet til kr. 37 000), og som utførtes av vassdragsvesenet. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 474 783,59. Veglengden er 5 937 m, kjørebredden 5,0 m og vegdekket grus. Maksimumstigning 1 : 12. Arbeidet ble utført 1934—1939. Vegen ble opptatt som riksveg i 1939.

Brua (som er kalt Målselv bru) er en hengebru med teoretisk spennvidde 115 m + bjelkespenn 17,0 m og platespenn 5,0 m. Brudekke armert betong. Kjørebanebredde 5,0 m. Den kostet kr. 275 000.

### 10. Moaberget—Olsborg—Bjerkli—Heia ved Takvann i Balsfjord.

(Kart i vegbudsjettp. 1936 og 1912.)

Vegen mellom Moaberget og Olsborg er en del av den i I. bind side 496 fig. omhandlede veg gjennom Målselvdalen på strekningen Fredriksberg—Olsborg.

I 1897 ble det bygd bru ved Olsborg (se 2. bind side 471). Den ligger i vegen Moaberget—Olsborg. Vegen Olsborg—Bjerkli var bygdeveg, opparbeidet 1877—1900. Fortsettelsen av denne veg fra Bjerkli til Takvann i Balsfjord ble opptatt på vegbudsjetten i 1914 sammen med hovedveganlegget Sagelvvann i Balsfjord—Overbygden (se rute 861). Sidelinjen gjennom Takelvdal ble anført å være av stor betydning, spesielt som ledd i den store hovedrute fra Ofotfjord i Nordland til Lyngfjord. Vegen Takvann—Bjerkli var for en lengde av 9 087 m beregnet til kr. 58 500. Overslaget ble senere forhøyet til kr. 254 000 (se prp. 1927). Vegen Bjerkli—Heia (8,36 km.) ble avlevert som ferdig september 1931.

I 1928 samtykket Stortinget i at planen for heromhandlede veg ble utvidet til å omfatte utbedring av den gamle bygdeveg Bjerkli—Olsborg i en lengde av 13 417 m

<sup>1)</sup> Statsbevilgningen (kr. 19 000) ble gitt for terminen 1940—41.

med overslagssum kr. 148 500. Distriktsbidraget til denne parsell ble av Stortinget 1929 bestemt til  $\frac{1}{12}$ , mens det for den øvrige del av anlegget var satt til  $\frac{1}{10}$ .

Arbeidet var ferdig i 1937. Vegen Olsborg—Bjerkli ble opptatt som riksveg allerede i 1928.

Se videre under nr. 14, utbedring av stamvegen Moaberget—Oteren.

### 11. Takvann—Sagelvvann.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Se om denne strekning under rute 861 vegen Øvrebygden—Heia. Parsellen hvis lengde var ca. 16,5 km, ble avlevert som ferdig i 1921. Langvasselø bru som skal ombygges, ligger på denne vegstrekning (se under avsnitt 13).

### 12. Sagelvvann—Storsteinnes.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Strekningen fra Sagelvvann til Storsteinnes ble bygd 1882—1887 som en del av vegaanlegget Sagelvvann—Skjæret (se I. bind side 500 og rute 863).

Opphus bru inngikk i vegaanlegget Sagelvvann—Storsteinnes. Overbygningen måtte i 1917 foreslås ombygd til 5,2 m lysvidde. Arbeidet var ferdig i 1921. Vedkommende overslag ble tatt med i bevilgningene til vegaanlegget Fjellfroskryggen—Takvann—Sagelvvann (se rute 861, 3).

I 1936 ble det gitt bevilgning av Stortinget til utbedring av nevnte veg fra Hønsgård til Storsteinnes. Dette arbeid var allerede påbegynt i 1933 for statens nedsmidler. Distriktsbidraget ble satt til  $\frac{1}{6}$  m. v. Planen var beregnet til kr. 70 000 for en lengde av 12 700 m, men i prp. ble det bebudet forhøvelse av omkostningene. Se videre prp. 1940. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 62 400.

### 13. Storsteinnes—Sletnes—Gjetsten.

(Kart i vegbudsjettp. 1898/1899.)

Angående de tidligere utførte arbeider på denne strekning henvises til I. bind side 501 og 2. bind side 474 fig. Vegen Storsteinnes—Sletnes ble bygd i 1909—1913 og Sletnes—Oteren—Gjetsten i Storfjord

(under betegnelsen Balsfjord—Lyngen) i 1899—1900. Gjetsten ligger på vestsiden av Storfjord i Lyngen. Veganlegget Storsteinnes—Sletnes ble kostbarere enn oppgitt i 2. bind. Arbeidsutgiftene utgjorde kr. 90 649.42.

I dette anlegg inngikk bru over Buktela ikke langt fra Sletnes. En plutselig og enestående stor flom i august måned 1912 bortrev delvis den til brua støtende vegfylling. Man fant det nødvendig å forhøye brua og tilstøtende veggpartier. I vegbudsjettprp. 1914 foreslås bevilgning til disse arbeider samt til ledningsmurer ovenfor brua, beregnet til kr. 8 200. Da Buktela er en usedvanlig slem broløp ble det bebudet overraskelser i fremtiden. Det viste seg nødvendig senere å bevilge ytterligere midler og det hele arbeid kostet kr. 12 800 som ble bevilget av Stortinget i årene 1914—1922. Distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$ . Lengden av utbedringen var 250 m med kjørebredde 3,75 m og maksimumstigning 1:25. Byggetid 1914—1921.

Av bevilgningene til ombygging av eldre bruer er det disponert følgende beløp til nedennævnte bruer i vegen mellom Storsteinnes og Gjetsten:

1. Av bevilgningene for 1937—38 og 1938—39 tilsammen kr. 20 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  til ombygging av Bomstad bru. (Se om denne bru i 1. bind side 501 og 2. bind side 476). Arbeidet ble utført i 1937—1940. Utgift kr. 19 959.65.
2. Av bevilgningen for 1938—39 kr. 40 000 til ombygging av Volan bru og kr. 3 000 til forannevnte Baktefe bru, tilsammen kr. 43 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$ . Arbeidet ble påbegynt i 1938.
3. Av bevilgningen for 1939—40 kr. 30 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  til ombygging av Langrosselv bru (jfr avsnitt II) og Sagfjell bru. Omkostningene ved disse to ombygginger er beregnet til kr. 36 500, men arbeidet var ikke påbegynt 30. juni 1940.

Om stamvegutbedring se neste avsnitt.

#### 14. Moaberget—Oteren (stamvegutbedring).

(Kart i vegbudsjettprp. 1936 og 1936.)

Til utbedring av partier på denne rute mellom Moaberget i Målselven og Oteren i Lyngen var det forutsatt anvendt kr. 240 000 av bevilgningene til utbedring av stamveger i 1. byggeperiode. Pr. 30. juni 1940 var det stilt til disposisjon kr. 190 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v.

#### 15. Oteren—Pollen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1927.)

Vegen fra Oteren til Gjetsten var bygd som tarvelig grusveg (bygdevag) (se 2. bind side 476). Til opparbeidelse av hovedveg fra Oteren over Gjetsten til Pollen ble det i 1927 bevilget av Stortinget og disponert av nødsmidler tilsammen kr. 120 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

For en lengde av 31 206 m var anlegget den gang beregnet til kr. 1 012 000. I vegbudsjettprp. 1933 ble overslagssummen redusert til kr. 680 000 for 31 130 m. Den ble senere forhøyet til kr. 731 000 og dette beløp var bevilget pr. 30. juni 1940. Arbeidet var imidlertid ikke da regnskapsmessig avsluttet.

I vegbudsjettprp. 1936 ble det opplyst at vegen — som ble påbegynt i 1927 — i 1935 var planert og ferdig for biler. I 1939 ble Furullaten bru m. m. beskadiget av flom. Kjørebredden er 4,0 m og maksimumstigningen 1:15. Vegen Gjetsten—Pollen ble opptatt som riksveg i 1930.

#### 16. Pollen—Lyngseidet.

(Kart i vegbudsjettprp. 1927.)

Vegen mellom Pollen og Lyngseidet ble bygd i årene 1881—1885 (se 1. bind side 501—502).

Stortinget 1917 samtykket i at det av en ventet besparelse på veganlegget Lyngseidet—Rottnevik—Årebukt (rute 874) — med fradrag av distriktsbidraget,  $\frac{1}{5}$  — ble anvendt ca. kr. 2 400 som statsbidrag (inntil  $\frac{1}{5}$ ) til ombygging av trebruer på vegen Pollen—Lyngseidet.

I 1929 ble det iverksatt utbedringsarbeid på vegen Pollen—Lyngseidet—Årebukt. Omkostningene for dette arbeid var beregnet til kr. 87 000 for en lengde av 21 888 m. I årene 1929—1931 ble det anvendt kr. 19 000 av nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$ . Vegutbedringen ble opptatt på vegbudsjettet i 1934. Foreløpig ble arbeidet begrenset til den sørligste strekning (Pollen—Lyngseidet), fordi valget mellom alternativene for ferjeforbindelsen over Lyngenfjord ennå ikke var avgjort. I vegbudsjettprp. 1938 opplystes at vegdirektøren hadde godkjent en modifisert plan for parsellen Pollen—Lyngseidet, hvor etter utbedring av 11 076 m veg var beregnet å koste kr. 73 600 — innebatter en holdeplass på Lyngseidet beregnet til kr. 5 600.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 66 400. Det var da ferdig planert 8 309 m med kjørebredde 4,5 m.

#### 17. Ferjeforbindelse over Lyngenfjord med ferjekaien på Lyngseidet og Olderdal.

(Kart i vegbudsjettprp. 1927.)

Fra vegbudsjettprp. 1939 hitsettes følgende:

«Denne forbindelse inngår som ledd i gjennomgangsveien i Nord-Norge. Med skrivelse av 4 juli 1934 innsendte overingeniøren plan med overslag. I denne plan var det forutsatt ett ferjested på vestsiden av Lyngen, nemlig på Lyngseidet, og 2 ferjesteder på østsiden, nemlig i Olderdal og i Nordmannvik. Når det ble foreslått 2 ferjesteder på østsiden av Lyngen, var det fordi de to nevnte steder som det kan bli spørsmål om å benytte, ikke gir tilstrekkelig beskyttelse hver for sig under de forskjellige vindretninger. Derimot vil en alltid kunne regne med gode landingsforhold ved et av de to ferjestedene.

Veidirektøren uttalte sig enig i valg av ferjesteder, men forutsatte ferjehavnene utbygget på langt anklere måte. De tre ferjesteder var den gang beregnet å koste kr. 121 000.

I sin budjettskrivelse av 21 mai 1938 opplyste overingeniøren at man hadde satt sig i forbindelse med de kommunale myndigheter i Lyngendistriktet for å under-

søke muligheten av bygging av havn i Olderdal. Derved skulde en kunne slippe anlegg av ferjekai i Nordmannvik. I påvente av avgjørelse av dette spørsmål fant han foreløpig å kunne foreslå kun ett ferjested på østre side av Lyngen, nemlig i Olderdal.

Nye planer med overslag for ferjestedene skulde bli søkt utarbeidet i løpet av året.

Veidirektøren forbeholdt sig å ta standpunkt til dette spørsmål når de av overingeniøren bebodede nye planer for ferjestedene foreligger og spørsmålet om bygging av havn i Olderdal er overveiet.

Overingeniøren innsendte under 18 juni 1938 plan med overslag for ferjekai i Nordmannvik. Han uttalte i den forbindelse, at det vilde være særdeles ønskelig å få opprettet en provisorisk ferjeforbindelse mellom Lyngseidet og Nordmannvik. Private båtseiere har tilbudt sig å underholde en ferjerute mot et månedlig statsbidrag til dekning av et eventuelt underskudd. På Lyngseidet vil en privat kai bli stillet gratis til disposisjon. Men på Nordmannvik mangler det helt kaianlegg, hvorfor overingeniøren har foreslått et sådant anlegg medtatt i planen for veianlegget Sørkjøe—Nordmannvik—Olderdal. Fylkesmannen har sluttet sig til dette forslag.

Ferjeforbindelsen vil få stor betydning både for veivesenets anleggsdrift og for å høste erfaring. Forsåvidt veivesenet om nogen år ikke lenger har interesse av forbindelsen, kan kaianlegget selgt til private for ca. kr. 4 000, og en sådan forbindelse antas å ville spare veivesenet for så store beløp i anleggstiden at den reelle utgift vil bli uvesentlig.

Overensstemmende med veidirektørens forslag har Arbeidsdepartementet etter omstendighetene funnet å kunne samtykke i at kaian bygges for regning av nevnte anlegg.

Kaien er anslått til et kostende av kr. 9 000.

Videre har Arbeidsdepartementet med hensyn til spørsmålet om driftstilskudd til den midlertidige ferje på veidirektørens anbefaling funnet å kunne samtykke i at det stilles i utsikt et tilskudd på inntil kr. 1 000 av riksveimidler for sesongen 1938.

Tilskuddet er å betrakte som et maksimumsbeløp som vil bli utbetalt etter avlagt regnskap og bare i den utstrekning det er nødvendig for å dekke et eventuelt underskudd.

Det er forutsetningen at så vel takster som rutetider godkjennes av veivesenet som også fører kontroll med driften og regnskapene.

Omkostningene for ferjeforbindelsen oppføres inntil videre med kr. 200 000 etter et tidligere anslag for den 8 km lange ferjeforbindelse Arøbukta—Nordmannvik.

Fylkestinget 1938 vedtok det forutsatte distriktsbidrag  $\frac{1}{15}$  m. m.

Overensstemmende med vegdirektørens forslag og den kgl. prp. bevilget Stortinget kr. 30 000 mot distriktsbidrag som nevnt. Arbeidet var ikke iverksett 30. juni 1940.

### 18. Olderdal—Nordmannvik—Sørkjøs.

(Kart i vegbudsjettprp. 1927.)

Denne veg som går fra Olderdal i Kåfjord herred, nordover langs Lyngenfjords østside forbi Nordmannvik, langs Rotsund i Skjervøy herred og til Sørkjøs i Nordreisa, ble påbegynt i 1922 på strekningen Sørkjøs—Langslet i Skjervøy, 10 325 m beregnet til kr. 468 000. Dette beløp ble stillet til disposisjon av nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v. Parsellen var ferdig i 1927. Samme år ble anlegget opptatt på det ordinære vegbudsjett og planen ble utvidet til å omfatte parsellen Langslet—Rotsundele (2 463 m beregnet til kr. 32 000). I vegbudsjettprp. 1928 ble det foreslått at anlegget opparbeides kontinuerlig frem til Nordmannvik. Etter overslag av 30. mars 1929 var anlegget Sørkjøs—Nordmannvik beregnet til kr. 799 000 for 34 529 m. I prp. 1938 ble overslaget for dette anlegg forhøyet til kr. 815 000. Lengden ble samtidig redusert til 34 599 m. Imidlertid ble det anbefalt før og vedtatt av Stortinget å utvide planen til å omfatte forlengelse av vegen fra Nordmannvik til Olderdal, 9 000 m beregnet til kr. 290 000. Den samlede overslagssum kom dermed opp i kr. 1 075 000 for en lengde av 43 810 m. Som nevnt under foregående avsnitt om ferjeforbindelsen over Lyngenfjord vil det eventuelt bli medtatt i planen en ferjekai på Nordmannvik, anslått til kr. 9 000.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 1 080 800. På arbeidsrapporten for terminen 1939—1940 var overslagssummen forhøyet til kr. 1 193 000 (se vegbudsjettprp. 1940).

Parsellen Sørkjøs—Rotsundelv (12 580 m) ble avlevert til vedlikehold i 1930 og parsellen Rotsundelv — Nordmannvik (21 890 m) i 1939. Kjørebredden var dels 3,25, 3,6, 4,0 og 4,6 m med maksimumstigning 1 : 15.

### 19. Sørkjøs—Lyngsmark.

(Kart i vegbudsjettprp. 1928 og 1927.)

Denne strekning inngikk i vegenlegget Sørkjøs—Nordreisa hru—Vinnelys som ble bygd i årene 1891—1900 (se 1. bd. side 504 og 2. bd. side 479).

### 20. Lyngsmark—Sandbukta.

(Kart i vegbudsjettprp. 1927 og 1938.)

Fra Lyngsmark ble det i årene 1918—1926 opparbeidet veg til Strømfjordeidet for midler forskuddsvis utredet av fylket og Nordreisa kommune. I 1927 ble det igangsatt arbeide på parsellen Strømfjordeidet—Bjørndalen for nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. Anlegget Lyngsmark—Sandbukta ble gitt ordinær bevilgning av Stortinget 1929. I vegbudsjettprp. 1929 var overslagssummen oppgitt til kr. 825 500 for lengde 26 465 m.

Overslagssummen kunne senere reduseres. I vegbudsjettprp. 1936 ble den således oppgitt til kr. 619 500. Imidlertid ble samtidig gammel veg Lyngsmark—Strømfjordeidet nå medtatt i planen med kr. 73 500 (herav kr. 36 500 verdien av gammel veg og kr. 37 000 til vegens utbedring). Omkostningene for hovedveganlegget ble med denne utvidelse kr. 693 000 for en lengde av 25 680 m.

Inntil 30. juni 1940 var det i alt bevilget og stillet til disposisjon av nødsmidler kr. 600 200. Planen forutsetter 4,0 og 4,8 m kjørebredde samt maksimumstign. 1 : 15.

Parsellen Strømfjordsbotn — Sandbukta (18,5 km) ble avlevert som ferdig i 1939.

### 21. Sandbukta rundt Kvænangen—Sekkemo (inkl. midlertidig ferjeforbindelse over Sørstrømmen).

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Dette anlegg ble påbegynt i 1935. For terminen 1935—1936 ble det disponert i alt kr. 124 500 av tilleggsbevilgning, krisebevilgning og av nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{15}$  m. v. I vegbudsjettprp. 1936 ble overslagssummen oppgitt til kr. 728 000 for en veglengde av 32 388 m. Vegen var da tenkt ført over Sørstrømmen ved bru eller ferje. Denne utgift var ikke medtatt i nevnte overslagssum.

I vegbudsjettprp. for 1939—40 uttalte vegdirektøren følgende:

«Med skrivelse av 10. mai 1938 innsendte overingeniøren plan med overslag for forbindelse over Storstrømmen i Kvænangen i to alternativer.

Alt. I er broforbindelse som er beregnet til kr. 1 124 000, og alt. II ferjeforbindelse beregnet til kr. 308 000. Hertil kommer kr. 3 000 til utbedring av gammel vei.

Tatt i betraktning de vanskelige ferjeforhold på grunn av generende strømskavler og de ulemper ferjeforbindelser alltid volder trafikken, foreslår overingeniøren at man velger broalternativet. Han bemerker at dette også vil ha stor betydning for telegrafverket, da telegrafverkets hovedlinjer nordover nu går i kabel over Storstrømmen. På grunn av den stadig skiftende tidevannstrøm er kabelen utsatt for stor slitasje, og vedlikeholdet blir relativt kostbart.

Anleggets overslagssum eksklusive omkostningen til forbindelsen over Storstrømmen har hittil vært oppgitt til kr. 725 000. Skal man bygge bro over Storstrømmen må overslagssummen forhøyes med kr. 1 124 000 til kr. 1 860 000.

I planen for gjennomgangsveien i Troms fylke har man gått ut fra at man foreløpig skulle benytte ferjeforbindelse over Storstrømmen. I så tilfelle må overslagssummen forhøyes med kr. 311 000 til kr. 1 037 000.

I forelegget for fylkestinget 1938 uttalte veidirektøren bl. a. følgende:

«Veidirektøren er nærmest stenet for at man nu på grunn av den store prisforskjell står sig med ferjeanlegget for derved hurtigst mulig å tilveiebringe gjennomgående

forbindelse i heromhandlede strøk for den store Nord-Norge-vei.

Veidirektøren vil gjøre oppmerksom på at bl. a. Kvænangen kommune har anbefalt at veien føres rundt Kvænangsfjorden.

Efter en anslagsvis beregning — foretatt i 1937 — av overingeniøren vil en vei fra Sørstrømmen om Niemenauko til Sekkemo bli ca. 36 km lang og er supposisjonsmessig beregnet å ville koste ca. kr. 819 000.

Efter denne linje vil også gårdene på vestsiden av fjorden få veiforbindelse, nemlig Navet, Sørfjord og Brennbukt. Samtlige gårder på østsiden av fjorden vil under enhver omstendighet få sin veiforbindelse når det igangværende byggeveianlegg Kjøkan—Kvænangsbota (Niemenauko) blir ferdigbygget.

Langs hele vestsiden av fjorden er det kostbart fjellterreng og man har store elver innerst i fjorden. På østsiden må man — oplyste overingeniøren — foreta utbedring og store omlegninger av eldre vei, særlig på partiet Nordbotten—Kjøkan.

Overingeniøren nevnte også et alternativ med bro over Lillastrømmen, men dette vil etter det foreliggende bli adskillig dyrere og synes ikke å burde komme i betraktning.

Hvis man som foran nevnt for tiden foreløpig nøler sig med ferjeforbindelse over Kvænangsfjorden, hvorved man — under sammenligning med broalternativet — sparer ca. kr. 826 000, vil man altså senere ved anvendelse av et omløst lignende beløp kunne få istandbragt en vei rundt fjordbunnen, hvilket foruten å ha større interesse for den særværende befolkning også antas å være mere tilfredsstillende sett fra et militært synspunkt.

