

## 2. Utbedring av eldre veier.

| Anleggets navn.                    | Nuværende<br>overslags-<br>sum. | Hittil<br>bevilget. | Resterer. | Foreslåes<br>opført. |
|------------------------------------|---------------------------------|---------------------|-----------|----------------------|
|                                    | Kr.                             | Kr.                 | Kr.       | Kr.                  |
| Mosjøen—Hattfjelldal . . . . .     | 468 400                         | 419 000             | 49 400    | 20 000               |
| Gjennem Dunderlandsdalen . . . . . | 414 300                         | 308 000             | 106 300   | 30 000               |
| Hemnes—Korgen . . . . .            | 144 000                         | 99 624              | 44 376    | 14 000               |
| Kvalvåg—Løding . . . . .           | 45 300                          | 38 000              | 7 300     | 7 300                |
| Mosjøen—Elsfjord . . . . .         | 112 500                         | 21 000              | 91 500    | 14 400               |

Gjennem Dunderlandsdalen. Stortinget 1934 samtykket i at distriktsbidraget til denne utbedring fra og med 1 juli 1934 nedsettes fra  $\frac{1}{4}$  til  $\frac{1}{6}$ .

Mosjøen—Elsfjord. Fylkestinget 1934 har etter andragende fra Drevja formannskap anbefalt at kvotadelsbidraget for denne utbedring nedsettes fra  $\frac{1}{4}$  til  $\frac{1}{6}$  i likhet med hvad som fant sted for veianlegget gjennom Dunderlandsdalen.

Veidirektøren vil etter omstendighetene og av samme hensyn som for veien gjennom Dunderlandsdalen anbefale at det innhentes Stortingets samtykke til den ansøkte nedsettelse av bidraget.

Lenvik—Liland. Se kart i veibudgettprop. for 1927. For fylkestinget 1934 forelå andragende fra Evenes formannskap om at de midler som kommunen har lagt ut til oparbeidelse av bygdeveien Lenvik—Liland, der nu inngår som ledd i gjennomgangsveien, likvideres i kommunens distriktsbidrag til utbedring av det samme anlegg, hvortil hittil er disponert kr. 19 500 av nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. m.

Overensstemmende med veikomiteens innstilling anbefalte ikke fylkestinget sådan likvidasjon som det er søkt om, men

anbefalte at distriktsbidraget til utbedring av anlegget nedsettes fra  $\frac{1}{5}$  til  $\frac{1}{8}$ .

Veidirektøren finner ikke å kunne anbefale sådan nedsettelse.

## Troms fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgetår bevilget i alt kr. 549 800 brutto, kr. 486 987 netto.

Som nevnt i avsnittet om «Budgettets størrelse» er Troms fylke enn videre tiltenkt kr. 100 000 av de for terminen 1934—35 bevilgede krisemidler til gjennomgangsveien i Nord-Norge.

Ved nærværende anledning foreslår veidirektøren opført kr. 552 100 brutto, kr. 487 000 netto.

For begge terminer er i de opgitte beløp medregnet kr. 80 000 brutto, kr. 72 000 netto til sambindingsveien Vollan—Fagernes.

En del av den bevilgning som ventes gitt for kommende termin til ombygning av riksveibroer, vil av veidirektøren bli foreslått disponert til Strokke bru.

Enn videre forutsettes det at Troms fylke også i terminen 1935—1936 vil bli tildelt krisemidler for anvendelse på gjennomgangsveien.