Nærmere undersøkelse av dette alternativ må derfor foretas snarest mulig.

Ferjeforbindelsen antas under alle omstendigheter å kunne være til nytte. Når man regner med dette alternativ som altså er beregnet til kr. 1 034 000, skulde det stå til rest å søke bevilget kr. 490 500.

Fylkestinget 1938 sluttet sig til overingeniørens forslag om at Nord-Norge-veiens forbindelse over Kvænangen utføres med bro over Storstrømmen.

I skrivelse av 13. august 1938 til fylkesmannen uttalte veidirektøren, at han fremdeles er av den oppfatning at man snarest mulig bør undersøke en veiforbindelse rundt Kvænangsfjorden.

Generalstaben har i skrivelse av 7. juli 1938 uttalt bl. a. følgende:

«Av hensyn til den vesentlige innskrenking i den militære verdi av riksveien gjen-

nem Nord-Norge som ferjeforbindelsen betegner, er det for forsvarer, av særdeles stor betydning at arbeidet på å få supplert ferjeforbindelsene ved ubrukt vei gjennomføres så fort råd er.

Generalstaben anser det meget heldig at veidirektøren har tatt og arbeidet for å få vei rundt Kvænangen og å få dette alternativ mermer undersøkt snarest mulig.

Overingeniøren har i skrivelse av 1 oktober 1935 til fylkesmannen i Troms fremlagt et hovedplanoverslag for vei rundt fjorden. Omkostningen for en sådan vei er for en lengde av 41 230 m beregnet til kr. 988 000.

Lengder og omkostninger for de tre alternativer som det her er tale om, vil da stille sig således:

Alt. I.

Broforbindelse . . . 6730 m kr. 1 134 000

Alt. II.

Ferjeforbindelse 7 114 m . . . 311 000

Alt. III.

Vei rundt fjorden 41 230 m . . . 988 000

Både fylkesmannen og overingeniøren anbefaler broalternativet og fremholder, at de militære krav synes å kunne tilfredsstilles ved at der bygges en sekundærvei rundt fjorden. Herredsstyret uttaler sig mot bro og anbefaler vei rundt fjorden.

Overingeniøren anfører at en enklere vei antas å kunne bygges for ca. kr. 611 000 og at militærvesenet samt skogvesenet bør delta i utgiftene av hensyn til de interesser som knytter sig til en sådan vei.

Veidirektøren vil anbefale at alt. III (vei rundt fjorden) velges, idet man dog går ut fra at denne vei foreløpig opparbeides som av overingeniøren antydnet, nemlig med et såvidt enkelt utstyr at den kan bygges for ca. kr. 611 000. Til plan og overslag tas forbehold.

Da imidlertid veien mellom Alta og Kvænangen allerede på det nærmeste er ferdigbygget og en midlertidig ferjeforbindelse over Sørstrømmen derfor vil få stor nytte både for anleggsdriften og distriktene omkring, vil dog veidirektøren anbefale opprettet en midlertidig ferjeforbindelse — som gjøet over Lyngfjorden — såfremt det kan gjøres uten al. for store utgifter i eks. ved en leiet skatte.

Under forutsetninger som foran nevnt oppstiller overingeniøren nu følgende overslag: Sandbukta—Sørstrøm . . . . . kr. 686 000 Sørstrøm—Sekkemo . . . . . . . . . . 611 000

Sum kr. 1 297 000

Veidirektøren foreslår oppført kr. 220 000 til gjennomførelse av en sådan plan.»

Arbeidsdepartementet sluttet seg til veidirektørens forslag. Likeså Stortinget (se budsjett-innst. S. nr. 124—1939 side 29—30).

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget i alt kr. 888 800 til Sandbukta—Sekkemo (inkl. arm til Sørstrømmen og utbedring av kaier). Se videre vegbudsjettprp. 1940.

#### 22. Kvænangsbotn—Kjækan.

(Kart i vegbudsjettprp. 1914 og 1934.)

Se under bygdeveg i Kvænangen.

#### 23. Kjækan—Sekkemo—Budderen—Undereidet.

(Kart i vegbudsjettprp. 1914.)

Dette vegprosjekt ble opptatt til bevilgning på statens vegbudsjett i 1914. I denne del av Kvænangen ble det opplyst å bo 725 mennesker, vel 40 pct. av herredets samlede folketmengde. Bebyggelsen er overveiende på fjordens østside. Handels- og omsetningssteder i strøket er Sørstrømmen, Budderen og Kjækan, som har postspneri og rikstelefon samt anlegg av lokalskipene. Befolkningen innenfor Sørstrømmen — ca. 350 mennesker — var i vinterhalvåret uten dampskipsforbindelse og om sommeren hadde en bare en usikker forbindelse, da det ikke så sjelden hendte at skipet må gå forbi uten å kunne passere strømmen. Vegen var derfor meget påkrevet. Ifølge detaljplan av 1913 var parsellen Kjækan—Sommerstet anslått til kr. 99 100 for en lengde av 12 856 m. Planen ble senere utvidet til å omfatte strekningen Sommerstet—Undereidet som ifølge overslag av 6. mars 1918 var beregnet til kr. 55 000 for en lengde av 3 025 m. På grunn av arbeidskonnjunktorene måtte overslagene forhøyes. Overslagssummen ble senest oppgitt til kr. 281 500. Dette beløp ble bevilget i årene 1914—1925 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 282 127.73 for en veglengde av 15 494 m, hvorav 14 320 m med 3,25 m kjørebredde, 938 m med 3,5 og

36 m med 2,0 m kjørebredde. Vegdekket overveiende grus. Maksimumsstigning 1 : 17. Byggetid 1914—1924.

#### 24. Undereidet—Alteidet.

(Kart i vegbudsjettprp. 1888.)

Dette anlegg ble opptatt på vegbudsjettet i 1931. Vegens kostende ble for en lengde av ca. 22 km. supposisjonsmessig oppgitt til kr. 882 800. Distriktsbidraget ble bestemt til  $\frac{1}{10}$  m. v. (kfr. vegbudsjettprp. 1935).

I vegbudsjettprp. 1933 ble meddelt resultatet av foretatt detaljundersøkelse i to alternativer. Den linje som ble valgt: Kåsenlinjen var for 22 722 m beregnet til kr. 401 000.

Kvænangen formannskap søkte om å få tatt med i planen en bru over Burfjordelven nede ved sjøen for å lette adkomsten til hovedvegen for innbyggerne på Burfjordens vestsida. Vegdirektøren kunne ikke anbefale dette, men foreslo sidelinjen opparbeidet som bygdeveg med  $\frac{2}{10}$  statsbidrag og oppført som egen post på budsjettet (vegbudsjettprp. 1935).

Overslagssummen for hovedveganlegget ble i 1938 forhøyet til kr. 465 000 fordi man på grunn av snøforholdene måtte foreta en del omlegginger av linjen. Det var også nødvendig i ikke uvesentlig grad å forbedre kurvaturen. Ifølge modifisert overslag av 6. april 1939 måtte anleggets kostende forhøyes til kr. 500 000 for en lengde av 22 440 m.

#### Rute 795.

##### Nordland fylkesgrense på Lavangselidet—Steinsland—Lilleng—Harstad—Sama—Gåre—Strømmen—Revsnes—Flesnes—Gambogen.

Av denne riksveggrute var inntil 30. juni 1914 opparbeidet for statsmidler eller påbegynt følgende parseller:

1. Nordland fylkesgrense—Steinsland (2. bd. side 463—464).
2. Lilleng i Sandfjord—Fauskevåg—Harstad—Sama (1. bd. s. 487—488 og 2. bd. side 460—461).
3. Kvæfjordeidet (1. bd. s. 487 og 2. bd. s. 462—463).
4. Gåre—Strømmen (2. bd. s. 461).

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 431 300. Den planlagte kjørebredde — opprinnelig 4,0 m — ble senere utvidet til 4,8 m. Maksimumsstigning 1 : 15. Arbeidet ble påbegynt i 1932.

#### 25. Alteidet—Finnmark fylkesgrense.

Vegen over Alteidet ble bygd 1873—1878 (se 1. bd. side 505).

Vegen ble utbedret for bevilgninger gitt i 1927—1931 med tilsammen kr. 46 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Som det fremgår av vegbudsjettprp. 1927 var to bruer i Kvænangen (over Langdalselven og Eideelven) tillatt ombygd for midler forsødsvis utredet av fylkesvegkassen mot senere refusjon av statsbevilgning. Vegdirektøren tiltrådte planen som gikk ut på hel omlegging i en veglengde av 1 090 m med kjørebredde 3,6 m for derved å unngå den ellers påkrevde ombygging av 4 bruer over Eideelven. Likeledes var det foreslått ombygging av 4 bruer og anlegg av kombinerte material- og møteplasser på den 3,5 m brede veg i en lengde av 4 768 m. Bruene var prosjektert ombygd til 3,25 m kjørebredde og med overbygning for belastningsklasse 2.

Ifølge sluttingsrapport for anlegget utgjorde arbeidsomkostningene kr. 45 980.02 for en planeringslengde av 5 698 m. Byggetid 1926—1930.

#### 1. Nordland fylkesgrense—Steinsland.

(Kart i vegbudsjettprp. 1886/1900.)

Denne veg ble opparbeidet i årene 1900—1907. I anlegget inngikk sidelinjer til Landsholmen, Breistrand, Evenskjør og Steinslandssjøen (se 2. bd. side 463).

Utbedring av hovedvegen fra fylkesgrensen til Steinsland ble påbegynt i 1930 for nedsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. I 1936 ble utbedringen opptatt på statens vegbudsjett. Av nedsmidler var det da bevil-

get kr. 38 000. Overslagssummen ble oppgitt til kr. 73 500. Fullførelsesbevilgning ble gitt av Stortinget 1939. Pr. 30. juni 1940 var det planert 5 368 m med kjørebredde 4,9 m. Anlegget var ikke regnskapsmessig avsluttet.

## 2. Ferjekaiene ved Tjeldsundet.

(Kart i vegbudsjettprp. 1903/04.)

I vegbudsjettprp. 1936 side 106 ble det i forbindelse med spørsmålet om ferje over Tjeldsundet nevnt at det måtte bygges nye ferjekaiene som forutsattes bygd av vegvesenet. Den korteste linje var fra Steinsland til Lilleng på sundets vestsida. De to ferjekaiene var beregnet til kr. 30 000. Dette beløp viste seg for lavt. På grunn av prisstigning, fundamentingsvanskeligheter og endring i planen måtte overslaget økes, senest til kr. 84 000 (se vegbudsjettprp. 1939). Sistnevnte beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1937—1939. Distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ .

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 24 000.

Lengdene er henholdsvis 51 m og 40 m for kaiene ved Steinsland og Lilleng inklusive lengde av heisebrua. Arbeidet ble utført 1937—1939.

## 3. Lilleng—Fauskevåg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Denne veg utgjør en parsell av det i 2. bd. side 460 omhandlede veganlegg Lilleng i Sandtorg—Fauskevåg med veg til Sorvikmarken. I 1914 ble planen for anlegget utvidet til å omfatte parsellen Nordland fylkesgrense—Sandtorg, hvorved man ville få sammenhengende veg fra Slakvøll i syd (Nordland) om Harstad til Kvæfjord og Strømsbotn, i alt ca. 95 km. Parsellen fylkesgrensen—Sandtorg, 2 797 m, var beregnet til kr. 18 400.

I 1915 ble planen utvidet til også å omfatte ombygging av den nordfor Fauskevåg liggende Sorvik bru som var blitt idelagt av flom våren 1913. Ombyggingen var beregnet til kr. 6 000.

I 1919 gikk Stortinget med på å innlemme i planen erm til dampskipenlopsstedet

Sorvik. I beregnet en mindre båtvor var armen anslått til kr. 4 200 (senere forhøyet til kr. 6 700).

Overslagssummen ble både på grunn av disse planutvidelser og arbeidskonjunkturrenes stigning gjentatte ganger forhøyet, senest til kr. 546 500 som ble bevilget av Stortinget i årene 1907—1925.

Arbeidsomkostningene for forannevnte arbeider i sin helhet utgjorde kr. 547 194,44. Distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Samlet veglengde 21 302 m. Strekningen Nordland fylkesgrense—Lilleng går inn i rute 801, Lilleng—Fauskevåg og Sorvik bru i rute 795, mens armen til Sorvikmarken er et ledd i rute 338. Vegdekke steinlag og grus. Kjørebredden varierer mellom 3,75 og 3,25 m. Maksimumstigning 1:20. Byggetid 1907—1924.

## 4. Fauskevåg—Sorvik—Harstad—Sama.

(Kart i vegbudsjettprp. 1903/04.)

Denne veg ble bygd i 1885—1891 (se 1. bd. side 437—438). Sorvik bru ble ombygd i 1915 (se foregående avsnitt).

Stortinget 1924 ga påbegynnelsesbevilgning til utbedring av vegen Fauskevåg—Sorvik—Harstad bygrense. I årene 1924—1933 ble det bevilget i alt kr. 70 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ .

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 70 005,00. Kjørebredden ble utvidet til 4,0 m. Det ble anlagt material- og møteplasser, utbedret kurvaturer og ombygd 3 mindre trebruer til overbygning med jernbetongplater. Disse arbeider er fordelt på en lengde av 22 100 m. Byggetid 1927—1939.

Videre er det siden 1935 utført utbedringsarbeider på riksvegen Lilleng—Harstad bygrense. Ifølge arbeidsrapport av 16. desember 1940 var det inntil 30. juni 1940 disponert kr. 106 000 av nødsmidler til disse arbeider mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  m. v.

Overslaget lå på kr. 254 000 for parsellen Harstad bygrense—Kila, en veglengde av 9 250 m, hvorav det ifølge nevnte rapport var planert 2 360 m på ovennevnte tidspunkt. Se videre prp. 1940. Kjørebredden er forutsatt utvidet til 6,0 m.

Som bidrag til opparbeidelse av Skolegaten i Harstad, hvilket arbeide medførte at riksvegen gjennom byen forkortes med ca. 190 m, ble det i årene 1934—1937 stillet til disposisjon av bevilgningene til arbeidsløshetens bekjempelse i alt kr. 24 500. Anleggets kostende var i 1937 beregnet til ca. kr. 40 000. Det beløp som trengtes utover statsbidraget, forutsattes tilveiebrakt av distriktet. Arbeidet kostet kr. 43 608,65.

## 5. Sama—Gåre (Kvæfjordeidet).

(Kart i vegbudsjettprp. 1903/04.)

I vegbudsjettprp. 1924 ble det gitt en nærmere vedleggjørelse for dette vegprosjekt. Ved lagl. res. av 22. oktober 1926 var vegen blitt klassifisert som offentlig bygdeveg. I årenes løp var det foretatt små utbedringsarbeider, men i det store og hele lå vegen ennå etter de retninger hvor ferdssølen over eidet hadde dannet en fremkomst. Vegen hadde mange brydetap og flere bakker med stigninger inntil 1:6. Alt i alt var vegen i så dårlig forfatning, at den var helt utjenlig for trafikken etter nutidens fordringer. Den virket som et stengsel for videre utvikling. Med hest kunne man bare kjøre små lass og kjøring med automobil var blitt helt forbudt. Til tross herfor ble vegen som den viktige forbindelse den er mellom Kvæfjord og Trondenes samt Harstad, i 1914 klassifisert som hovedveg.

For budsjetterminen 1924—1925 ble det bevilget kr. 60 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  m. v. til vegens ombygging. Vegdirektøren forbeholdt seg å ta standpunkt senere til planen. Etter foretatt reduksjon av det opprinnelige overslag (lydende på kr. 750 000 for 14 313 m) ble omleggingen i 1927 beregnet til kr. 495 000, idet den gamle veg for noen del var forutsatt bibeholdt. Planen var da godkjent for vegparsellene Sama—Kilhus og Gåreheiden—Gåre, men ikke for Kilhus—Gåreheiden. For denne parsell forelå det følgende alternativer: 1. Hel ombygging med maksimumstigning 1:20, 9 423 m, kr. 294 000.

2. Utbedring av gammel veg, maksimumstigning 1:12, 9 433 m, kr. 247 000.
3. Utbedring av gammel veg for kr. 70 000.
4. Utskytning til et senere tidspunkt.

Fra distriktets side ble det som det vil sees av vegbudsjettprp. 1928 side 92 fremholdt at man måtte gå til hel omlegging av vegparsellen Kilhus—Gåreheiden. Vegdirektøren fant dette uriktig. Han anbefalte alternativ 3, utbedring av den gamle veg for henimot kr. 70 000. Arbeidsdepartementet sluttet seg til vegdirektørens forslag som også vant Stortingets bifall (se forh. i Stortinget 1928 side 1525—1527).

Planen for anlegget ble etter dette følgende:

Oppstigningen fra Sama (Sama—Kilhus) .....	kr. 116 100
Utbedring over eidet (Kilhus—Gåreheiden) ....	69 700
Oppstigningen fra Gåre .....	67 200

Tilsammen kr. 253 000

Som det fremgår av vegbudsjettprp. 1930 ble dette beløp forhøyet til kr. 263 000, som i alt ble bevilget av Stortinget og som i sin helhet ble anvendt.

Arbeidet omfattet en lengde av 13 406 m med kjørebredde 4,5 m, maksimumstigning 1:15 og vegdekke av grus. Byggetid 1926—1932.

## 6. Gåre—Strømmen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1903/04.)

Denne veg ble bygd i årene 1890—1906 som en del av veganlegget fra Auna ved Kasfjord om Bremnes og Gåre til Strømmen og Strømsbotn (se 2. bd. side 461—462).

Utbedring av nevnte vegstrekning ble påbegynt for nødsmidler i 1936. Pr. 30. juni 1940 var det disponert i alt kr. 40 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ .

Planen var da vedtatt for parsellen Gåre—Lambagen, 4 396 m, beregnet til kr. 122 700 forutsatt 5,0 m kjørebredde inkl. flat grøft og vegdekke av grus. Se videre vegprp. 1940.



**7. Strømmen—Sandvik—Revsnes.**

(Kart i vegbudsjettp. 1900/04 og 1901.)

Anlegget *Strømmen—Sandvik* som ble nevnt i vegbudsjettp. for 1901 side 92 og 1903 side 133, ble påbegynt for nødsmidler i 1904. Det ble opptatt på det ordinære vegbudsjettp. for terminen 1935—1936. Overslaget lød på kr. 154 000 for en lengde av 7 610 m. Pr. 30. juni 1939 var det stillet til disposisjon av nødsmidler og bevilget av Stortinget i alt kr. 150 500 mot distriktbidrag  $\frac{1}{2}$  m. v.

I vegbudsjettp. 1939 ble planen foreslått utvidet til å omfatte utbedring av bygdevegen *Sandvik—Revsnes* (bygd 1900—1929) samt bygging av ferjekai på *Revsnes*. Disse nye arbeider var beregnet å koste kr. 100 800. Det samlede overslag ble da kr. 254 800 for en lengde av 16 270 m.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 170 800. Planen forutsatte en samlet vegbredde av 4,5 m og vegdekke av grus samt maksimumstigning 1 : 12.

**8. Flesnes—Gambogen (Førøyseter).**

(Kart i vegbudsjettp. 1931.)

Fra *Revsnes* (endepunktet av foregående parsell nr. 7) er det planlagt ferjeforbindelse over *Gullesfjorden* til *Flesnes* på vest-

sidan av fjorden. For tiden er det under opparbeidelse veg fra *Flesnes* sydover til *Førøyseter*. Av denne veg er parsellen *Flesnes—Gambogen* en del av rute 795, mens strekningen fra *Gambogen* til *Førøyseter* er et ledd i rute 800. Anlegget er omhandlet i vegbudsjettp. for 1931, 1933 og 1934. Det ble påbegynt i 1932 for nødsmidler. Ifølge vegbudsjettp. 1931 var strekningen fra *Flesnes* til *Bogen* da opparbeidet som bygdeveg.

I vegbudsjettp. 1933 ble overslagssummen for veganlegget *Flesnes—Bogen—Førøyseter* oppgitt til kr. 275 000 for en lengde av 9 350 m. Heri var medtatt verdien av eksisterende veg *Bogen—Bjørkosen*, 1 800 m, berignet til kr. 7 000.

Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettp. i 1933 var det av nødsmidler disponert i alt kr. 144 400. Distriktbidraget var bestemt til  $\frac{1}{2}$  (se vegbudsjettp. 1935). På arbeidsrapport for terminen 1939—1940 ble anleggets kostende oppgitt til kr. 283 000 (inkl. ferjekai ved *Refjenes*).

Pr. 30. juni 1940 var det i alt bevilget kr. 221 400. Ifølge planen er kjørebredden forutsatt å være 4,5 m og maksimumstigningen 1 : 12.

**Rute 796.****Nordland fylkesgrense mot Evenes—Grov i Astafjord.**

(Kart i vegbudsjettp. 1912 og 1913.)

**1. Grov—Saltvann—Skodbergvann.**

I vegbudsjettp. 1913 ble det redegjort nærmere for dette anleggs hensikt og berettigelse. Som det fremgår av det der anførte var vegen av direkte interesse for 400 personer. Dens største berettigelse lå i at *Grovfjorden* årlig fryser ut til *Strømmen* (ved indre *Grov*), så befolkningen særlig i månedstiden høst og vår var avskåret fra all samferdsel med utenverdenen.

Arbeide var blitt igangsatt i 1912 på parsellen *Grov—Saltvann* for midler som forskuddsvis var stillet til disposisjon av distriktet. Denne parsell var for en lengde av 10 300 m opprinnelig anslått til kr. 59 000

i arbeidsomkostninger, heri innbefattet en kort sidearm med bru over *Storølven*.

I vegbudsjettp. 1918 opplystes at vegdirektøren til å begynne med var tilbøyelig til å foreslå vegen klassifisert som bygdeveg, men han ville dog ikke motsatte seg fylkestingets beslutning om vegens klassifikasjon som hovedveg. I vegbudsjettp. 1918 ble foreslått en linje med gunstigere stigningsforhold og for øvrig bedre utstyr enn opprinnelig forutsatt. Overslagssummen for *Grov—Saltvann* ble etter den nye linje i 1919 oppgitt til kr. 180 000. Overslaget måtte senere forhøyes og ble i 1923 oppført med kr. 265 000 for 10 395 m. I 1925

ble anlegget utvidet til å omfatte fortsattelsen *Saltvann—Skodbergvann* som for ca. 1,8 km's lengde var anslått til kr. 70 000. Dette beløp måtte senere forhøyes noe av hensyn til en regulering av *Skodbergvann*. Det endelige overslag kom opp i kr. 443 500 (herav kr. 101 000 av nødsmidler). Distriktets bidrag var  $\frac{1}{2}$ .

Det bevilgede beløp gikk med i sin helhet. Veglengden utgjorde 12 215 m. Kjørebredden er hovedsakelig 3,25 m med anvendelse av åpne grøfter og i fjell 3,75 m inklusive lukkede steingrøfter. Maksimumstigning 1 : 15. Vegdekke: grus i jordterreng, finkullet steinlag med grus øverst i fjellterreng. Byggetid 1912—1931.

**Rute 797.****Beeistrand—Nordland fylkesgrense ved Landsholmen.**

Denne veg som ligger i *Skånland* herred ble bygd i årene 1900—1907 som en sidelinje til veganlegget *Nordland fylkesgrense* på *Lavangseidet—Steinsland* (se 2. bind side 463).

**Rute 800.****Nordland fylkesgrense mot Kanstadbotn—Nordland fylkesgrense i Gambogdalen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1931 og 1941.)

En del av denne vegrute ble opptatt på fylkets vegplan av 1923 under navn *Nordland fylkesgrense—Gullesfjordbotn—Langvasselidet* med arm til *Eidet*. Videre er en del av ruten nevnt i vegbudsjettp. for 1931.

**Rute 801.****Lilleng—Nordland fylkesgrense ved Hårberget.**

Denne veg er bygd 1914—1924 og utgjør den sørligste parsell av veganlegget *Nordland fylkesgrense—Sandtorg—Fauskevåg*, som er omhandlet foran under rute 796, avsnitt 3. Den ble opptatt som riksveg i 1935.

**Rute 805.****Førøyseter—Nordland fylkesgrense mot Sigerfjord.**

(Kart i vegbudsjettp. 1931.)

Dette vegspørsmål ble omhandlet allerede i 1875 av ingeniørkaptein P. Krag i en betenkning om et veganlegg fra *Kanstadfjord* til *Sigerfjord*. I 1889 samtykket vegdirektøren i at vegprosjektet over *Langvasselidet* ble undersøkt for statsmidler. Stortinget 1919 ga sitt samtykke til at brua

**2. Skodbergvann—Nordland fylkesgrense.**

Vegen ble påbegynt i 1930 for nødsmidler. Distriktbidraget var opprinnelig bestemt til  $\frac{1}{2}$ , men ble senere satt ned til  $\frac{1}{10}$  (se vegbudsjettp. 1931). Anlegget var for en lengde av 8 224 m beregnet til kr. 194 500. Første ordinære bevilgning ble gitt av Stortinget 1932. Pr. 30. juni 1940 var den nevnte overslagssum (kr. 194 500) bevilget, men det har vist seg at ytterligere bevilgning blir nødvendig. Overslagssummen er på arbeidsrapport pr. 30. juni 1940 oppført med kr. 202 500 for 8 263 m.

Det er forutsatt 4 m kjørebredde og maksimumstigning 1 : 12.

Av ruten er hittil under arbeid i *Troms fylke* strekningen fra *Gambogen* til *Førøyseter* som utgjør en del av veganlegget *Flesnes—Førøyseter* (se foran under avsnitt 8 i rute 795).

over *Langvasselven* bygges for midler forskuttet av distriktet, men dette arbeid ble det dog intet av den gang.

I vegbudsjettp. for 1931 ble det gitt redegjørelse for berettigelsen av vegforbindelsen ytre—indre *Hinnøy*. Dette prosjekt i sin helhet anførtes å være av meget

stor betydning for befolkningen i Sortland og Kvæfjord, men også for andre deler av Vesterålen. En vegforbindelse med nødvendige ferjer ville i betraktelig grad lette adkomsten til de store knutepunkter Harstad og Lødingen.

Anlegget Forsøyseter—Nordland fylkesgrense var for en lengde av 6 455 m bereg-

net å koste kr. 110 500. Dette beløp ble bevilget i årene 1931—1934 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  og ble anvendt i sin helhet. Kjørebredden er 4,5 m. Vegdekket grus og maksimumsstigning 1:15. I anlegget inngår arm til Langresselle og bru over denne.

Byggetid 1931—1939. Vegen ble opplatt som riksveg i 1937.

#### Rute 837.

##### Steinsland—Renså—Helleren.

###### 1. Steinsland—Tennevik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

I vegbudsjettprp. 1930 ble det opplyst at denne strekning var det manglende ledd i en lengre hovedvegforbindelse Svelshavn—Tjeldsund—Ofoten og ville skaffe befolkningen i den tilstøtende del av Ibestad landforbindelse med Evenskjer og med ferjeforbindelse Steinsland—Lilleng sammenhengende forbindelse med Harstad og vestre del av Trondenes.

Anlegget var allerede i 1923 påbegynt for nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettet i 1930 var det av sådanne midler anvendt kr. 314 000.

Overslaget av 1933 led på kr. 523 000 for en veglengde av 9 350 m og kjørebredde 3,25 m.

Overslagssummen redusertes senere til kr. 402 000, hvilket beløp er bevilget. Fullføringsbevilgning ble gitt av Stortinget 1937. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 402 036,76 for en veglengde av 9 310 m. Kjørebredden er 3,25—4,0 m og maksimumsstigning 1:40. Vegdekke steinlag og grus. Byggetid 1923—1938.

#### Rute 838.

##### Sørvik—Strømsbotn—Strømmen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1941.)

Av denne rute er tidligere opparbeidet for statsmidler:

Innen Sandtorg: Fra Sørvik til Storvann, 6 891 m. bygd i årene 1900—1916.

Innen Kvæfjord: Fra Storjord om Strømsbotn til Strømmen, bygd i årene 1904—1906.

Om disse arbeider henvises til 1. bind side 487 fig. og 2. bind side 460 og 462.

###### 2. Tennevik—Renså med sidelinje til Svelshavn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Dette anlegg ble påbegynt i 1899 (se 2. bind side 464). Det var pr. 30. juni 1914 bevilget kr. 81 700 mot distriktsbidrag  $\frac{7}{12}$ .

Ifølge vegbudsjettprp. 1915 ble anlegget forkortet 500 m i Tennevik. Overslagssummen ble i 1918 oppgitt til kr. 91 500. Dette beløp ble bevilget i årene 1909—1918.

Det ble anvendt kr. 91 751,41 for en lengde av 15 346 m. Kjørebredden er 2 $\frac{1}{4}$ , 2 $\frac{1}{2}$  og 2 $\frac{3}{10}$  m. Maksimumsstigning 1:16,8. Byggetid 1909—1915.

Strekningen Renså—Svelshavn danner en sidelinje til rute 837.

###### 3. Renså—Krokmyrdal—Helleren.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne parsell har særlig betydning ved å skaffe Grovfjord direkte vegforbindelse med fylket for øvrig. Anlegget ble påbegynt i 1937 for nødsmidler. Pr. 30. juni 1940 var det disponert kr. 31 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Plan med overslag forelå den gang ikke. Den prosjekterte lengde var 19,8 km. Foreløpig regnet man med et overslag på kr. 800 000.

#### Rute 841.

##### Sama—Ervik—Kasfjord—Gåre.

(Kart i vegbudsjettprp. 1941.)

Av denne rute er hittil opparbeidet for statsmidler:

Innen Trondenes: Sama—Ervik—Kasfjord—Kvæfjord grense ved Nupen.

Innen Kvæfjord: Nupen—Gåre.

Disse vegger er bygd i årene 1894—1906 og omhandles i 1. bind side 487 og 2. bind side 461.

#### Rute 842.

##### Ervik—Stornes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1941.)

Denne veg ligger i Trondenes, danner en sidelinje til rute 841 og er bygd i 1898—1906 (se 2. bind side 461).

#### Rute 844.

##### Elvenes—Strømsnes—Foldvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1933.)

Ovennevnte veg er bygd i årene 1897—1905 (se 2. bind side 482).

I 1931 ble det igangsatt utbedringsarbeider på vegen for nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Da anlegget i 1936 ble opptatt på budsjettet var det blitt anvendt kr. 29 400 av sådanne midler.

I juni 1935 ble Dudal bru i Gratangen revet bort av flom. De nødvendige midler

til bygging av ny bru forskuttertes av fylkeskommunen.

Planen for utbedringsarbeidene og bygging av nevnte bru omfattet en lengde av 12 635 m og var beregnet til kr. 85 500.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 57 400. I planen er det forutsatt 4 m kjørebredde og maksimumsstigning 1:9.

#### Rute 845.

##### Storfossen—Fjordbotn—Arstein—Myrlandshaug—Tennevoll.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Strekningen Storfossen—Elvenes ble bygd som en arm til vegaanlegget Nordlands fylkesgrense—Storfossen (se foran under rute 50, avsnitt 1). Fra Elvenes til Fjordbotn ble bygd en lokal fremkomstveg i forbindelse med vegaanlegget Elvenes—Strømsnes (rute 844, se 2. bind side 482). Av rute 845 er strekningen Arstein—Myr-

landshaug påbegynt i 1933 for nødsmidler. Den fremmes som bygdeveg og er nærmere omhandlet under Gratangen herred.

Innen Lavangen er vegen fra Gratangen grense ved Skjelnes til Tennevoll under opparbeidelse som bygdeveg (se under Lavangen herred).

#### Rute 846.

##### Sør-Roldnes—Rolla.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne vegrute ligger i Ibestad herred på øya Rolla. Vegen fra Skog til Roldnes med sidelinjer til Bolla dampskipsanløpssted, Hamnvik og Breivoll ble bygd for stats-

midler med distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  i årene 1902—1909 (se 2. bind side 481).

Efter 1914 er det arbeidet på følgende strekninger:

### 1. Arm til dampskipskaien i Hamnvik.

Som det fremgår av vegbudsjettprp. 1934 ble det etterat vegen var blitt anlagt, bygd dampskipskai noe sønnenfor det tidligere ekspedisjonssted. Det var nødvendig å skaffe en ordentlig vegforbindelse til den nye kai. Anlegget var beregnet til kr. 10 000 for en lengde av 450 m. Dette beløp ble bevilget av Stortinget 1934 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ . Se videre vegbudsjettprp. 1940.

### Rute 847.

#### Sorvik—Engenes—Straumen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1918.)

Spørsmålet om veg fra Sorvik om Igeland langs Andorgøyas vestsida til Andervåg var meget gammelt. Allerede i 1896 søkte herredsstyret om å få vegen opparbeidet. I april 1909 forelå plan og overslag for veginlegg fra Sorvik om Igeland til Engenes. Vegarbeid ble påbegynt i 1912 for midler som ble forskuttet av distriktet.

Parsellen Engenes—Andervåg ble bygd i 1917 som bygdveg. Lengden er 3 035 m med kjørebredde 2,75—3,25 m, maksimums-  
stigning 1:14 og grusvegdekke.

Anlegget Sorvik—Igeland—Engenes ble opptatt som hovedveginlegg på vegbudsjettet i 1917.

I vegbudsjettprp. 1918 ble overslagssummen for denne veg oppgitt til kr. 155 700. Samtidig ble det foreslått at bru over Andervågstraumen klassifiseres som hovedveg og utføres sammen med vegen Sorvik—Engenes. Bruas kostende ble med forhold oppgitt til kr. 61 000. Tilsammen for begge arbeider kr. 216 700. I sistnevnte

### 2. Utbedring av vegen Skog—Nord-Roldnes.

Denne vegutbedring ble påbegynt i 1935 for nødsmidler. Planen omfatter arbeider for kr. 36 500 i en lengde av 2 240 m med kjørebredde 4 m og maksimums-  
stigning 1:12. Pr. 30. juni 1940 var det stilt til disposisjon kr. 25 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ . Se videre vegbudsjettprp. 1940.

proposisjon er det nærmere redegjort for bru-  
anleggets hensikt og berettigelse som et ledd i hele vegforbindelsen på Andørja.

Overslaget måtte gjentatte ganger forhøyes som følge av konjunktur-  
stigningen. På arbeidsrapporten for 1939—1940 er overslagssummen oppgitt til kr. 449 500 for 17 507 m. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 443 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$  m. v. Se videre vegbudsjettprp. 1940.

Parsellen Sorvik—Laupstad (9,4 km) ble avlevert til vedlikehold av distriktet i 1923 og parsellen Laupstad—Engenes samt Andervåg bru i 1935.

Kjørebredden er dels 3,25, 3,6 og 4,0 m med maksimums-  
stigning 1:15. Vegdekke som grusveg med kullet steinlag og grus i fjell.

Andervåg bru er hengebru med kjørebredde 2,4 m + 2 sidekanter å 9,2 m, teoretisk spennvidde 53,5 m og brukdekke armert betong.

### Rute 849.

#### Brandvoll—Sjøvegan.

(Kart i vegbudsjettprp. 1912.)

Denne rute fører fra Brandvoll i Bardu til Sjøvegan i Salangen. Vegen Brandhaug—Saugen grense ble bygd 1868—1889 og Bardu grense—Sjøvegan 1872—1883. Se 1. bind side 489—490 og 2. bind side 465. Vegen ble opptatt som riksveg 1. januar 1923.

Etter 30. juni 1914 er det utført følgende arbeider for statsmidler:

#### 1. Brandvoll—Saugen grense.

I 1920 ble det gitt påbegynnelsesbevilgning til vegen utbedring. Overslaget lå på kr. 56 000. Det ble bevilget kr. 48 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ . Det hevilgede beløp ble anvendt i sin helhet. Veglengden var 5 190 m med kjørebredden utvidet til

4,0 m og nødvendige material- og møteplasser samt maksimums-  
stigning 1:15. Byggetid 1927—1937.

#### 2. Bardu grense—Sjøvegan.

Denne vegen utbedring var ifølge overslag av 1926 beregnet til kr. 120 000 for 13 377 m. Stortinget bevilget i årene 1930—1937 kr. 109 449 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$  til vegen og  $\frac{1}{2}$  til bruens utbedring. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 109 448,59. Distriktets andel herav var kr. 27 689,72. Ifølge planen skulle utbedringen bestå i vegomlegging 306 m, utvidelse av kjørebredden 2 547 m til 4,0 m, material- og møteplasser samt utbedring av gamle og bygging av nye stikkrenner. Byggetid 1923—1931.

#### 3. Omlegging ved Kistefoss.

Omleggingen ble nødvendiggjort av hensyn til automobilferdselen. Arbeidet påbegynte i 1923 for nødsmidler. Overslaget lå da på kr. 95 000 etter en modifisert plan av september 1927. Av nødsmidler ble det

disponert kr. 21 000. Stortinget 1928 bevilget kr. 32 000 og besluttet overført av en besparelse ved anlegget Tennevoll—Sjøvegan kr. 12 000, tilsammen kr. 65 000.

Arbeidsomkostningene var kr. 85 080,32 for en lengde av 1 040 m med kjørebredde 4,0 m og maksimums-  
stigning 1:15 samt grusdekke. Brua over Salangselven ved Kistefoss har et jernfagverksspenn å 37 m, 3,25 m kjørebredde samt brukens av armert betong.

Byggetid 1926—1930. Distriktets bidrag var  $\frac{1}{4}$ .

#### 4. Ombygging av Strokke bru.

Denne bru fører over Salangselven ved Strokkenes nær Øvervatn. Den var av tre og inngikk i anlegget Bardu grense—Sjøvegan. Til ombygging som stålbjelkebru ble det i årene 1935 og 1936 anvendt tilsammen kr. 59 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{4}$ . Brua har en teoretisk spennvidde av 60,7 m med kjørebredde 4,5 m. Tilsluttede veglengde 100 m. Jernbetongdekke.

### Rute 850.

#### Fossbakken—Tennevoll—Sjøvegan—Elvevoll—Nordstrøm—Finnfjordbotn.

Ruten går ut fra Fossbakken i rute 50 i Lavangen, forbi Lavangen kirke inn i Salangen, nordover forbi Salangverket til Elvevoll i Dyroy og herfra i østlig retning inn i Sørreisa og videre mot nordøst om Skælv og Nordstrøm hvorfra nordover langs sjøen til Finnfjordbotn. — Inntil 30. juni 1914 var det utført vegarbeid for statsmidler på følgende strekninger:

1. Tennevoll i Lavangen—Sjøvegan i Salangen (2. bind side 466).
2. Sjøvegan—Magsås i Salangen (1. bind side 489 og 2. bind side 465).
3. Skælv bru—Nordstrøm—Finnfjordbotn i Sørreisa og Lenvik (1. bind side 493 og 2. bind side 468).

Vegen fra Fossbakken til Salangverket og fra Skælv til Nordstrøm er riksveg siden 1. juli 1935 og Nordstrøm—Finnfjordbotn fra 1. januar 1928.

Etter 30. juni 1914 er det gitt bevilgninger til nedenfor nevnte veg- og bru-  
arbeider.

#### 1. Fossbakken—Tennevoll. (Gjennom Spansdalen.)

(Kart i vegbudsjettprp. 1913.)

Dette anlegg ble påbegynt for nødsmidler i 1928 og opptatt til bevilgning på statens vegbudsjett i 1930. Distriktsbidraget ble av Stortinget 1930 bestemt til  $\frac{1}{4}$ . (Fylkestinget søkte om å få bidraget satt til  $\frac{1}{10}$ , men av vegdirektøren og i prp. var det foreslått  $\frac{1}{7}$ .) Overslagssummen var opprinnelig oppgitt til kr. 258 500, men den måtte på grunn av skade forvoldt ved en rekke ras forhøyes til kr. 262 100. Dette beløp ble bevilget av Stortinget. Sluttbevilgning ble gitt i 1937. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 262 017,82 for en veg-

lengde av 11 874 m med kjørebredde 4 m og maksimumsstigning 1 : 11,35. Vegdekke grus med steinlag i fjell. Byggetid 1928—1939.

### 2. Tennevoll—Soløy—Sjøvegan.

(Kart i vegbudsjettp. 1913.)

Se 2. bind side 466. I 1919 ble overslaget forhøyet til kr. 351 000 på grunn av stegne arbeidspriser. I 1918 bevilget Stortinget kr. 15 000 på militærvesenets budsjett som bidrag til opparbeidelse av en veg fra et kaianlegg i *Havni* til hovedveganlegget nær Laberg i Salangen. Denne arm var supponert å ville koste kr. 30 000. Stortinget 1919 samtykket i at planen ble utvidet til å omfatte armen. Overslaget for denne ble senere forhøyet til kr. 40 000. Også ble senere forhøyet til kr. 40 000. Også overslagssummen i sin helhet viste seg å være for lav. På arbeidsrapport for 1. halvår 1928 ble den oppgitt til kr. 712 000. Dette beløp ble bevilget av Stortinget (for en del som nødsmidler). Distriktsbidraget var  $\frac{1}{3}$ . Arbeidsomkostningene var kr. 712 810,46. Heri inngikk utgiftene til armen til *Havni* med kr. 55 050. Veglengden er 20 917 m med kjørebredde 3,25 og 2,6 m. Vegdekke vesentlig steinunderlag og pukk, hvorpå alminnelig grusing. Maksimumsstigning 1 : 20. I planen inngikk foruten nevnte arm til *Havni* også en kort arm fra hovedvegen ved *Soløy* og ned til dampskips ekspedisjonen på *A* i *Lavangen* samt en landingsvei på dette sted. Landingsveien var beregnet å koste kr. 19 000. Strekningen *Tennevoll—Soløy—Salangen* grense (16 826 m) ble bygd 1913—1929. *Lavangen* grense—*Laberg* med arm til *Havni* (6 649 m) 1917—1923 og *Laberg—Salangen* kirke (3 440 m) 1913—1917.

I 1937 ble det for nødsmidler påbegynt utbedringsarbeider på strekningen *Lavangen* grense—*Sjøvegan*. Inntil 30. juni 1940 var det blitt stilt til disposisjon i alt kr. 24 500 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ .

### 3. Sjøvegan—Salangverket (Magisås).

(Kart i vegbudsjettp. 1926.)

Se 2. bind side 465. *Skøvelv* bru — en 8,0 m årebru — ble bygd i 1891 under opp-

arbeidelsen av ovennevnte veg. En usedvanlig stor flom våren 1920 ødela bl. a. det ene landkar helt. Ved gjenoppførelsen måtte man utvide lysåpningen noe, utføre overbygningen av jernhjelker med jernbetongdekke og får et større hjultrykk enn tidligere.

Til dette arbeid bevilget Stortinget i 1922 og 1923 tilsammen kr. 13 500 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Arbeidet kostet kr. 13 449,06.

*Bruas* lysåpning 11,2 m, kjørebredde 3,25 m. Vegfyltingens maksimumsstigning 1 : 20. Byggetid 1921—1924.

Utbedring av vegen *Sjøvegan—Salangverket* ble påbegynt i 1930 for nødsmidler. Videre midler ble bevilget av Stortinget i årene 1931 og 1933 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Overslaget led på kr. 49 000.

I alt ble det anvendt kr. 49 210,81 på en veglengde av 6 690 m med 4,0 m kjørebredde. Byggetid 1930—1935.

### 4. Magisås—Rorbak.

(Kart i vegbudsjettp. 1926.)

Denne veg som er bygd som bygdeveg med  $\frac{1}{10}$  statsbidrag, omhandles nærmere under bygdeveger i Salangen.

Bygdevegen *Magisås—Brustad* i *Dyrøy* ble omklassifisert til hovedveg ved beslutning av fylkestinget i 1936, stadfestet av Arbeidsdepartementet i 1939.

Fortsettelsen av rute 850 fra *Elvevoll* i *Dyrøy* til *Skøvelv* i *Sørveisa* er herredsvog, men er ennå ikke helt ferdig. Jfr. om bygdeveganlegget *Elvevoll—Tangen* under forstnevnte herred.

### 5. Skøvelv—Sørstrøm—Nordstrøm.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Angående tidligere utførte arbeider på denne vegstrekning henvises til 1. bind side 493 (om bruer over *Skøvelv* og *Nelsenstrømmen*) og 2. bind side 469 om vegen *Skøvelv—Nordstrøm*.

#### a. *Skøvelv* bru—*Nordstrøm*.

Pr. 30. juni 1914 var det bevilget kr. 35 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Stortinget 1915 bevilget ytterligere kr. 1 000, tilsammen kr.

40 000. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 40 187,32 for en lengde av 4 220 m. Byggetid 1912—1915. Anlegget er utført med  $\frac{3}{4}$ , 4,0 og  $\frac{2}{3}$ , kjørebredde. Maksimumsstigning 1 : 17.

Til forbygning mot ølvebrudd ved *Skøvelvens* nordre bredd ble det for terminene 1918—19 og 1920—21 bevilget tilsammen kr. 4 800 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  (se vegbudsjettp. 1918). Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 4 692,31. Byggetid 1918—1923.

Arbeidsomkostningene ved det foran nevnte vegaanlegg (inklusive bruer over *Skøvelv* og *Reisenstrømmen*) utgjorde i alt kr. 63 510,16.

#### b. Utbedring av *Skøvelv—Nordstrøm*.

Utbedringsarbeider har siden 1936 pågått på denne veg for nødsmidler. Pr. 30. juni 1940 var det stilt til disposisjon kr. 29 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ .

På arbeidsrapport for terminen 1939—1940 var overslagssummen oppgitt til kr. 61 000 for 4 990 m.

Planen forutsetter utrettinger og breddeutvidelser til 4,0 m samlet bredde samt bruer ombygd til kl. II med 4,0 m kjørebredde.

### 6. Nordstrøm—Finnjordbotn.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Denne veg ble bygd 1905—1912 for statsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  (se 2. bd. side 469). Stortingets bevilgning utgjorde tilsammen kr. 122 000. Arbeidet kostet kr. 121 006. Veglengden var 15 965 m. I anlegget inngikk arm til havnen ved *Finnjordholm*, 828 m. På armen er vegdekke grus; for øvrig steindekke. M. h. t. kjørebredde og maksimumsstigning henvises til 2. bd.

I årene 1931—1936 ble denne veg utbedret for nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Det ble anvendt kr. 21 000 på en lengde av 15 240 m. Etter planen var det forutsatt kurveutrettinger og breddeutvidelser på de vanskeligste vegpartier med vegdekke på utvidelsene.

### Rute 851.

#### Elvevoll—Brøstadbota—Finnland—Espenes.

(Kart i vegbudsjettp. 1925.)

Denne veg går ut fra rute 850 ved *Elvevoll*, går mot nordvest til *Brøstadbota* og herfra vesentlig i nordlig retning om *Finnland* til *Espenes*. Strekningen *Brøstadbota—Finnland—Espenes* er bygd for statsmidler med distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  som parsell av hovedveganlegget *Kostneshamn—Finnlandsnes* med arm til *Espenes*. Dette anlegg ligger for den vesentligste del innen *Dyrøy* herred og omfatter 3 ruter, nemlig foruten heromhandlede parsell av rute 851 rutene 852 og 853 (se nedenfor).

Vegaanlegget *Kostneshamn—Brøstad* ble opptatt i fylkets vegplaner av 1902 og 1908 som statsveg. I 1912 fant vegdirektøren å kunne anbefale at denne veg med fortsettelse til *Espenes* i *Tranøy* og med sidelinje til *Finnlandsnes* utføres som statsveganlegg med distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Stortinget 1914 sam-

tykket i at den i anlegget inngående bru over *Brøstadelven* med tilstøtende veg ble opparbeidet ved midler forskuddsvis utredet av *Dyrøy* herredskommune. Anlegget for øvrig ble påbegynt for nødsmidler. Det ble opptatt til påbegynnelse på stats budsjett i 1926 under benevnelsen *Kostneshamn—Finnlandsnes* med arm til *Espenes*. Arbeidsomkostningene var foreløpig anslått til kr. 228 000, men etter detaljoverslag og de høyere priser måtte overslaget forhøyes. Det seneste bevilgningsoverslag led på kr. 407 800. Stortinget bevilget i alt kr. 406 000 (herav nødsmidler kr. 115 000). Arbeidsomkostningene var kr. 404 919,92 for en lengde av 22 089 m med kjørebredde 3,25, 3,00 og 4,0 m og maksimumsstigning 1 : 15. Vegdekke steinunderlag og pukk, delvis alene pukk og grus. Byggetid 1914—1935.

**Rute 852.****Brøstadbotn—Kastneshamn.**

Det er en parsell av det under rute 851 nevnte hovedveganlegg Kastneshamn—Finlandsnes med arm til Espenes. — Parsellen Brøstad bru—Kastneshamn (14,3 km) ble avlevert som ferdig veg i 1932.

**Rute 853.****Finland—Finlandsnes.**

Se foran under rute 851.

**Rute 854.****Setermoen—Dypdal.**

(Kart i vegbudsjettprp. 1912.)

Denne veg ble bygd i 1882—1901 som del av veganlegget Bardu kirke—Joraværelv (se 1. bd. side 491 og 2. bd. side 468). Setermoen—Dypdal er 4 090 m lang med kjørebredde 2,5—3,75 m og maksimumstigning 1:20.

**Rute 855.****Buktamo—Karlstad—Finnsnes.**

Denne rute går ut fra Buktamo i Målselv og til Finnsnes i Lenvik ved Gisundet. Ruten er forutsatt fortsatt med ferje over dette sund og veg videre fra Laukhella over Lillevassmyr, Kampvoll og Stangelands- eidet i Tranøy til Skrolsvik i Bjarkøy. Se om disse veger på Senja under rute 880 og bygdeveger i Tranøy og Bjarkøy.

**1. Buktamo—Rosvoll—Karlstad.**

(Kart i vegbudsjettprp. 1936.)

Angående dette veganlegg henvises til vegbudsjettprp. nr. 1930 s. 93, 1936 s. 93 og 1939 s. 119. Vegdirektøren var opprinnelig stemt for at anlegget skulle opparbeides som bygdeveg, men fant etter nærmere overveielse å kunne anbefale klassifisering som hovedveg.

Vegen går ut fra rute 50 på Målselvers vestsida og fører langs denne elv nordover til Karlstad.

Formålet med anlegget er å fore forbindelseslinjen for vegen Finnsnes—Karlstad sørover inn på Nord-Norge-vegen over elven ved Moaberget bru istedenfor som hittil videre med ferje over Målselv til Gullhav.

I anlegget inngår bru over Mortenselven. Den tidligere bru over denne elv ble ødelagt av flom og isgang hvorfor ny bru ble

påbegynt for nødsmidler. Ved avgivelsen av vegbudsjettforslaget for terminen 1939—1940 var det disponert kr. 25 600 netto av staten som  $\frac{2}{100}$  statsbidrag til brua over Mortenselv (herav kr. 4 000 ordinær bevilgning gitt av Stortinget i 1937) og kr. 10 000 netto som  $\frac{2}{100}$  statsbidrag til bygdeveg Karlstad—Buktamo. Dette vegarbeide (inklusive brua over Mortenselv) ble opptatt som ordinært hovedveganlegg på vegbudsjettet i 1939. Distriktsbidraget ble da bestemt til  $\frac{1}{2}$ . Overslaget var oppgitt til kr. 124 400 for en lengde av 10 096 m. Pr. 30. juni 1940 var det stillet til disposisjon og bevilget av statsmidler i alt kr. 43 600. Herav er kr. 32 000 anvendt til nevnte bru. Planen for veganlegget forutsetter 5,0 m kjørebredde og maksimumstigning 1:15.

**2. Karlstad—Finnsnes.**

(Kart i vegbudsjettprp. 1892 og 1895.)

Denne veg ble bygd for statsmidler 1891—1896 (se 1. bd. side 495 og 2. bd. side 469). Veglengden fra Finnsnes om Finnfjordbotn og Finnfjordeidet til Målselv grense (altså innen Lenvik) er 14 360 m og innen Målselv til Karlstad (Gullhav) 10 274 m, i alt 24 634 m. I anlegget inngikk 2 sidelinjer, begge innen Lenvik, nemlig til Nygård (ca. 1 156 m) og til Vasshaug ved Rossfjord

(2 045 m). Disse armer inngår henholdsvis i rute 857 og 856. Vegen Finnsnes—Karlstad er riksveg.

Etter 30. juni 1914 er det bevilget til følgende arbeider på denne veg:

Øvre Løkselv bru i Lenvik var bygd av distriktet 10 år før vegens anlegg og inngikk som ledd i dette uten påkostning eller refusjon til kommunen. Brua (en trebru) var i 1912 så medtatt, at den måtte ombygges, og arbeidet ble iverksatt med midler forskuttet av distriktet. Omkostningene for en jernhjelkebru i to spenn med en liten steinpilar var beregnet til kr. 2 700. Dette beløp ble bevilget av Stortinget 1914 mot

distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Arbeidsomkostningene var kr. 2 999,56 for 3,0 m kjørebredde i 17 m lengde. Byggetid 1912—1916.

Ved kgl. res. ble det i 1928 av nødsmidler disponert kr. 16 500 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  til haldeplass på Finnsnes. Arbeidet kostet kr. 16 527,69 og det ble utført 1928—1930.

Til utbedring av hovedvegen Finnsnes—Målselv grense ble det i årene 1932—1934 stillet til disposisjon av nødsmidler kr. 14 700 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Overslagssummen ble i vegbudsjettprp. 1939 oppgitt til kr. 26 500. For terminen 1939—1940 bevilget Stortinget kr. 10 000, i alt kr. 24 700.

**Rute 856.****Finnfjordeidet—Rossfjordnes.**

(Kart i vegbudsjettprp. 1906/07 og 1914.)

Hovedvegen Finnfjordeidet—Vasshaug ble opparbeidet 1894—1896 som sidelinje til veganlegget Finnsnes—Karlstad (se foran under rute 855).

I årene 1907—1910 ble det opparbeidet veg fra Strømmen bru til Rossfjordnes (se 2. bd. side 470).

Det mellomliggende vegparti: Vasshaug—Strømmen bru ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1914. Her ble det fremholdt at for vedkommende distrikt var det av stor betydning å få bekvem adkomst så vel til Rossfjordnes som til hurtigruteanløpsstedet Finnsnes. Direkte interessert i forbindelsen til Finnsnes var strøkene Medskjær—Kranknes på Rossfjords nordsida og Rossfjordnes—Lindberg på sydsida samt Strømmen—Langnes—Kistelv med en samlet fulkmengde av minst 800.

I planen inngikk en sidelinje fra Langnes til Bjorelvnes (se om denne under rute 857).

Overslagssummen for veganl. Strømmen bru—Vasshaug med arm til Bjorelvnes ble opprinnelig oppgitt til kr. 146 400 for en lengde av 21 434 m. Herav opptok hovedlinjen Strømmen bru—Vasshaug henholdsvis kr. 81 300 og 12 594 m.

Senere ble overslaget forhøyet gjentatte ganger vesentlig på grunn av arbeidsprisenes stigning og lønnerelse av 8 timers dag, men også fordi planen ble utvidet. Således ble det i budsjettprp. 1924 foreslått hel ombygging av Strømmen bru i Rossfjord. Den daværende trebru var oppført i 1891 for distriktets regning. Den gikk inn i hovedvegen Strømmen bru—Rossfjordnes uten påkostning og uten refusjon til distriktet. Brua var nå i dårlig forfaining. Det ble i 1925 meddelt at den skulle ombygges i sin helhet til jernfagverksbru med 32 m lysvidde og 3,25 m kjørebredde. Omkostningene var beregnet til kr. 47 000.

Armen fra Langnes til Bjorelvnes ble besluttet forlenget fra Bjorelvnes til Lenvik prestegård, 960 m beregnet til kr. 30 000 (se vegbudsjettprp. 1926 og 1927).

På arbeidsrapport pr. 30. juni 1927 ble overslagssummen for det hele anlegg Strømmen bru—Vasshaug med nevnte arm oppført med kr. 552 000. Dette beløp ble bevilget i årene 1914—1927 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  m. v.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 552 007,99. Veglengde 22 429 m med kjørebredde 3,25 m (dog er 1 026 m utført med 4 m kjøre-

bredde). Vegdekke svakt steinlag og pukk. Maksimumsstigning 1:18. Byggetid 1914—1925.

Til utbedring av hovedlinjen Finnfjord-

eidet—Rossfjordnes ble det i årene 1937—40 bevilget kr. 40 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Omkostningene for denne utbedring ble i 1938 oppgitt til kr. 47 000 for 19 698 m veg.

#### Rute 857.

##### Finnsnes—Bjørelvnes—Langnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

For så vidt angår vegen fra Finnsnes til Bjørelvnes henvises til bygdevagnlegg i Lønvik herred.

Hovedveggen Bjørelvnes—Langnes er bevilget sammen med vegen Finnfjordeidet—Rossfjordnes som en sidelinje til denne veg (se foran under rute 856). I vegbudsjettprp. 1914 ble det anført at ved sidelinjen vil man få en meget kort og bekvem forbindelse mellom Rossfjord og de ganske folkerike strøk ved Gissundet foruten at den skaffer framkomst til begge sider for

de ca. 100 mennesker som bor på dette eide, hovedsakelig ved Soll. Sidelinjen letter også ferdselen fra Målselven i retning mot Gibostad som er et viktig knutepunkt i Lønvik herred.

I det opprinnelige overslag for veginnlegget Strømmen—Vasshaug med arm til Bjørelvnes inngikk vegen Bjørelvnes—Langnes med 8 840 m beregnet til kr. 65 100. Dette overslag måtte senere forhøyes betydelig (se rute 856).

#### Rute 858.

##### Andselv—Nordstrøm.

(Kart i vegbudsjettprp. 1912.)

Angående opparbeidelsen av denne veg fra Andselv i Målselv herred til Nordstrøm i Sorreisa henvises til 1. bind side 463 og 2. bind side 468.

Vegen er senere utbedret. Den er riksveg fra 1. januar 1928.

##### 1. Andselv bru—Sorreisa grense.

I vegbudsjettprp. 1922 opplystes at denne veg til dels hadde 2,0 m kjørebredde og derfor trengte utbedring. Stortinget 1922 og 1924 bevilget i alt kr. 19 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ .

Utbedringen besto i utvidelse av kjørebredden til 3,75 m i 660 m lengde, anlegg av kombinerte møte- og materialplasser samt forbedring av kurvaturen til 40 m radius. Maksimumsstigning 1:20.

Vegdekke på utvidelsene ble utført av

steinlagstein finslått ovenpå og grusdekke. Veglengde 4 946 m. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 18 981,39. Byggetid 1923—1928.

##### 2. Målselv grense—Nordstrøm.

Ifølge vegbudsjettprp. 1922 var vegen noenlunde bra, men hadde skarpe kurver og til dels 2,5 m kjørebredde. Det opprinnelige overslag la på kr. 25 000, men planen ble senere utvidet til å omfatte ombygging av Nordhus bra samt Setormsvingen. Overslaget kom derved opp i kr. 50 500 som ble bevilget i årene 1922—1925 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 46 524,19 for utbedring og omlegging i en lengde av 26 914 m. Kjørebredde 3,75 m for 20 034 m, 3,25 for 796 m og 3,0 m for 84 m veg. Maksimumsstigning 1:19. Byggetid 1923—1929.

#### Rute 859.

##### Olsborg—Gullhav—Målsnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1936.)

Den gamle veg ble bygd i årene 1858—1953. Grusingsarbeider ble foretatt i årene 1878—1888 (se 1. bind side 496 fig.). Ved Olsborg ble utført en elfveforbygning i 1911—1919 (2. bind side 471). Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 3 544,80, altså en merutgift på kr. 544,80. Vegen ble oppført som riksveg i 1928.

Etter 1914 er det gitt bevilgning til følgende arbeider på denne rute:

##### 1. Målsnes—Flatnes.

I 1920 bevilget Stortinget kr. 5 000 til utbedring av vegen. Det ble anvendt kr. 4 953,52 i årene 1925—1926. Distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ .

I 1918 var det blitt utarbeidet en plan for bel omlegging i en lengde av 6 840 m. Omkostningene var den gang beregnet til kr. 270 000. I vegbudsjettprp. 1927 bemerket vegdirektøren at det ville bli nærmere overveiet, om man ikke med rimelige omkostninger kunne oppnå en tilfredsstillende plan med en mer omfattende utbedring av den gamle veg. Bevilgning til fortsatte utbedringer ble gitt i årene 1927—1930 etter en modifisert plan med overslagssum kr. 96 000. Distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Denne plan gikk ut på en gjennomgående utvidelse av kjørebredden til 4,0 m inklusive lukket grøft, dreneringsarbeider, ombygging av omløp alle eksisterende stikkrenner og av 4 små bruer samt nytt grusdekke (litt steinunderlag i fjell). Av bevilgningen (kr. 96 000) ble anvendt kr. 95 967,26. Veglengde 6 790 m. Maksimumsstigning 1:20. Byggetid 1928—1931.

#### Rute 860.

##### Vollan—Fagernes—Tromsø.

Denne veg går ut fra rute 50 ved Vollan i Balsfjord herred, langs østsiden av Balsfjord forbi Fagernes i Ramfjorden til Storsteinnes ved Tromsøysundet.

##### 2. Flatnes—Olsborg.

Utbedringsarbeidene på vegen fra Flatnes om Fredriksberg til Fjellfroskryggen som var nødvendiggjort av bilferdselen, var opprinnelig supponert til kr. 80 000, men ble etter senere detaljplan beregnet til kr. 240 400 i arbeidsutgifter.

Sistnevnte beløp ble bevilget i årene 1920—1934 mot distriktsbidrag vesentlig  $\frac{1}{2}$  ( $\frac{2}{3}$  for bruene). Bevilgningen ble anvendt i sin helhet. Distriktsbidraget utgjorde kr. 62 330.

Utbedringen omfattet i alt 56 425 m veglengde og besto i utvidelse av vegbrodden, anbringelse av møteplasser og 18 partielle omlegginger. Kjørebredden ble utvidet dels til 4 m, 3,25, 4,5 og 6 m vesentligst oppnådd ved gjenfylling av grøfter med stein. Maksimumsstigning 1:20. Byggetid 1931—1935.

Vegstrekningen Flatnes—Olsborg er en del av rute 859. Resten av ovennevnte vegutbedring vedkommer rute 861: Mosberget (Olsborg)—Skjold i Øverbygd m. m.

De forannevnte bevilgninger ble gitt på budsjettet under posten: «Utbedring av eldre veger».

Stortinget 1925 bevilget i 1925 kr. 30 600 til omlegging ved Minde mellom Fiskebekken og Kjetansvegen, ca. 0,5 km nord for Målselv kirke. Denne post ble opptatt på det ordinære anleggsbudsjett mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  (se vegbudsjettprp. 1923 og 1925). — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 39 266,76 for en lengde av 1 138 m, 4 m kjørebredde og maksimumsstigning 1:18,3. Byggetid 1924—1928.

Av ruten er opparbeidet for statsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  veg fra Tromsøysund til Fagernes i Ramfjorden (se 2. bind side 476—477). Denne veg ble opptatt som

riksveg 1. januar 1928. I anlegget inngikk en sidearm fra Sandviken til Ramfjordnes (se rute 879).

Etter 1. juli 1914 er det gitt bevilgninger av Stortinget til følgende vegarbeider:

### 1. Tromsøysund—Ramfjord med arm fra Sandviken til Ramfjordnes.

(Kart i vegbudsjettpap. 1934/35 og 1930.)

I årene 1903—1913 var det tilitt bevilget i alt kr. 180 500, som utgjorde den da foreliggende overslagssum. På grunn av økede utgifter bl. a. ved båtyoranlegget Storsteinnes måtte tilleggsbevilgninger gis av Stortinget både i 1914, 1915 og 1916.

Ifølge sluttoppgjør kostet anlegget kr. 189 859,09 for en lengde av 27 491 m. Arbeidet var ferdig i 1917. Med hensyn til kjørebredde henvises til 2. bind side 477. Maksimumsstigningen på hovedlinjen er 1:20 og på armen til Ramfjordnes 1:12.

Siden 1935 er det utført utbedringsarbeider på hovedlinjen Storsteinnes—Ramfjord, først for nådamidler (kr. 40 000) og fra 1937 av for bevilgninger på vegbudsjetet. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 90 500 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$ . Overslaget lå da på kr. 95 000, senere forhøyet til kr. 130 000.

### 2. Fagernes—Vollan.

(Kart i vegbudsjettpap. 1930.)

Dette anlegg ble nærmere omhandlet i vegbudsjettpap. 1930. Det danner en fortsettelse av forannevnte anlegg og stuffer Tromsø by den nødvendige tilknytning til Innlandsvegen (rute 50).

Det ble undersøkt 2 alternative linjer:

1. Linjen gjennom Lavangsdalen (Vollan—Fagernes) 47 280 m, kr. 673 000.
2. Linjen langs sjøen (Vollan—Ramfjordnes) 52 720 m, kr. 834 000.

Trafikk Lengden Vollan—Tromsø ble oppgitt for førstnevnte linje til 72,9 km og for linjen langs sjøen til 70,1 km.

Resultatet av overveielene om linjeval-

get var at både overingeniøren, den felles vegkomité for Tromsø, Tromsøysund og Balsfjord samt fylkestinget anbefalte den «brutte linje gjennom Lavangsdalen».

Arbeidsdepartementet var med vegdirektøren enig heri og i uoverensstemmelse med forslag i vegbudsjettpap. samtykket likesledes Stortinget 1930 i at hovedvegen Fagernes—Lavangsdal—Vollan påbegynte for midler forskuttet av distriktet. Distriktsbidraget til anlegget ble da bestemt til  $\frac{1}{3}$  m. v., men av Stortinget 1931 satt ned til  $\frac{1}{10}$ .

I planen inngikk bygdevegstrækningen Fagernes—Fagernes, 2 610 m med omkostninger kr. 30 000. Det var da forutsatt at distriktet skulle få refusjon for utlegg ved opparbeidelsen av denne strækning, beregnet etter verdien av det utførte arbeid, som var anslått til kr. 28 000.

I 1931 ble anlegget Fagernes—Vollan opptatt på statsbudsjetet. For å få dette viktige anlegg fremmet ble det i de følgende år gitt særdeles store forfattetelsesbevilgninger, likesom Stortinget 1934 samtykket i at distriktet (Troms jernbanekomité sammen med 3 banker) forskutterte kr. 143 000 — uten renter — mot refusjon etter hvert som bevilgning ble gitt på vegbudsjetet.

I vegbudsjettpap. 1936 nevntes at linjen på grunn av snøskredrisikoen var foreslått lagt på østsiden av Lavangsdalen istedenfor på vestsiden. Den nye linje var 240 m lengre. Samtidig ble planen foreslått utvidet med ferjehavn på Tromsøysundensid for ferjeforbindelsen over til Tromsø. Omkostningene hermed var foreløpig anslått til ca. kr. 50 000.

I vegbudsjettpap. 1938 ble overslagssummen for dette anlegg oppgitt til kr. 819 000. I overslaget var da tatt med kr. 35 000 til forannevnte ferjeka på Storsteinnes samt kr. 750, en halvpart av omkostningene ved oppsettelse av et venterom ved ferjebryggen.

Veganlegget var i 1936 gjort farbart for kjøretrafikk og ble overtatt til vedlikehold som riksveg fra 1. juli 1938. Vegen er

47 600 m lang med kjørebredde 4,5 og 5,0 m i en lengde av henholdsvis 2 600 og 45 000 m. Vegdekke av grus. Maksimumsstigning

1:10. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 781 500. Det gjensto således å bevilge kr. 37 500.

### Rute 861.

#### Moaberget—Skjold—Heia.

Denne rute som er opptatt som riksveg fra 1928 av, går ut fra rute 50 ved Moaberget i Målselv og danner en fortsettelse av rute 859 (Målsnes—Gullhav—Olsborg) sørover forbi Fredriksberg og Rundhaug. Herfra går vegen østover inn i Øverbygd og videre fra Skjold i nordlig retning til rute 50 ved Heia på Takvanns nordre side. Arbeider som er utført for statsmidler for 1914 er omhandlet i 1. bind side 496 fig., jfr. 2. bind side 471.

Etter 1914 er det gitt bevilgninger til følgende arbeider:

#### 1. Moaberget—Fredriksberg—Fjellfroskryggen.

(Kart i vegbudsjettpap. 1912.)

Til utbedring av denne veg ble det bevilget midler i årene 1920—1934. Se herom under rute 859, avsnitt 2 Flatnes—Olsborg.

#### 2. Elveforbygning mellom Bakkehaug og Rundhaug.

(Kart i vegbudsjettpap. 1910.)

Stortinget 1915 besluttet at kr. 2 300 skulle anvendes mot distriktsbidrag  $\frac{1}{3}$  til elveforbygning til sikring av ovennevnte vegstrækning (se St.fork. 29. april 1915 side 1267). Arbeidet kostet kr. 2 265,40. Det ble utført 1915—1919.

#### 3. Øverbygd—Heia i Balsfjord.

(Kart i vegbudsjettpap. 1912.)

Denne veg er en parsell av hovedveganlegget Øverbygden—Sagelvvann med arm til Tskelvdalen m. v. samt utbedring av vegen Bjerkli—Olsborg. Vegen fra Fjellfroskryggen i Øverbygden til Heia i Bals-

fjord danner siste del av rute 861. De øvrige arbeider tilhører rute 50. Se avsnitt 10 og 11 under denne rute.

Vegprosjektet ble nærmere omhandlet i vegbudsjettpap. nr. 1912, 1913 og 1914.

Det ble gitt påbegynnelsesbevilgning av Stortinget i 1914 og arbeidet ble påbegynt samme år.

Hovedlinjen Fjellfroskryggen—Takvann—Sagelvvann, 33 000 m, var den gang beregnet til kr. 246 100 og sidelinjen Takvann—Bjerkli til kr. 58 500 for 9 087 m, tilsammen 42 087 m og kr. 304 600.

I 1917 ble ombygging av Opphus bru nordfor Sagelvvann (anslått til kr. 1 200) medtatt i bevilgningsoverslaget (se rute 50, avsnitt 12).

Overslaget ble gjentatte ganger forhøyet på grunn av konjunkturstigning og planutvikler. På arbeidsrapport for 1. halvår 1928 ble overslagssummen oppført med kr. 1 094 500 for en lengde av 53 735 m, men da var utbedring av den gamle bygdeveg Bjerkli—Olsborg (se rute 50, avsnitt 10) medtatt i planen med kr. 148 500 og 13 417 m.

Sluttbevilgning til her omhandlede vegkompleks ble gitt av Stortinget 1934. Bevilgningen utgjorde kr. 1 094 500 som gikk med i sin helhet. For hovedlinjen var distriktsbidraget  $\frac{1}{10}$ . Den samlede veglengde var 53 811 m med kjørebredde 3,25 m for 40 378 m og 4,0 m for en lengde av 13 433 m. Maksimumsstigning 1:10. Parsellen Heia (Takvann)—Strømstad (8,9 km) ble avlevert som ferdig i 1924 og parsellen Strømstad—Øverbygd (ca. 12,2 km) i 1929.

### Rute 862.

#### Minde—Ursfjordbotn—Nordfjordbotn.

(Kart i vegbudsjettpap. 1929.)

Se under bygdeveger i Melangen herred.

**Rute 863.****Storsteinnes—Skjæret—Martinhals—Andnes.**

(Kart i vegbudsjettp. 1912 og 1922.)

Denne rute går ut fra riksveg 50 ved Storsteinnes i Balsfjord nordover til Skjæret, hvorfra vegen fortsetter vestover inn i Malangen, langs Nordfjord om Martinhals og Spilderbukta videre til Andnes.

For 1914 var det bygd følgende parseller:

1. Storsteinnes—Skjæret som del av veganlegget Sagelvåna—Skjæret (se 1. bind side 500 og rute 56; avsnitt 12).

2. Skjæret—Sjåvikar—Haugen (Mestervik) i Malangen (1. bind side 499 og 2. bind side 473). Disse parseller ble opptatt som riksveg i 1935.

Siden 1914 er det gitt bevilgning til følgende arbeider:

**1. Storsteinnes—Skjæret—Tennes.**

Til utbedring av denne veg ble det i årene 1931 og 1932 stilt til disposisjon av nedmidler tilsammen kr. 3 800 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ .

Det ble anvendt kr. 3 796.90. Utbedringen omfattet 512 m med utvidelse til kjørebredde 4,5 m. Arbeidet ble utført i 1933.

Strekningen Skjæret—Tennes inngår i rute 864.

**Rute 864.****Skjæret—Tennes.**

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

Denne veg er bygd 1887—1889 (se 1. bind side 499) og utbedret i 1932 (se under rute 863, avsnitt 1). Den ble opptatt som riksveg i 1935.

**Rute 865.****Oteren—Kirkenes—riksgrensen i Signaldalen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1919 og 1930.)

Av denne rute utgjør vegen fra Oteren i Storrfjord til Kirkenes en del av vegen fra Balsfjord grense til Kvesmenes (9 739 m) som ble bygd i 1903—1907. Se 2. bind side 474 fig. om veganlegget Sletta—Kvesmenes m. v.

Etter 1. juli 1914 er det opparbeidet veg gjennom Signaldalen (se kart i vegbudsjettp. 1930).

**2. Balsfjord grense—Mestervik.**

Stortinget bevilget i årene 1923—1925 i alt kr. 54 000 til utbedring av denne parsell mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Det ble anvendt kr. 40 885.17 på en veglengde av 19 703 m. Utbedringen besto i utvidelse til 3,25 m kjørebredde i 850 m lengde, omlegging med samme kjørebredde i 210 m lengde, 38 møte- og materialplasser samt ombygging av 2 mindre bruer. Byggetid 1925—1926.

**3. Mestervik—Martinhals.**

Denne veggarsell ble opptatt på vegbudsjettp. i 1930. Overslaget for den foreslåtte linje langs sjøen lød på kr. 329 000 for en lengde av 19 106 m. I planen inngikk en sidelinje til Nordhynes. I 1937 ble overslagssummen forhøyet til kr. 349 000. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 343 200 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Vegen var færdig i 1938. Kjørebredde 4,0 m, maksimumsstigning 1:134 og vegdekke av gras.

**4. Spilderbukta—Furnøy.**

Se under bygdeveger i Malangen.

med kjørebredde 3,25 m, maksimumsstigning 1:10 og solid grusdekke.

For terminen 1935—1936 ble det bevilget kr. 28 000 til påbegynnelse av en mellom-

riksveg gjennom Signaldalen. Denne forbindelse var tenkt å omfatte følgende av overingeniøren planlagte arbeider:

1. Utbedring av den tidligere byggede bygdevog fra Kvesmenes til Signalnes .....	14 238 m	kr.	137 000
2. Ny veg fra Signalnes til riksgrensen nær Tre-rikeråsen .....	26 144	"	993 000

Tilsammen 40 380 m. kr. 1 130 000

Vegdirektøren tok forbehold med hensyn til plan og overslag og antok at vegen foreløpig burde bygges etter en meget beskjeden plan, men med riktig trasé. Det ville bli opptatt forhandlinger med de svenske myndigheter angående Sveriges stilling til fortsettelsen fra riksgrensen til Karesuando. Anlegget var forutsatt fremmet uten noe kontant distriktsbidrag. Vedlikeholdet forutsattes å påhvile distriktet inntil vegen blir omklassifisert til riksveg.

**Rute 867.****Lynsgeidet—Svensby—Breivikeidet—Fågernes.**

(Kart i vegbudsjettp. 1930.)

Av denne rute er vegen Lynsgeidet—Kjosens utbedret og omlagt i slutningen av 1860-årene for statsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  (jfr. 1. bind side 501).

Med Stortingets samtykke ble vegens fortsatte utbedring påbegynt for midler forsluddsvis utredet av distriktet. Se vegbudsjettp. 1931. Distriktsbidraget ble fastsatt til  $\frac{1}{2}$ . Arbeidet ble opptatt på vegbudsjettp. i 1935. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 18 000 og utbedret 3 150 m. Vegen Lynsgeidet—Kjosens ble opptatt som riksveg i 1935.

Fortsettelsen av forannevnte veg, nemlig strekningen Kjosens—Jegervatn ble opptatt på vegbudsjettp. 1932. Arbeidet var blitt påbegynt allerede i 1921 for midler for-

skuttet av distriktet. Til parsellen Svensby—Bennenes var det blitt anvendt ca. kr. 23 500. Vegganlegget Kjosens—Jegervatn var for en lengde av 27 772 m beregnet til kr. 328 000. Distriktsbidraget er satt til  $\frac{1}{2}$  m. v. I 1939 ble overslagssummen forhøyet til kr. 506 000. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 328 200 og planert 18 414 m.

Av anlegget Kjosens—Jegervatn utgjør strekningen fra Svensby til Jegervatn den særligste del av rute 869, Svensby—Nordlenangen.

For så vidt angår vegforbindelsen Breivikeidet—Fågernes på vestsiden av Ullsfjord henvises til avsnittene om bygdeveger i Tromsøysund og Ullsfjord.

**Rute 868.****Storsteinnes—Tønsås.**

(Kart i vegbudsjettp. 1930.)

I vegbudsjettp. 1935 ble det bl. a. gitt følgende opplysninger om denne veg:

«Vei-projektet Storsteinnes—Tønsås er en direkte fortsettelse mot nord av den tid-

ligere byggede hovedvei Tromsøysund—Ravnfjord (kr. veivesenets historie II, side



476 og 477), og vil komme i forbindelse med hele inlandsvestlandet i fylket når veianlegget Volla—Fagernes er ferdigbygget.

Den utstakne veiløp følger på hele strekningen i store trekk sjøen langs Tromsøysund og Grøtsund, praktisk talt overalt i jordterreng med grusforekomster på flere steder.

Anlegget har til hensikt å lette opstøtterne på strøket adkomsten til Tromsø by, som er omsetningsstedet for deres produkter. De fleste opstøttere har jordbruket som hovednæringsvei og leverer melk til Tromsøysundets meieri, som ligger i Tromsø. All melketransport må nå foregå sjøveis med utdrøe båter som må landsettes etter hver tur, undtagen i sommermånedene. Forholdet er nemlig dette at der på strøket ikke finnes nogen brukbar havn, og i all vestlig vind står sjøen rett på land. På grunn av den sterke strøm i Tromsøysundet danner der sig ofte stor strømsjø, som gjør at det ofte er forbundet med hvafare å begi sig ut på sjøen. Derfor er der også de senere år forekommet faris, hvor menneskeliv er gått tapt.

Paruten å lette den stedlige befolkning adkomsten til meieri, dampskibsekspedi-

sjon, postkontor, kirke, læge m. v., vil en vei her også fremme nydyrkingen på strøket og lette adgangen til kolonisasjon i den fruktbare Tønsvikdalen.

På strøket bor der ca. 600 mennesker.

Av projektet er parsellen bro over Tromsdalaelven med tilstøtende vei tidligere oparbeidet for forskuddsmidler utredet av Tromsøysund kommune mot senere refusjon. Parsellen er avlevert til fremtidig vedlikehold av distriktet i 1924. Dessuten ble det i 1928 stillet til rådighet kr. 5 000 til nødsarbeide på broene over Krøkelven og Tønsvikelven. For disse broer foreligger det tidligere godkjert plan.

For en lengde av 16 200 m var anlegget Storsteinnes—Tønsås beregnet til kr. 284 350, hvorav kr. 120 000 falt på parsellen Storsteinnes—Krøkelv.

Påbegynnelsesbevilling ble gitt av Stortinget i 1935. Stortinget 1937 samtykket i at parsellen Krøkelv—Tønsås opparbeides for midler forskuttet av distriktet.

Pr. 30 juni 1940 var det bevilget kr. 133 893 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  m. v. Det var da planert 8 904 m veg.

#### Rute 869.

##### Svenshy—Nordlienangen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Parsellen Svenshy—Jegervatn utgjør den nordligste del av veginnlegget Kjøasen—Jegervatn som for tiden er under opparbeidelse (se under rute 367).

#### Rute 870.

##### Kirkenes—Skibotn—riksgrensen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Vegen fra Balsfjord grense om Oteren til Kvesnønes ble bygd i 1903—1907 (se 2. bind side 474). Angående arbeidet i Skibotndalen henvises til 1. bind side 502 og 2. bind side 478. Ruten er opptatt som riksveg.

I vegbudsjettprp. 1938 ble det uttalt følgende angående veginnlegget Kvesnønes—Skibotn:

«Dette anlegg, som er påbegynt for nødsmidler, blev tildelt kr. 30 000 av tilleggsbevillingen til veiarbeider for terminen 1935—38. Distriktsbidraget til disse bevilgninger er satt til  $\frac{1}{2}$  m. v.

Anlegget, som vil komme til å gå langs østsiden av den innerste del av Lyngfjorden (Sturfjorden), er av meget stor

nasjonal betydning. Spesielt vil det ha interesse for befolkningen i Skibotndalen, som ennå er uten forbindelse med fylkets veinett. Den nye vei vil bl. a. skaffe forbindelse med gjennomgangsveien på vestsiden av Lyngfjorden, med Tromsø, når veien Volla—Fagernes blir ferdig, og med den fremtidige vei gjennom Signaldalen til riksgrensen og det svenske veinett i Nord-Sverige.

Omkostningene for anlegget er beregnet til kr. 490 000 for en lengde av 21 861 m.

Pr. 30 juni 1940 var det bevilget kr. 423 200 (inkl. nødsmidler). Vegen ble ferdig våren 1940.

#### Rute 872.

##### Sandbukt—Storeng.

(Kart i vegbudsjettprp. 1927.)

##### Sandbukt—Oksfjordhavn (Hamn).

(Sideløp i Skjervøy herred til rute 56.)

I vegbudsjettprp. for terminen 1938—39 ble det opplyst følgende om dette veginnlegg:

«Dette veginnlegg utgjør den vesentligste del av en projektert veiarm (Sandbukt—Storeng) til veginnlegget Sandbukt—Lyngsmark og den er etter fylkets veiplan forutsatt bygget som hovedvei.

I sitt budsjettforslag for kommende termin anbefalte overingenøren at anlegget Sandbukt—Oksfjordhavn nu opas på budsjettet mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$  m. v.

Han uttalte bl. a.: «Denne veiarm må efter min mening anses like berettiget som andre sideløp for å sette gjennomgangsveien i forbindelse med sjøverts-kommunikasjonene. Oksfjordhavn dampskibsekspedisjon er den eneste dampskibsekspedisjon med dampskibskaliksveien kan få tilknytning til mellom Sørkjøen og Sarstrømmen i Kvænangen, en avstand på ca. 63 km.»

I vegbudsjettprp. for 1936, side 90, blev det nevnt at veidirektøren anså det tvilsomt om denne veiarm ville kunne klassifiseres som hovedvei.

#### Rute 874.

##### Lyngseidet—Arøybukt.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Som nevnt i 2. bind side 477 var det i årene 1908—1913 bevilget kr. 68 300 til denne veg mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 64 555,26. Veglengden er 11 096 m, kjørebredde 3,25 m og 2,5 m i henholdsvis 8 891 og 1 205 m lengde. Maksimumstigning 1 : 15 og vegdekke med pukk og grus. Byggetid 1908—1918.

Utbedring av vegen Lyngseidet—Arøybukt er forutsatt bevilget og utført i forbindelse med utbedringsarbeidet på vegen Lyngseidet—Pollen (se avsnitt nr. 16 under rute 50).

Ifølge vegbudsjettprp. 1938 er utbedring av parsellen Lyngseidet—Arøybukt beregnet å koste kr. 59 600 for 10 758 m.

Vegen ble opptatt som riksveg i 1928.

#### Rute 875.

##### Lyngsmark—Bilto—Finnmark fylkesgrense.

(Kart i vegbudsjettprp. 1898, 1923 og 1930.)

##### 1. Lyngsmark—Dorrisjøk.

Angående de tidligere utførte arbeider på denne rute henvises til 1. bind side 504 og 2. bind side 479.

Siden 1. juli 1914 er det gitt statsbevilgninger til følgende arbeider:

I vegbudsjettprp. 1919 opplystes at den i 2. bind side 479 nevnte Dorrisjøk bru var blitt beskadiget av flom. Som bidrag til reparasjon av nordre landkar bevilget Stor-

tinget 1914 kr. 400. Reparasjonen var beregnet til kr. 500.

Sommeren 1917 ble brua attet beskadiget. Reparasjonen kostet kr. 1 516.70. Overensstemmende med vegdirektorens forslag og den kgl. prp. bevilget Stortinget 1919 kr. 1 220 netto som bidrag til dette arbeid.

Som vegvesenets bidrag til elveforbyggningsarbeider i Nordreisa har Stortinget bevilget følgende beløp:

I 1916 kr. 532.50 og i 1921 kr. 517.50, til sammen kr. 1 050 til forbyggningsarbeider ovenfor brua over Reiselvnen på søndre bredd og ovenfor brua over Darrisely på nordre bredd (se vegbudsjettprp. 1916 og 1921).

I 1925 bevilget Stortinget kr. 7 725 som bidrag til et elveforbyggningsarbeide mot Reiselvnen ved Høgoggen ca. 2 km ovenfor Nordreisa brua. Forbygningen var beregnet til kr. 31 500 som var forutsatt oppført på vassdragsvesenets budsjett mot distriktbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. Arbeidet ble igangsatt for nødsmidler (se vegbudsjettprp. 1925).

Utbedring av vegen Lyngsmark—Dorrisjøk ble påbegynt i 1931 for nødsmidler. Stortinget samtykket i at anlegget ble opparbeidet ved forskuddsmidler. Det ble opprettet på vegbudsjettet i 1932. Anleggets kostende var beregnet til kr. 66 000. Dette beløp ble bevilget av Stortinget mot distriktbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v.

Arbeidsutgiftene utgjorde kr. 60 000 for 20.5 km lengde med kjørebredde 3.25, 4.25 og 5.0 m. Maksimumstigning 1 : 20 og vegdekke av grus. Byggetid 1931—1939. Vegen ble opptatt som riksveg i 1935.

## 2. Dorrisjøk—Bilto.

(Kart i vegbudsjettprp. 1921.)

Dette vegprosjekt ble opptatt på vegbudsjettet i 1923. Angående berettigelse av vegen hadde skogforvalteren uttalt bl. a. følgende.

«Det er fornemmelig statselenden denne vei skal gå gjennom, der ligger kun få private gårder med forholdsvis liten utstrekning, mens ca.  $\frac{1}{2}$  av statens eiendommer i Nord-Reisa ligger langs veien eller ovenfor den. Dette er uendelige skogstrekninger med meget slåttemand og dyrkningsjord, som må antas å ville stige i verdi ved anlegg av en vei. Veien vil få størst betydning for jordbruket i dalen. For tommer- og voddrift vil veien ikke få så stor betydning, da elven er og blir den naturlige transportvei. En vei vil dog lette skogarbeidene i å komme frem. På sykkel kan flaterne da i en fart komme helt til Bilto (51 km fra Sørkjos), mens det nå tar  $1\frac{1}{2}$  dag å tilbakelegge denne veistrekning. Om våren i flomtiden er fremkomsten ofte ugjærlig med det almindelige fødselsmiddel elvevaten.

Veien vil få betydning for dalens bergverksindustri. Nord-Reisa er jo en eneste malme fra Reiselvnen til Mollisjøk. Veien vil også få betydning som eventuell forsettelsesvei til Kautokeino fra Bilto og gjennom statselendommene i dalen, hvor store muligheter slumrer.»

Som distriktbidrag var forutsatt  $\frac{1}{10}$  m. v. Skogvesenet har ytet kr. 8 750 som særtildrag til herredet. Beløpet går i fra drag på distriktbidraget.

Overslagssummen lød opprinnelig på kr. 364 000 for 22 922 m (delvis etter hovedplan).

Vegen ble lagt etter en linje gjennom Bergskogen over Pontaelvnen til Bilto. I anlegget inngår en 200 m lang arm til ferjestedet ved Svartfoss.

I vegbudsjettprp. 1930 ble overslagssummen oppgitt til kr. 364 000 for en lengde av 23 271 m. Dette beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1923—1931 mot distriktbidrag som ovenfor nevnt. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 362 999.11 for en veglengde av 23 077 m med kjørebredde 4 m i 18 901 m lengde og 3.25 m i en lengde av 4 068 m samt 2.8 m for en lengde av 110 m. Maksimumstigning 1 : 12 og vegdekke grus. Byggetid 1924—1933. Vegen ble opptatt som riksveg i 1935.

## Rute 879.

### Sandvik—Ramfjordnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1904/05.)

Denne veg ble bygd som en sidelinje til vegenlegget Trumseysund—Fagernes i Ramfjord (se 2. bd. side 476—477 og foran under rute 860). Den er opptatt som riksveg.

## Rute 880.

### Laukhella—Gibostad—Stønnesbotn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

Denne veg er den nordligste parsell av et vegenlegg Vangsvik—Stønnesbotn som ble opptatt på statens vegbudsjett i 1935.

Vangsvik ligger i Tranøy herred. Herfra og til Lillevassmyr i samme herred ble det bygd hovedveg for nødsmidler i årene 1922—1928 (se under rute 881). Utbedring av denne veg er medtatt i planen for Vangsvik—Stønnesbotn.

Parsellen Lillevassmyr—Laukhella (Lenvik herred) er forutsatt å bli et ledd i rute 855's fortsættelse på Senja. Laukhella—Stønnesbotn i Hillesøy danner rute 880 med eventuell fortsættelse til Mefjordbotten i Berg herred.

I vegbudsjettprp. 1935 opplystes bl. a. følgende om Vangsvik—Stønnesbotn:

Dette vegenlegg går langs Gisundet på Senja gjennom tett bebyggede strøk med store utviklingsmuligheter og setter store deler av Tranøy, Lenvik og Hillesøy herred i landverts forbindelse med ruteknoten

punktet Gibostad og for øvrig med flere lokalruteanløpssteder. Ved ferjeforbindelse over Gisundet kan vegen også bringes i forbindelse med hurtigruteanløpsstedet Finnsnes og dermed med vegenettet på Troms innland. Dessuten vil denne fylkesveg bli samleveg for flere sidelinjer til de indre strøk på Senja, hvorav en del allerede er bygd og for veger til vestsiden av sen. Anlegg av veg i dette strøk vil således få overordentlig stor betydning for den videre utvikling på Senja, som er av de beste busreisingsstrøk i fylket.

Anlegget ble for en lengde av 58 990 m beregnet til kr. 742 000.

Den gang anlegget ble opptatt på vegbudsjettet var det stillet til disposisjon i alt kr. 50 600 av nødsmidler. Arbeidet ble påbegynt i 1930.

Overslagssummen ble i 1937 forhøyet til kr. 1 024 000 for en lengde av 58 592 m.

Lengder og omkostninger fordeler seg således:

Innen Tranøy: Vangsvik—Lenvik grense	8 064 m	kr.	147 000
Innen Lenvik: Tranøy grense—Hillesøy grense			
med arm til Gibostad	44 119 m	•	715 000
Innen Hillesøy: Lenvik—grense—Hundbergnes	6 409 m	•	162 000

I alt 58 592 m kr. 1 024 000

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 452 100 mot distriktbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. Ifølge arbeidsrapport for termnen 1939—1940 var

## Rute 881.

### Vangsvik—Lillevassmyr.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

Vegen danner et ledd i en hovedvegforbindelse fra Vangsvik i Tranøy på Senja nordover til Løkselvdalen og Gibostad i Lenvik samt Stønnesbotn i Hillesøy (se rute 880).

da planert 27 977 m veg med kjørebredde 4,0 m og maksimumstigning 1 : 13.

I årene 1922—1924 ble det stillet til disposisjon kr. 109 000 av nødsmidler mot distriktbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. til vegen Vangsvik—Lillevassmyr.

Det ble anvendt kr. 108 485.64 for en veg-

lengde av 2827 m og kjørebredde 3,25 m med maksimumstigning 1:15. Vegdekke av finkullet steinlag og grus. Byggetid 1922—1923.

#### Rute 882.

##### Laksfjord—Svanelvdal—Strømsnes.

(Kart i vegbudsjettp. 1931 og 1935.)

Av denne rute er hittil strekningen Svanelvplass—Strømsnes opptatt på vegbudsjetttet. Svanelvplass ligger i Tranøy og Strømsnes i Berg herred.

I vegbudsjettp. 1933 ble det opplyst følgende:

«Til denne tverrvei over Senja har Ser-Senja, Nord-Senja, Berg, Gryllefjord og Torsken herreds kommunikasjonsnevnder i et fellesmøte besluttet å søke opført en større bevilgning for kommende termin.

Overingeniøren har i skrivelse av 28 august 1937 gitt følgende opplysninger:

«Parsellen Strømsnes—Heggeli av dette anlegg er påbegynt med nødsmidler. Anlegget er omhandlet i mine budgettskrivelser i 1934 og 1937 under avsnittet «Andre anlegg».

Veiforbindelsen Svanelvplass—Strømsnes vil bli den mest hensiktsmessige tverrforbindelse over Senja, Norges neststørste øy. I betraktning av det store fiske som foregår på ytre Senja er det særlig maktpåliggende å skaffe veiforbindelse til kystveiene langs Givundet. Ennvidere trenger ytre Senja hvor det er små jordbruksmulig-

Utbedring av denne veg er medtatt i planen for veganlegget Vangsvik—Stønnes-bøtn (se foregående avsnitt).

beter å komme i forbindelse med jordbruksstrøkene på indre Senja.

Anlegget er detaljundersøkt og plan med overslag innsendt for parsellen Strømsnes—Heggeli. Plan for hele anlegget vil bli innsendt vinteren 1937—38. I betraktning av at dette blir en typisk gjennomgangsvei i for det meste ubebyggede strøk, foreslås distriktsbidraget satt til  $\frac{1}{10}$ ».

Anlegget ble ikke opptatt i vegdirektorens forslag og den kgl. prp. for 1938—1939 men etter et innsendt sørøgende fra Øvre Tranøy fiskarlag — omhandlet i budsjett-innst. S. nr. 124—1938 s. 36 — bevilget Stortinget 1938 kr. 15 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$ . Av nødsmidler var det før 1938 blitt stillet til disposisjon kr. 22 000 mot bidrag  $\frac{1}{5}$ . I vegbudsjettp. 1939 ble omkostningene for anlegget oppgitt til kr. 400 000 for en lengde av 24 130 m.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget i alt kr. 63 000. Planen forutsetter 5,8 m kjørebredde og maksimumstigning 1:12. Arbeidet ble påbegynt i 1935.

#### Rute 883.

##### Svanelv—Kaperdal—Torsken—Hamn.

(Kart i vegbudsjettp. 1931 og 1935.)

Denne vegrute går fra Svanelvplass i Tranøy og gjennom Kaperdalen vestover inn i Torsken herred. Jfr. bygdeveg i Torsken: Gryllefjord—Torsken.

#### Rute 885.

##### Tromsø—Finland—Brensholmen.

(Kart i vegbudsjettp. 1930 og 1935.)

Dette anlegg ble opptatt på vegbudsjetttet for terminen 1937—1938 under benevnelsen Øistein—Finland med gren til Tromsø.

I vegbudsjettp. for 1933 ble det opplyst følgende:

«Prosjektets utgangspunkt er i Tromsø bygrense mot syd. Herfra følger linjen en eldre bygdevei til Telegrafbukten, og går videre nordover langs Sandnessundet til Martennes (Skogsnes), hvor det er prosjektert ferje over til Finland på Kvaløy. Fra

Finland går linjen i sydlig retning og følger nå sjøen helt frem til Buvik i Hillesøy. Herfra fortsettes gjennom et skar frem til Øistein, hvor endepunktet er i eldre bygdevei mellom Øistein og Størlet.

Planen omfatter ferjekajter. Disse er forutsatt utstyrt med bølgebroer. Ferjestedenes nøkkelige plassering er ennå ikke bestemt. Det vil bli foretatt ytterligere undersøkelser av strøm- og værforhold for å bringe de gunstigste landingsforhold på det rene.

De samlede omkostninger er for en lengde (inklusive broer) av 89 662 Ln. beregnet

til kr. 1 149 000. Hertil kommer utgiftene til ferjeleier beregnet til kr. 88 000, således at totalsummen blir kr. 1 237 000.

Herav faller på Tromsøysund

herred ..... kr. 925 000  
og på Hillesøy herred ..... » 322 000

Overingeniøren tar forbehold med hensyn til overslagssummen på grunn av de stigende priser.

Veidirektøren har i det vesentlige godkjent ovennevnte plan.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 125 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$ .

### BYGDEVEGANLEGG MED STATSBI DRAG

#### Andørja herred.

##### Strømmen—Kløpen—Arhøstad.

(Kart i vegbudsjettp. 1918.)

På fylkets vegplan av 1923 er anlegget opført som hovedveg. Lengden var søslått til 8,5 km og omkostningene til kr. 350 000. Fylkestinget vedtok i 1931 å søke parsellen Andervåg bru—Kløpen fremmet som bygdeveg med statsbidrag. Parsellen ble i 1935 beregnet til kr. 58 000 for en lengde av 4,17 km. I tiden 1931—1938 ble det stillet til rådighet nødsmidler av staten i alt kr. 42 500 og parsellen Andervåg bru—Kløpen ble opparbeidet. Detaljoverslag for hele anlegget foreligger ikke.

#### Bardu herred.

For 30. juni 1914 er det med bevilgning av Stortinget bygd bru over Barduelven ved gården nedre Fosbuøy samt bygdeveg fra Dygdal videre oppgjennom dalen til Joratuørvele (se I. bd. side 491—492). Denne bygdeveg danner en fortsettelse av fylkevegen Setermoen—Dygdal (se rute 854).

Etter 1. juli 1914 er det utført arbeider for statsmidler ved nedenfor nevnte bygdeveger.

##### 1. Fenchug bru, ombygging

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

I vegbudsjettp. 1924 ble det opplyst at ovennevnte bru var blitt så medtatt at ombygging var blitt nødvendig. Det var utarbeidet forslag til plan med overslag, hvor-

etter de samlede omkostninger ved hel ombygging skulle andra til kr. 93 000. Da det her gjaldt et ekstraordinært tilfelle hvor staten i henhold til reisebrevkonvensjonen formentlig har forpliktelser, ble bevilgningen foreslått gitt som ekstraordinær og med  $\frac{1}{10}$  statsbidrag. Det ble nemlig opplyst at brua fremdeles har sin betydning som ledd i lappenes flytningsveg. Stortinget bevilget i årene 1924—1925 til sammen kr. 90 000 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag. Overslagssummen var oppgitt til kr. 100 000. Arbeidsomkostningene var kr. 99 331,82.

Brua er utført som jernfagverksbru i et spenn å 49 m, kjørebredde 2,8 m og beregnet for belastningsklasse 2. Bruedekke av jernbetong. Vegomlegging er utført i 530 m lengde med kjørebredde 3,25 m. Vegdekke for veg er finkullet steinlag og grus.

##### 2. Bru ved Strømsnes i Østerdalen.

(Kart i vegbudsjettp. 1912.)

I vegbudsjettp. 1933 ble det bl. a. opplyst at vegen fra Joratuørvele til Dalberg er bygd uten bidrag av vegvesenets midler.

En prosjektert forlengelse, Dalberg—Rødholibakken var beregnet til kr. 20 000. Herav var kr. 20 000 tilstøtt av Landbruksdepartementet som maksimumsbidrag av de til fremme av bureising bevilgede midler. Troms fylke ga tilsagn om  $\frac{1}{5}$  bidrag = kr. 8 333,33. Resten kr. 21 666,67 skulle Bardu kommune skaffe selv.

I 1932 var det opparbeidet veg for ca. kr. 26 000. For å kunne få den ferdigbygde veg gjort farbar, var det meget om å gjøre å få fullført bruk ved *Strømsaar*. Bardu hadde forgjeves søkt om et bidrag hertil på militærvesenets budsjett. Forsvarsdepartementet henstillet at den nødvendige støtte til fullførelse av nevnte bru måtte søkes gitt ved bevilgning på vegbudsjettet. Vegdirektøren som ikke fant det urimelig at statsbidrag til denne veg ble ytet av vegvesenets midler, anbefalte bevilget kr. 10 000 som statsbidrag.

Stortinget 1933 bevilget dette beløp under benevnelsen: «veg i Østerdalen i Bardu».

Bareisingsanlegget «Veg i Østerdalen» kostet i alt kr. 64 008.57, hvorav på staten kr. 30 000.

### 3. Strømsmo—Innsett.

Denne veg danner en fortsettelse av forannevnte bygdeveg fra Dypdal om Jorasværelv og videre oppover Østerdalen. I vegplanen av 1938 er bygdevegen Dypdal—Innsett oppført med en lengde av 29,0 km. beregnet til kr. 250 000.

I overingeniørens budsjettskrivelse for terminen 1937—1938 opplystes følgende om denne vegrute:

På strekningen *Strømsmo—Dalberg* er opparbeidet en tarvelig fremkomstveg av oppsitterne uten noe vesentlig offentlig bidrag. Den er klassifisert som offentlig herredveg, men er i sådan forfatning at den i høy grad trenger utbedring og delvis omlegging. Fra *Dalberg* og oppover til *Rød-kollbakken* er det opparbeidet kolonisasjonsveg. På den siste del av ruten fra *Rød-kollbakken* til øverste gård i dalen, *Innsett*, er det også ryddet en fremkomstveg.

Til parsellen *Strømsmo—Innsett* er det i årene 1934—1938 disponert tilsammen kr. 39 500 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag.

### 4. Land—Bones.

Se om denne veg i I. bd. side 402, hvor den er nevnt under betegnelsen «langs Sa-

langselven». (Jfr. 2. bd. side 467 om fjellstue i *Salangsdalen*). Vegen går ut fra riksveg 50 ved *Land* sydover til *Bones*.

I fylkets vegplan av 1938 er den forutsatt utbedret. For en lengde av 10 km er omkostningene oppført med kr. 50 000.

I årene 1933—1935 er det av nødsmidler disponert i alt kr. 17 100 som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til vegutbedringen.

### Berg herred.

#### Mefjordvær—Hopen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1935.)

Denne veg ble påbegynt i 1937 for nødsmidler. I alt ble det stillet til disposisjon kr. 14 000 av sådanne midler. For terminen 1939—1940 ble det videre disponert kr. 25 200 som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til anlegget av bevilgningen til veger i sjøbygdene, altså i alt pr. 30. juni 1940 kr. 39 200.

Anlegget var for en lengde av 5 000 m beregnet til kr. 37 000.  $\frac{2}{10}$  statsbidrag skulle altså utgjøre kr. 73 300.

### Bjarkøy herred.

#### 1. Skrolsvik—Finnelv.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Denne veg ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1931. Den var oppført i fylkets vegplan av 1923 som hovedveg, men da utsikterne for anleggets realisasjon ikke var lyse ble det besluttet at den skulle utføres som bygdeveg med størst mulig statsbidrag.

Det opplystes at oppsitterne i distriktet var meget slemt stillet med hensyn til forbindelse både innbyrdes og med utenverdenen. I tilgrensede distrikt i *Tranøy herred* var det tidligere bygd bygdeveg mellom *Finnelv* og *Fruvåg* som har dampkaps-ekspedisjon; enn videre var det under anlegg en kolonisasjonsveg mellom *A* og *Rausand* i *Torsken*. Den prosjekterte veg *Skrolsvik—Finnelv* vil bli en direkte fortsettelse innen *Bjarkøy herred* av nevnte veger.

Overlagssummen ble oppgitt til kr. 123 000, men er senere forhøyet og i 1940 oppgitt til kr. 165 000. Pr. 30. juni 1940 var

det bevilget kr. 86 600 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag. Herav var en del nødsmidler. Arbeidet ble påbegynt for forskuddsmidler i 1928.

Vegen vil bli et ledd i rute 855.

#### 2. Skrolsvik—Sjøsvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1931.)

Av de midler som ble bevilget på vegbudsjettet for 1939—1940 til veger i sjøbygdene ble kr. 24 600 stillet til disposisjon som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til ovennevnte veg.

Anlegget var for en lengde av 3 500 m beregnet til kr. 63 000.

#### 3. Søndre Leirvåg—Austnes med arm til Nergårdshavn.

Som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til utbedring av denne bygdeveg som ligger på *Bjarkøya*, ble det i årene 1938 og 1939 stillet til disposisjon kr. 11 500 av nødsmidler.

I fylkets vegplan av 1938 er denne veg for en lengde av 10,5 km beregnet til kr. 80 000.

### Dyrøy herred.

#### 1. Elvevoll—Tangen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1936.)

*Elvevoll* ligger i *Dyrøy* og *Tangen* i *Sørreisa herred*. I vegbudsjettprp. 1936 ble det utført følgende:

«Når vegen i *Spansdalen* er ferdig vil en veg fra *Elvevoll* til *Tangen* være det manglende ledd i en større gjennomgående vegforbindelse i de ytre strøk av *Troms innland*. Vegen vil dessuten være av stor lokal interesse for de nærmest interesserte herreder, *Dyrøy* og *Sørreisa*».

Anleggets kostende var beregnet til kr. 130 000 for en lengde av 11,5 km. Overlagssummen måtte senere økes. Den ble i vegbudsjettprp. for 1939 på grunnlag av utarbeidede detaljplaner oppgitt til kr. 195 000.

Statsbidraget var opprinnelig bestemt til  $\frac{2}{10}$ , men ble ved forelegget for Stortinget 1938 av vegdirektøren og i den kgl. prp. anbefalt øket til  $\frac{1}{10}$ . Dette forslag ble bifalt av Stortinget.

Arbeidet ble påbegynt i 1931 for nødsmidler. Ved anleggets opplagelse på veg-

budsjettet i 1936 var det av disse midler disponert kr. 61 700. Pr. 30. juni 1940 var det av det forutsatte statsbidrag (kr. 117 000) bevilget kr. 107 000. Av veglengden ligger ca. 11 km innen *Dyrøy*. Vegen vil når den blir ferdig, bli et ledd i rute 850.

#### 2. Langhamn—Espejord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926.)

Denne anlegg ligger på østsiden av *Dyrøy*. I vegbudsjettprp. 1925 ble det opplyst at det vil danne forbindelsen mellom bygdevegene *Myklebostad—Langhamn* og *Espejord—Skogshavn*. Fra *Espejord* var videre planlagt en forlengelse nordover til *Dyrøykleiv* og fra *Skogshavn* en forlengelse sydover til *Storelv*. I forbindelse med *Myklebostad—Langhamn* står en veg fra *Dyrøyhamn* tvers over *aya* til *Vinje* og fra *Vinje* nordover langs *øyas* vestsida fører en ganske god privat kjøreveg til *Berg*.

Alle disse veger vil bli sammenknyttet ved fullførelsen av anlegget *Langhamn—Espejord*.

Anlegget ble påbegynt for nødsmidler. Opprinnelig ble disse midler tilstått som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag, men i betraktning av at kommunen hadde gjort store ofre for vegbygging i herredet og derfor ikke maktet å utrede så stor andel som forutsatt, ble statens bidrag til anlegget øket til  $\frac{1}{10}$ .

Vei-anlegget ble i 1928 beregnet å koste kr. 120 000 for en lengde av 3 435 m. Arbeidsverslaget ble i vegbudsjettprp. 1930 oppgitt å kunne nedsettes til kr. 87 000. Til anlegget var det disponert av nødsmidler kr. 59 500 samt bevilget av Stortinget 1929 kr. 10 000, tilsammen kr. 69 500. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 83 619.37, hvorav statens andel ( $\frac{2}{10}$ ) andro til kr. 66 895.50.

Veglengden er 3,37 km og kjørebredden vesentlig 3,25 m. Maksimumsstigning 1:15. Byggetid 1923—1932.

#### 3. Pakefjord—Sørfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1926.)

I fylkets vegplan av 1938 er oppført et bygdeveganlegg *Kastneshamn—Sørfjord*

som for en lengde av 9 km er beregnet til kr. 140 000.

Til parsellen Faksfjord—Sørfjord ble det i 1938 stillet til disposisjon av nødsmidler kr. 4 000 som  $\frac{7}{10}$  statsbidrag.

Denne parsell var i 1936 beregnet til kr. 45 000 for en lengde av 4,5 km.

### Gratangen herred.

(Kart i vegbudsjettpr. 1938.)

#### 1. Fjellhøyden—Dalslet og Langnegren—Storelv.

Ovennevnte to veger er sideløper til riksveg 59. De var i sin tid foreslått bygd i forbindelse med hovedveganlegget Storlassen—Kollen, men som opplyst i vegbudsjettpr. 1930 fant man at de burde oppføres som egen post under bygdeveger.

For en samlet lengde av 1 072 m var anskostningene beregnet til kr. 14 000. Som  $\frac{1}{2}$  statsbidrag ble i 1930 bevilget kr. 7 000.

Arbeidet ble utført 1930. Det var forutsatt 3 m kjørebredde inklusive flat grøft (i myrterrang 3,5 m). Maksimumsstigning for Fjellhøyden—Dalslet 1 : 9 og for Langnegren—Storelv 1 : 14.

#### 2. Arstein—Myrlandshaug—Selnes—Lavangen grense.

I skrivelse av 20. oktober 1935 uttalte overingeniøren følgende:

«En vei mellom Arstein og Myrlandshaug vil med ferje over Strømmen ved Arstein forbinde hele den nordre del av Gratangen herred med innlandsveien. Den blir også et ledd i en ytre hovedforbindelseslinje gjennom fylket. Innen Lavangen herred er veiprojektet Tennevid—Gratangen grense, 16,6 km, av siste fylkesting foreslått opptatt på budsjettet som bygdeveianlegg med statsbidrag. Så snart dette anlegg blir fullført bør også parsellen Lavangen grense—Selnes, ca. 1,3 km, opparbeides som bygdeveianlegg med statsbidrag. Parsellen Myrlandshaug—Selnes, ca. 7 km, er på det nærmeste opparbeidet som bygdeveianlegg.

Når alle de nevnte anlegg i Gratangen og Lavangen er ferdigbygget, vil man få en ubrutt ytre forbindelsesvei gjennom Gratangen, Lavangen, Salangen og Dyrøy samtidig med at Ibestad og Andørja herreder ved hat, eventuell ferje til Myrlandshaug

opnår forbindelse med innlandets veinett. Ved bygdeveien Elvevid—Tangen i Dyrøy og Sørreisa, som er påbegynt med nødsarbeidsmidler, får ruten forbindelse videre nordover med veinettet i Sørreisa, Lenvik og Målselv.

Veianlegget Arstein—Myrlandshaug vil således foruten å forbinde praktisk talt hele Gratangen kommune, bli ledd i en meget viktig ytre gjennomgangsvei i fylket. Flere partier av veien er allerede opparbeidet som bygdevei, nemlig 1,7 km mellom Arstein og Akenes, 1,8 km mellom Hesjoberg og Lavik og 3,6 km mellom Grønnes og Myrlandshaug. Anlegget er planlagt slik at det utførte arbeide kan komme mest mulig til nytte.»

Parsellen Arstein—Myrlandshaug ble påbegynt i 1933 for nødsmidler. Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettet i 1938 var det disponert kr. 97 500 til denne veg som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag. Omkostningene var for 20 368 m beregnet til kr. 383 000.

Det hele anlegg frem til Lavangen grense var for en lengde av 29,6 km beregnet til kr. 440 000.  $\frac{1}{10}$  statsbidrag vil utgjøre kr. 264 000. Herav var det pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 130 500.

Vegen vil i sin tid lengre som ledd i rute 845.

### Helgøy herred.

#### Torsvåg—Kammen.

Anlegget ligger på Vannøy. Til dette bygdeveianlegg ble det i årene 1935—1939 stillet til disposisjon kr. 36 000 av nødsmidler som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag.

Ifølge sak nr. 109 i fylkestingsforh. for 1939 er anlegget med arm til Burøysund beregnet til kr. 400 000 for 30 000 m lengde.

Fortsatte midler av statsbidrag antas å ville bli gitt av bevilgningen til veger i sjøbygdene.

### Hillesøy herred.

#### 1. Veg i Fjordgård.

(Kart i vegbudsjettpr. 1935.)

Denne veg er for en lengde av 1,5 km beregnet til kr. 20 000.

Som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til anlegget ble det disponert kr. 18 000 av bevilgningen til veger i sjøbygdene for 1939—1940.

Anlegget ligger på vestsiden av Øyforden på nordsiden av Senja.

#### 2. Veg på Kvøloy. Eysfjordbotn—Kjosén. Se bygdeveger i Tromsøysund.

### Ibestad herred.

#### 1. Skog—Forsé.

(Kart i vegbudsjettpr. 1938.)

Dette anlegg er en fortsettelse av hovedveganlegget Roldnes—Skog (rute 846). Det var opptatt som hovedveg i vegplanen av 1923, men ble etter andragende fra distriktet av fylkestinget 1924 anbefalt fremmet som bygdeveg med størst mulig statsbidrag. En 1,5 km lang strekning mellom Forsgårdene ble utført for forskuddsmidler. I vegbudsjettpr. 1932 ble det opplyst at den største del av anlegget allerede var opparbeidet for nødsmidler stillet til rådighet av staten. Ved anleggets opptagelse på vegbudsjettet var det således stillet til disposisjon kr. 38 300 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag. I vegbudsjettpr. 1933 ble anleggets kostende oppgitt til kr. 70 000. Av Stortingene 1932, 1933 og 1934 ble det bevilget i alt kr. 10 500 som ytterligere statsbidrag, altså i alt kr. 46 800.

Anleggets lengde er 5,45 km. Kjørebredden var forutsatt å være 3,25 m med grusvegdekke. Maksimumsstigning 1 : 12.

Arbeidet ble påbegynt av distriktet 1918 og avlevert som ferdig i 1935.

#### 2. Forné—Skånland grense.

(Kart i vegbudsjettpr. 1909.)

Som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til dette bygdeveianlegg ble det i årene 1933—1936 stillet til disposisjon kr. 27 500 av nødsmidler.

I fylkets vegplan av 1938 er anlegget for en lengde av 2,5 km oppført med overslagssum kr. 80 000.

### Kvænangen herred.

#### 1. Kvænangsbots—Kjølken.

(Kart i vegbudsjettpr. 1914 og 1938.)

Dette anlegg var som ledd i en større vegrute mellom hovedvegen over Alteidet og Kvænangsbots opprinnelig prosjektert

som hovedveg. I fylkestingets vegplan av 1923 ble vegen oppført som bygdeveg med statsbidrag. Den ble påbegynt i 1931 for nødsmidler og i 1932 opptatt til bevilgning på vegbudsjettet. Statsbidraget ble bestemt til  $\frac{1}{10}$ . For en lengde av 9 350 m var vegens kostende anslått til kr. 150 000.

Av det forutsatte statsbidrag (kr. 120 000) var det pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 59 500. Vegen vil når den blir ferdig, inngå som ledd i riksveg 59.

#### 2. Segelvik—Finnmark fylkesgrense.

(Kart i vegbudsjettpr. 1939.)

Av de for terminen 1939—1940 bevilgede midler til veger i sjøbygdene ble det disponert kr. 25 200 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til ovennevnte anlegg.

For en lengde av 2 040 m er overslagssummen beregnet til kr. 31 000. Det er forutsatt 3,25 m kjørebredde med møteplasser og vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1 : 10.

### Kåfjord herred.

#### 1. Kåfjord—Birtavarre—Langnes—Oiderdal.

(Kart i vegbudsjettpr. 1927.)

I vegplanen av 1923 var vegprosjektet Birtavarre—Nordmannvik forutsatt fremmet som hovedveg. Imidlertid var kravet på veg i strøket så sterkt at fylkestinget i 1928 besluttet å anbefale vegen Birtavarre—Langnes opparbeidet som bygdeveg med størst mulig statsbidrag for på den måte å få den fremmet hurtigere. Den ansåes som meget berettiget både som ledd i den vegforbindelse som skal knytte Birtavarre-distriktet og nordre side av Kåfjord til gjennomgangsvegen i fylket, og fordi befolkningen ofte hadde store vanskeligheter på grunn av ishindringer i den innerste del av fjorden.

Overslaget for nevnte parsell lød på kr. 35 000. Statsbidraget ble i betraktning av at vegen egentlig har karakter av hovedveg, bestemt til  $\frac{1}{10}$ . Den første termin av statsbidraget ble bevilget av Stortinget 1930.

**Lenvik herred.**

(Kart i vegbudsjettp. 1914 og 1935.)

**1. Finnanes—Nygård—Bjørelvnes.**

I vegbudsjettp. 1933 ble planen foreslått utvidet til å omfatte også utbedring av vegen i Kåfjorddalen samt bru over Kåfjordelven ved Holmen. Fylkestinget søkte om å få statsbidraget fastsatt til  $\frac{2}{10}$  også for planutvidelsen. Vegdirektøren fant etter omstendighetene å kunne anbefale  $\frac{2}{10}$  mot opprinnelig forutsatt  $\frac{1}{10}$ .

Fortsettelsesbevilgningene ble fra 1935 av gitt under benevnelsen Kåfjorddal—Birtavarre—Langnes—Olderdal, idet også parsellen Langnes—Olderdal ble medtatt i planen. For hele anlegget ble lengder og omkostninger nå oppført således:

Kåfjorddal—Birtavarre	8 540 m	kr. 33 200
Birtavarre—Langnes	8 770 "	" 50 400
Langnes—Olderdal	12 000 "	" 170 400

Sum 29 310 m. kr. 254 000

Stortinget 1936 fastsatte statsbidraget til  $\frac{2}{10}$  for anlegget i sin helhet. Av dette bidrag (kr. 210 400) var pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 97 600.

**2. Samuelberg—Dalen m. v.**

(Kart i vegbudsjettp. 1906/07 og 1921.)

Se om dette veganlegg i 2. bind side 480.

**Lavangen herred.****Tennvoll—Skjelnes**

(Kart i vegbudsjettp. 1936.)

Det henvises til vegbudsjettp. 1934 hvor det bl. a. er nevnt at en veg på søndre side av Lavangen ikke bare har lokal interesse, men også vil få betydning som ledd i en gjennomgangsförhindelse til Gratangen, Ibestad og Anderja herreder, og derfor anses meget berettiget.

For en lengde av 16,6 km var anlegget beregnet til å koste kr. 220 000. Statsbidraget ble bestemt til  $\frac{2}{10}$ .

Pr. 30. juni 1940 var det av det forutsatte statsbidrag (kr. 132 000) bevilget kr. 96 000. Arbeidet ble påbegynt i 1934. Dette anlegg vil senere inngå som ledd i rute 845.

**2. Rosefjordnes—Sandnes.**

Dette meget berettigede vegprosjekt på vestsiden av Malangen (Målselvfjord) ble av fylkestinget 1921 tillatt opparbeidet forsikringsvis som bygdeveg med statsbidrag. Av økonomiske grunner så Lenvik seg dog ute av stand til å fremme anlegget.

Dette er på grunnlag av generisplan anslått til kr. 130 000 for 12 km lengde.

Det ble oppført på vegbudsjettp. for terminen 1939—1940 og anbefalt til  $\frac{2}{10}$  statsbidrag = kr. 65 000. For nevnte termin ble det bevilget kr. 3 000.

**Lyngen herred.****Arøybukt—Kopangen.**

Dette veganlegg vil bli en fortsettelse nordover av hovedvegen Lyngseidet—Arøybukt (rute 874).

I fylkesvegstyrets vegplan av 1938 er bygdevegen Arøybukt—Kopangen for en lengde av 5,0 km oppgitt til kr. 80 000 i omkostninger. I årene 1936—1939 er det bevilget av nødsmidler tilsammen kr. 33 900 som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag.

**Mulangen herred.****1. Bru over Nordfjordelven.**

(Kart i vegbudsjettp. 1929.)

Se 2. bind side 473.

**2. Spilderbukt—Furøy.**

(Kart i vegbudsjettp. 1929.)

Det henvises til vegbudsjettp. 1929 hvor det ble uttalt følgende:

«Dette bygdevevanlegg er beliggende i samme rute som hovedveiprojektet Mestervik—Martinhalv. På strekningen mellom Martinhalv og Spilderbukt fører en bygdeveg som er bygget av distriktet med bidrag av fylket. Hele ruten Mestervik—Annes vil få stor betydning som en gjennomgangsveg, der vil sette de indre distrikter i forbindelse med dampkabelen. Veien Spilderbukt—Furøy som har en lengde av 3,2 km er påbegynt for nødsmidler stillet til disposisjon ved kgl. res. av 27de januar 1928. Veidirektøren slutter sig til fylkestingets forslag om at dette anlegg nu optas på veibudjettp. Statsbidraget foreslås satt til en halvdel av anleggsmkostningene.»

Overslaget lød opprinnelig på kr. 56 000, men ble i vegbudsjettp. 1939 opplyst å være nedsatt til kr. 40 000.

Kr. 20 000 ble bevilget som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag Byggetid 1928—1937.

Kjørebredden er 3,25 m inklusive lukket steingrafi i fjell. Vegdekke grus. Maksimumstigning 1 : 14,5.

**3. Ursfjordbotn—Nordfjordbotn.**

(Kart i vegbudsjettp. 1929.)

I fylkets vegplan av 1938 er denne veg oppført som hovedvegprosjekt med en

lengde av 25,0 km og overslagssum kr. 700 000.

Anlegget er påbegynt for nødsmidler. I årene 1935—1939 ble det disponert tilsammen kr. 76 000 som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til bygdeveg.

Plan for anlegget forelå ikke 30. juni 1940. Se rute 862.

**Målselv herred.**

(Kart i vegbudsjettp. 1935.)

**1. Bru over Målselven med Kirkesnes.**

Brus ble bygd 1910—1912 (se 2. bind side 472).

**2. Fossmo—Kirkesnes.**

I vegbudsjettp. 1939 anførte vegdirektøren følgende angående dette anlegg:

«I en oversikt av 1923 over resterende veibygging i fylket var vestre del av dette anlegg, parsellen Søndre Fossmo—Malangsfossen, forutsatt bygget som hovedveg under anlegget Rustamo—Søndre Fossmo—Middagsnesen med broer over Barduelven og Målselven, mens den østre del, parsellen Malangsfossen—Kirkesnes, forutsattes bygget som bygdeveg med statsbidrag under anlegget Malangsfossen—Kristiannamo. Etter ansøking fra Målselv herredsstyre besluttet fylkestinget 1936 å søke hele anlegget fremmet som bygdeveg med statsbidrag, kfr. sak nr. 145/1936.

Overingeniøren har anbefalt anlegget tilstilt  $\frac{2}{10}$  statsbidrag idet han opplyste at veien er meget berettiget for en betydelig bebyggelse som allerede er der. Dessuten er det her store burensningsmuligheter som en vanskelig kan utnytte så lenge det ikke er vei i strøket. Med lignende bemerkning som for foregående anlegg har også fylkestinget anbefalt sådant bidrag.

Veidirektøren vil etter det opplyste anbefale at det til dette anlegg ydes  $\frac{2}{10}$  statsbidrag.»

Overslaget ble oppgitt til kr. 300 000.

I overensstemmelse med vegdirektørens forslag og den kgl. prp. bevilget Stortinget 1939 kr. 2 000 som første termin av det forutsatte statsbidrag.

**3. Bru over Mortenselven.**

Se under rute 855, vegen Buktaamo—Rosvoll—Karlstad.

**Nordreisa herred.****Nordreisa bru—Elvevoll.**

Denne veg ble bygd i 1898—1900 som arm til hovedveganlegget Sørkjøs—Vinnelys (se 2. bind side 479). Lengde 180 m, kjørebredde 3,25 og 2,5 m og maksimumstigning 1:12. Solid grusdekke.

**Salangen herred.**

(Kart i vegbudsjettp. 1926.)

**1. Bru over Salangselva ved Elvebakken.**

Anlegget ble opptatt på vegbudsjetten i 1912 (se 2. bind side 466). Pr. 30. juni 1914 var det bevilget kr. 31 900 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Overslagssummen måtte forhøyes og ble i 1918 oppgitt til kr. 37 300. Tilleggsbevilgninger ble gitt i 1914 og 1916.

Arbeidsomkostningene var kr. 37 486,49. Brua er bygd som hengebru i et spenn på 54 m, kjørebredde 2,25 m. Byggetid 1912—1918.

Brua er ledd i bygdevegen Fagertun—Elvebakken.

**2. Magisås—Rørbak.**

I vegbudsjettp. 1927 ble det bl. a. anført følgende:

Denne veg danner en fortsettelse av hovedvegen fra Bardu og Målselva til Magisås i Salangen. Fra Rørbak fører veg videre gjennom Dyrøy herred til Brødstad i hovedveganlegget Kastneshavn—Finlandsnes. Vegen over Rørbak er foreløpig den eneste forbindelse som Dyrøy får med fylkets vegnett. Den burde — mener overingeniøren — egentlig ha vært klassifisert som hovedveg. I fylkets vegplan av 1923 er den midlertid opptatt som bygdeveg med statsbidrag. Vegarbeidet er allerede påbegynt for nødsmidler. Hittil er disponert kr. 38 660 som statsbidrag under forutsetning av at staten yter  $\frac{1}{10}$  og distriktet  $\frac{1}{10}$  av anleggets kostende. Salangen formannskap har søkt om å få vegen klassifisert som hovedveg, subsidiært andras om at staten yter  $\frac{1}{10}$  statstilskudd til anlegget. Fylkestinget har anbefalt den fremmet som bygdeveganlegg med statsbidrag  $\frac{1}{10}$  ( $\frac{1}{10}$ ). Salangen kommune har anvendt

betydelige beløp for å få sitt vegnett i stand. Kommunens samlede forskudd til vegbygging antas å være omtrent kr. 200 000. I betraktning herav og fordi vegen Magisås—Rørbak er et ledd i en rute, som har karakter av hovedveg, anbefaler overingeniøren på det beste Salangen kommunes andragende. Fylkesmannen slutter seg hertil. Også vegdirektøren vil etter omstendighetene slutte seg hertil, idet vegen antas å ha stor betydning.

Overslaget for vegen Magisås—Rørbak ble oppgitt til kr. 88 000.

Stortinget 1927 bifalt forslaget om  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til anlegget.

Overslagssummen ble senere redusert til kr. 73 200. Som statsbidrag er ylet kr. 53 542,26 hvorav kr. 38 542,26 som nødsmidler. Kr. 20 000 ble bevilget av Stortingene 1927—1928.

Veglengden er 5 515 m med 3,25 m kjørebredde. Vegdekke alminnelig grus. Maksimumstigning 1:15. Byggetid 1926—1930.

Vegen ble uklassifisert til hovedveg i 1936 (se rute 850, avsnitt 4).

**3. Havali—Dalen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1913.)

Denne veg er en fortsettelse av den ved anlegget av hovedvegen Tennevoll—Sjøvegan medtatte arm til Havali (se rute 850, avsnitt 2).

Vegen Havali—Dalen er bygd med statsbidrag av nødsmidler, som ble stilt til disposisjon ved kgl. res. i årene 1922—1924. Overslaget lød opprinnelig på kr. 218 500. Anlegget kostet kr. 107 596,23. Statens andel er kr. 112 557,74.

Veglengden er 3 744 m, hvorav 1 744 m med 3,25 m og 4 600 m med 2,5 m kjørebredde. Vegdekke alminnelig grus og maksimumstigning 1:15. Byggetid 1922—1926.

**Skjervøy herred.**

(Kart i vegbudsjettp. 1908.)

**Nymo—Skaret—Grannfjord.**

Av den bevilgning som ble gitt på vegbudsjetten for 1939—1940 til veger i sjøbygg-

dene ble det stilt til disposisjon for ovennevnte veg kr. 27 000 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag.

Ifølge den i 1940 innsendte plan er anlegget for en lengde av 21 191 m beregnet til kr. 362 000 forutsatt en kjørebredde av 3,25 m inklusive lukket grøft og vegdekke av grus.

**Skånland herred.****1. Søs-Roldnes—Ibestad grense.**

(Kart i vegbudsjettp. 1909.)

Dette anlegg ligger på øya Rolla. Anleggets overslagssum er kr. 150 000 for en lengde av 4,6 km. Det er forutsatt  $\frac{1}{10}$  statsbidrag. I årene 1935—1939 ble det disponert kr. 53 500 av statens nødsmidler til anlegget.

**2. Lamsøen—Nipen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1911.)

I årene 1934—1937 er det av nødsmidler disponert tilsammen kr. 24 200 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til dette bygdeveganlegg.

I fylkets vegplan av 1938 er anlegget oppgitt til et kostende av kr. 150 000 for en lengde av 7,5 km.

**Storfjord herred.****Bygdeveg i Signaldalen.**

Se riksveg rute 865.

**Sørreisa herred.****1. Elvevoll—Tungen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1935.)

Elvevoll ligger i Dyrøy og Tungen i Sørreisa herred. Anlegget er omhandlet under førstnevnte herred.

**2. Lysehaug bru.**

Ifølge oppgave er det anvendt kr. 4 603,48 til denne bru. Herav kr. 1 865 bidrag fra flomskadefondet. Regnskapet ble avsluttet 1925—27.

**Torsken herred.****Gryllefjord—Torsken.**

(Kart i vegbudsjettp. 1911.)

Som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til et bygdeveganlegg Gryllefjord—Torsken ble det i årene 1935—1938 stilt til disposisjon kr. 20 000 av statens nødsmidler.

Anlegget var for en lengde av 5,5 km oppgitt til et kostende av kr. 100 000.

Vegen vil som ledd i rute 833 bli opptatt til fortsatt bevilgning som hovedveg under benevnelsen Strømmen—Gryllefjord—Torsken.

Strømmen ligger i Berg herred og vegen vil føre sørover langs Senjas vestsida.

**Tranøy herred.****Finnele—Stonglandsidet.**

(Kart i vegbudsjettp. 1931 og 1935.)

Dette anlegg er en fortsettelse av bygdeveganlegget Skrolsvik—Finnele i Bjarkøy og danner et ledd i den store vegforbindelse langs indre Senja fra Skrolsvik over Stonglandsidet, Kampevoll til Gjøstetad og Stønnesøtta (rute 855).

Arbeidet på vegen Finnele—Stonglandsidet ble påbegynt i 1932 for nødsmidler og opptatt på vegbudsjetten i 1938.

På strekningen Finnele—Frøvåg (4,3 km) var tidligere opparbeidet en tarvelig bygdeveg, som trenger noen utbedring når den skal inngå som ledd i en større vegforbindelse. De mest påkrevde utbedringsarbeider ble i 1938 foreløpig anslått til kr. 30 000. Opparbeidelsen av veg mellom Frøvåg og Stonglandsidet var for en lengde av ca. 6 km beregnet til kr. 70 000, i alt således kr. 100 000. Overslagssummen er senere forhøyet. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag tilsammen kr. 67 700.

**Tromsøysund herred.****1. Ersfjordbotn—Kjøsen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1926.)

I årene 1876—1879 ble det for statsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. bygd veg over Kalfjordeidet i Tromsøysund herred (se 1. bind side 503).

I 1931 ble fortsettelsen av denne veg til Ersfjordbotn i Hillesøy opptatt på vegbudsjetten som bygdeveg med  $\frac{1}{10}$  statsbidrag under benevnelsen Ersfjordbotn—Kjøsen. Overslagssummen ble den gang oppgitt til kr. 50 000. Overslaget er senere forhøyet

**Nordreisa herred.**

Nordreisa bru—Elvevoll.

Denne veg ble bygd i 1898—1900 som aen til hovedveganlegget Sørkjua—Vinnelys (se 2. bind side 479). Lengde 1180 m, kjørebredde 3,25 og 2,5 m og maksimumstigning 1:12. Solid grusdekke.

**Salangen herred.**

(Kart i vegbudsjettp. 1926.)

**1. Bru over Salangseivn ved Elvebakken.**

Anlegget ble opptatt på vegbudsjettp. i 1912 (se 2. bind side 466). Pr. 30. juni 1914 var det bevilget kr. 31 900 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{2}$ . Overslagssummen måtte forhøyes og ble i 1915 oppgitt til kr. 37 300. Tilleggshvilgringer ble gitt i 1914 og 1916.

Arbeidsomkostningene var kr. 37 496,49. Brua er bygd som hengebru i et spenn på 54 m, kjørebredde 2,25 m. Byggetid 1912—1918.

Brua er ledd i bygdevegen Fagertun—Elvebakken.

**2. Magisås—Rorbak.**

I vegbudsjettp. 1927 ble det bl. a. anført følgende:

Denne veg danner en fortsettelse av hovedvegen fra Bardu og Målselven til Magisås i Salangen. Fra Rorbak fører veg videre gjennom Dyrøy herred til Brødstad i hovedveganlegget Kastneshavn—Finnlandsnes. Vegen over Rorbak er foreløpig den eneste forbindelse som Dyrøy får med fylkets vegnett. Den burde — mener overingenieren — egentlig ha vært klassifisert som hovedveg. I fylkets vegplan av 1923 er den imidlertid oppført som bygdeveg med statsbidrag. Vegarbeidet er allerede påbegynt for nødsmidler. Hittil er disponert kr. 38 660 som statsbidrag under forutsetning av at staten yter  $\frac{2}{10}$  og distriktet  $\frac{1}{10}$  av anleggets kostende. Salangen formannskap har søkt om å få vegen klassifisert som hovedveg, subsidiært andras om at staten yter  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til anlegget. Fylkestinget har anbefalt den fremmet som bygdeveganlegg med statsbidrag  $\frac{1}{5}$  ( $\frac{2}{10}$ ). Salangen kommune har anvendt

betydelige beløp for å få sitt vegnett i stand. Kommunens samlede forskudd til vegbygging antas å være omtrent kr. 200 000. I betraktning herav og fordi vegen Magisås—Rorbak er et ledd i en rute, som har karakter av hovedveg, anbefaler overingenieren på det beste Salangen kommunes andragende. Fylkesmannen slutter seg hertil. Også vegdirektøren vil etter omstendighetene slutte seg hertil, idet vegen antas å ha stor betydning.

Overslaget for vegen Magisås—Rorbak ble oppgitt til kr. 88 000.

Stortinget 1927 bifalt forslaget om  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til anlegget.

Overslagssummen ble senere redusert til kr. 73 200. Som statsbidrag er ylet kr. 53 542,26, hvorav kr. 33 542,26 som nødsmidler. Kr. 20 000 ble bevilget av Stortinget 1927—1928.

Veglengden er 5 515 m med 3,25 m kjørebredde. Vegdekke alminnelig grus. Maksimumstigning 1:15. Byggetid 1926—1930.

Vegen ble unklassifisert til hovedveg i 1936 (se rute 850, avsnitt 4).

**3. Havnli—Dalen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1913.)

Denne veg er en fortsettelse av den ved anlegget av hovedvegen Tennevull—Sjøvegan med tilfelle arm til Havnli (se rute 850, avsnitt 2).

Vegen Havnli—Dalen er bygd med statsbidrag av nødsmidler, som ble stilt til disposisjon ved kgl. res. i årene 1922—1924. Overslaget led opprinnelig på kr. 218 500. Anlegget kostet kr. 187 596,23. Statens andel er kr. 112 557,74.

Veglengden er 5 744 m, hvorav 1 744 m med 3,25 m og 4 000 m med 2,5 m kjørebredde. Vegdekke alminnelig grus og maksimumstigning 1:15. Byggetid 1922—1926.

**Skjervøy herred.**

(Kart i vegbudsjettp. 1908.)

Nymo—Skaret—Grønnfjord.

Av den bevilgning som ble gitt på vegbudsjettp. for 1939—1940 til veger i sjøbygg-

dene ble det stilt til disposisjon for ovennevnte veg kr. 27 000 som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag.

Ifølge den i 1940 innsendte plan er anlegget for en lengde av 21 191 m beregnet til kr. 382 000 forutsatt en kjørebredde av 2,25 m inklusive lukket grøft og vegdekke av grus.

**Skånland herred.****1. Sør-Roldnes—Ibestad grense.**

(Kart i vegbudsjettp. 1909.)

Denne anlegg ligger på øya Rolla. Anleggets overslagssum er kr. 150 000 for en lengde av 4,6 km. Det er forutsatt  $\frac{2}{10}$  statsbidrag. I årene 1938—1939 ble det disponert kr. 53 500 av statens nødsmidler til anlegget.

**2. Lamsøen—Nipen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1911.)

I årene 1934—1937 er det av nødsmidler disponert tilsammen kr. 24 300 som  $\frac{1}{10}$  statsbidrag til dette bygdeveganlegg.

I fylkets vegplan av 1938 er anlegget oppgitt til et kostende av kr. 150 000 for en lengde av 7,5 km.

**Storfjord herred.**

Bygdeveg i Signaldalen.

Se riksveg rute 865

**Sørreisa herred.****1. Elvevoll—Tungen.**

(Kart i vegbudsjettp. 1933.)

Elvevoll ligger i Dyrøy og Tangen i Sørreisa herred. Anlegget er omhandlet under førstnevnte herred.

**2. Lyshavv bru.**

Ifølge oppgave er det anvendt kr. 4 603,48 til denne bru. Herav kr. 1 853 bidrag fra flomskadefondet. Regnskapet ble avsluttet 1925—27.

**Torsken herred.**

Gryllefjord—Torsken.

(Kart i vegbudsjettp. 1911.)

Som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag til et bygdeveganlegg Gryllefjord—Torsken ble det i årene 1938—1938 stilt til disposisjon kr. 20 000 av statens nødsmidler.

Anlegget var for en lengde av 5,5 km oppgitt til et kostende av kr. 100 000.

Vegen vil som ledd i rute 833 bli opptatt til fortsatt bevilgning som hovedveg under benevnelsen Strømmen—Gryllefjord—Torsken.

Strømmen ligger i Berg herred og vegen anlegget vil føre sørover langs Senjas vestside.

**Tranøy herred.**

Finnelv—Stonglandseidet.

(Kart i vegbudsjettp. 1931 og 1935.)

Denne anlegg er en fortsettelse av bygdeveganlegget Skrolsvik—Finnelv i Bjarkey og danner et ledd i den store vegforbindelse langs indre Senja fra Skrolsvik over Stonglandseidet, Kampevoll til Gibøstad og Stennessota (rute 855).

Arbeidet på vegen Finneiv—Stonglandseidet ble påbegynt i 1932 for nødsmidler og opptatt på vegbudsjettp. i 1938.

På strekningen Finneiv—Frøvåg (4,3 km) var tidligere opparbeidet en tarvelig bygdeveg, som trenger noen utbedring når den skal inngå som ledd i en større vegforbindelse. De mest påkrevde utbedringsarbeider ble i 1938 foreløpig anslått til kr. 30 000. Opparbeidelsen av veg mellom Frøvåg og Stonglandseidet var for en lengde av ca. 6 km beregnet til kr. 70 000, i alt således kr. 100 000. Overslagssummen er senere forhøyet. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget som  $\frac{2}{10}$  statsbidrag tilsammen kr. 67 700.

**Tromsøysund herred.**

1. Ersfjordbotn—Kjøsen.

(Kart i vegbudsjettp. 1930.)

I årene 1876—1879 ble det for statsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{10}$  m. v. bygd veg over Ralfjordeidet i Tromsøysund herred (se 1. bind side 503).

I 1931 ble fortsettelsen av denne veg til Ersfjordbotn i Hillesøy opptatt på vegbudsjettp. som bygdeveg med  $\frac{2}{10}$  statsbidrag under benevnelsen Ersfjordbotn—Kjøsen. Overslagssummen ble den gang oppgitt til kr. 56 000. Overslaget er senere forhøyet



til kr. 74 000. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 34 000.

Anleggets lengde er innen Hillesøy 0,9 km og innen Tromsøysund 5,3 km.

## 2. Over Breivikeidet.

(Kart i vegbudsjettpr. 1930.)

Denne veg som går fra Breivikeidet i Ullsfjord til Fagernes i Tromsøysund, vil sette førstnevnte herred i direkte forbindelse bl. a. med Tromsø by. Den var i vegplanen opprinnelig oppført som hovedveg, men kunne ikke skaffes plass på 20-årsplanen av 1923, hvorfor de to herredsstyrene søkte om å få vegen bygd som kolonisasjonsveg. Da heller ikke dette ble innvilget, besluttet fylkestinget i 1928 å sette vegen som den første i rekkefølgen blant bygteveger med statsbidrag.

Vegen ble nærmere omhandlet i vegbudsjettpr. for 1930—31. På grunn av vegens betydning som gjennomgangsveg foreslo overingeniøren og fylkestinget statsbidraget satt til  $\frac{2}{100}$ , men vegdirektøren fant tross anleggets berettigelse ikke å kunne anbefale større statsbidrag enn  $\frac{1}{100}$ . Det ble senere andratt om forhøyelse til  $\frac{2}{100}$  (se vegbudsjettpr. 1934—1935 og 1936—37), men dette ble ikke anbefalt i foreleggene for Stortinget.

Overslagssummen var opprinnelig oppgitt til kr. 250 000 (hovedplansoverslag), men ble i 1937 forhøyet til kr. 322 000 (se budsjettpr. 1938—39).

Av det forutsatte  $\frac{1}{100}$  statsbidrag (kr. 322 000) var pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 175 800.

Den prosjekterte veglengde var 24,2 km. Herav faller innen Tromsøysund ca. 14 km og innen Ullsfjord ca. 10 km. Den opprinnelige plan ble utvidet med landingsvot i Breivik og arm til sjøen ved Fagernes.

I planen var forutsatt 4 m kjørebrede i billig terreng og 3,25 m med møteplasser hvor terrenget er kostbart — i begge tilfelle innbefattet flat eller lukket grunn. Maksimumstigning 1:12.

Vegen vil når den blir ferdig, inngå i rute 367.

## 3. Balnes—Sandbakken.

(Kart i vegbudsjettpr. 1930.)

I den av fylkestinget 1936 vedtatte rekkefølge for bygteveganlegg med statsbidrag var omkostningene for denne veg oppgitt til kr. 130 000 for en lengde av 13 km.

Anlegget ble påbegynt i 1935 for nødsmidler. I årene 1935—1938 ble det stilt til disposisjon i alt kr. 15 000 som  $\frac{2}{100}$  statsbidrag.

## Trondenes herred.

Om tidligere utførte vegarbeider i dette herred se 1. bind side 487 flg. og 2. bind side 461.

## Ullsfjord herred.

### 1. Over Breivikeidet.

Se om denne veg under Tromsøysund herred.

### 2. Breivikeidet—Skognes.

(Kart i vegbudsjettpr. 1930.)

I vegbudsjettpr. 1938 ble det anført følgende om dette anlegg:

«Fra Breivikeidet er veien forutsatt ført sydover gjennom Nakkodalen til Lavangen i Sørfjord og videre langs vestsiden av Sørfjorden til Skognes. En vei i dette strøk vil — opplyser overingeniøren — sette den tette bebyggelse på vestsiden av Sørfjorden i forbindelse med veien over Breivikeidet, og dermed med veien til Tromsø. Anlegget er for en lengde av ca. 25 km anslått å koste kr. 300 000.»

Anlegget ble opptatt på vegbudsjettet i 1938.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget i alt kr. 34 200 av det forutsatte statsbidrag ( $\frac{1}{100}$ ). Herav var kr. 28 000 nødsmidler. Arbeidet ble påbegynt i 1938.

## Øverhygd herred.

Tamok brv ble bygd 1879—1882 (se 1. bind side 498).

## 1. Skjold—Råvata.

(Kart i vegbudsjettpr. 1912.)

Se 2. bind side 471. Til dette anlegg ble det anvendt kr. 32 653,26. Besparelsen ble overført til elveforbygning Bakkehaug—Rundhaug (kr. 1300) og ombygging av bruer i vegen Fjellfroskrøygen—Målsnes (kr. 1748,74). Se rute 359 og 361.

## 2. Råvata—Maristad.

(Kart i vegbudsjettpr. 1912.)

I vegbudsjettpr. 1938 ble det bl. a. anført følgende om dette anlegg:

«Overingeniøren opplyser at det fra Råvann og langs nordsiden av Rostadvannet til Røstad nå går en tarveilig rydningsvei, som riktignok er klassifisert som bygdevei, men som ikke er såpass at den kan åpnes for biltrafikk. Veien er dessuten om vinteren utsatt for sneskred, så den da ikke kan trafikeres. Vinterveien har derfor hittil vært lagt over Rostadvannet. Etter nærmere undersøkelser, hvori også landbruksmyndighetene deltok, har Øverhygd herredsstyre uttalt seg for at hovedforbindelsen til Røstad legges langs sydsiden av Rostadvannet, hvor det er store utviklingsmuligheter. Fylkestinget har under sak nr. 148 — 1936 sluttet seg hertil og anbefalt at veien Råvann—Maristad bygges som bygdeveg med statsbidrag.

Anlegget er for en lengde av 11 km anslått å koste kr. 85 000 etter et overslag opsatt for bussingsvei. Veien bør dog utføres etter en noget bedre plan, så overslaget antas å måtte forhöies.

Av nødsmidler er hittil bevilget kr. 4 000 som  $\frac{2}{100}$  statsbidrag.

Vegdirektøren er enig i at dette anlegg opptas på budsjettet og at det bevilges  $\frac{1}{100}$  statsbidrag = kr. 42 500.»

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 16 000 (heri innbefattet kr. 8 000 av nødsmidler).

## 3. Bru over Målselven i Dividalvegen.

(Kart i vegbudsjettpr. 1912.)

I vegbudsjettpr. 1930 opplystes at Målselven — i det strøk hvor Dividalen har sin forbindelse med hoveddalføret — lange tider av året var ufarbar, så biler ikke kan

ferjes over elven der. Det ble derfor ansett for berettiget at staten ytet et mindre bidrag, nemlig kr. 6 000, til oppførelse av bru som bringer den offentlige bygdeveg i Dividalen, ca. 12 km, i direkte forbindelse med hovedhygden og inlandsvegnettet samt åpner Dividalen for biltrafikk. Det foreslåtte bidrag (kr. 6 000) ble bevilget av Stortinget 1935.

Brua var beregnet å koste kr. 15 000. I vegbudsjettpr. 1936 ble det meddelt at på grunn av høyere jernpris enn forutsatt og uforutsette vanskeligheter med fundamenteringen måtte overslaget økes til kr. 20 000. Som ytterligere statsbidrag bevilget Stortinget 1936 kr. 2 000. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 27 174,79.

## Bidrag til Troms fylkes vegfond.

I innledningen til bind III av vegvesenets historie late del, side 16, er det gitt nærmere opplysninger om bevilgningene til vegfond og om reglene for midlernes anvendelse.

Den første bevilgning til Troms fylkes vegkasse ble gitt av Stortinget 1914 med kr. 4 000 således som foreslått av vegdirektøren og i den kgl. prp. for terminen 1914—1915. Et lignende beløp ble bevilget av Stortingene 1915 og 1916. For hver av terminene 1917—18 og 1918—19 ble bidraget øket til kr. 5 000 og for 1919—20 og 1920—21 til kr. 18 000 pr. år. Stortingene 1921, 1922 og 1923 økte den årlige bevilgning til kr. 25 000. I 1924, 1925, 1926, 1927 og 1928 bevilget Stortinget kr. 40 000, i 1929 og 1930 kr. 34 000 og i 1931, 1932, 1933 og 1934 kr. 32 000 pr. år. I årene 1935, 1936, 1937 og 1938 ble statsbidraget forhøyet til kr. 42 000 og for terminen 1939—40 til kr. 79 000.

Alt i alt er det i årene 1914—1940 bevilget kr. 806 000 av Stortinget som bidrag til Troms fylkes vegfond. I dette tidsrom er det anvendt tilsammen kr. 2 679 823,67, så distriktets andel av utgiftene til vegfondsveger har utgjort kr. 1 873 823,67.