## 1. Nye arbeider.

## a. Hovedveier.

| Anleggets navn.                               | Kart i<br>veibud-<br>gettprop. | Projek-<br>tert<br>lengde. | Overslags-<br>sum. |         | Hittil    | Resterer. | Foreslåes |
|---|--------------------------------|----------------------------|--------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
|   |                                |                            | Kr.                | Kr.     | bevilget. | Kr.       | opført.   |
|   |                                | M.                         | Kr.                | Kr.     | Kr.       | Kr.       | Kr.       |
| Strømmen—Sandvik.....                         | 1931                           | 7 610                      | 154 000            | —       | 154 000   | 30 000    |           |
| Tennevik—Stensland .....                      | 1931                           | 9 330                      | 402 000            | 374 000 | 28 000    | 10 000    |           |
| Skodbergvatn—Nordland fylkes-<br>grense ..... | 1912                           | 8 224                      | 194 500            | 91 500  | 103 000   | 20 000    |           |
| Tennevoll—Fossbakken .....                    | 1913                           | 11 974                     | 252 400            | 247 800 | 4 600     | 4 600     |           |
| Brandvoll—Setermoen .....                     | 1912                           | 10 211                     | 775 258            | 377 600 | 397 658   | 35 000    |           |
| Stønnesbotn—Vangsvik .....                    | 1935                           | 58 990                     | 742 000            | 31 100  | 710 900   | 28 000    |           |
| Mestervik—Martinhals .....                    | 1929                           | 19 106                     | 320 000            | 209 000 | 111 000   | 35 000    |           |
| Storstennes—Tønsås.....                       | 1930                           | 16 200                     | 284 350            | 5 000   | 279 350   | 26 000    |           |
| Kjosens—Jegervatn .....                       | 1930                           | 27 772                     | 385 000            | 104 700 | 280 300   | 35 000    |           |
| Oteren—Pollen .....                           | 1927                           | 31 130                     | 680 000            | 601 900 | 78 100    | 40 000    |           |
| Sørkjos—Langslet—Nordmannvik                  | 1927                           | 34 620                     | 760 000            | 727 000 | 33 000    | 30 000    |           |
| Lyngsmark—Sandbukta .....                     | 1927                           | 26 465                     | 620 000            | 431 300 | 188 700   | 30 000    |           |
| Undereidet—Alteidet .....                     | 1914                           | 22 722                     | 401 000            | 125 800 | 275 200   | 40 000    |           |
| Vollan—Fagernes .....                         | 1930                           | 47 280                     | 673 000            | 300 000 | 373 000   | 80 000    |           |

Strømmen—Sandvik. Dette anlegg, som er nytt på budgett, er ledd i en lengere rute Harstad—Kvæfjordeidet—Gåre—Strømmen—Sandvik—Refsnes—Flesnes—Furøyseter—Sigerfjord—Sortland. Denne rute er omtalt i veibudgettproposisjonen for 1931, side 92—93 og 1933, side 133—134.

Innen Troms fylke er nu parsellen Harstad—Kvæfjordeidet—Gåre—Strømmen fullført og parsellen Furøyseter—Nordland fylkesgrense ferdigbevilget med den i år gitte bevilgning.

På strekningen Sandvik—Refsnes har man ferdig bygdevei, som dog i sin tid er forutsatt utbedret.

Til anlegget Furøyseter—Flesnes, som er beregnet å koste kr. 238 000, er det i alt stillet til rådighet kr. 114 400 til nødsarbeide og det gjenstår å planere bare 610 meter av dette anlegg. Dessuten gjenstår veidekks- og rekkverksarbeider samt opretning og utvidelse av den gamle bygdeveiplanering Bogen—Flesnes. Foruten projektet Strømmen—Sandvik, 7,6 km., gjenstår således meget lite for at ruten kan gjøres farbar innen Troms fylke.

Ifølge innsendt plan er veien for en lengde av 7 610 m. beregnet til kr. 154 000.

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til planen.

Distriktsbidraget anbefales satt til  $\frac{1}{5}$  m. v. Sådant bidrag er vedtatt av fylkestinget.

Tennevoll—Fossbakken. I sitt budgettforslag for 1935—1936 nevnte overingeniøren et andragende fra de interessererte opsittere om, at det i planen for anlegget må bli innlemmet en kort arm med bro over Spansdalselven for å skaffe gården på søndre side av elven adkomst til hovedveien. Dette andragende er anbefalt av Lavangen herredsstyre.

Overingeniøren finner dette veikrav meget berettiget. Broen med fyllinger på begge sider er beregnet til kr. 4 000.

Det er mulig, uttalte overingeniøren, at det opførte beløp til fullførelse av Tennevoll—Fossbakken ikke vil gå med i sin helhet. Han foreslo broen bygget for anleggets regning, hvis dette kan skje uten overskridelse av den nuværende overslagssum, kr. 252 400.

Veikomiteen uttalte i sin innstilling til fylkestinget at den nevnte bro over Spansdalselven ansees for å være en absolutt nødvendig utvidelse av planen, særlig nu etterat det i denne av turister beundrede naturskjønne dal er opført en turist-

# SENJA

MED FORBINDELSER TIL TROMS INNLAND

Målestokk 1:400.000



- Hovedvei
- " — projektert
- " — under anlegg
- Bygdevei
- " — projektert
- " — under anlegg
- Herredsgrense



hytte på den andre siden av dalen. Broen vil således bl. a. få stor betydning for turisttrafikken. Komiteen vilde på det beste anbefale innlemmelse av broen i planen.

Veidirektøren finner ikke å kunne anbefale dette, men vil foreslå at det søkes om Stortingets samtykke til som statsbidrag til broen å anvende av en eventuell besparelse ved hovedveianlegget et beløp som svarer til  $\frac{4}{10}$  — fire tiendedeler — av veiarbetskostende.

Stønnesbotn — Vangsvik. I sitt budgettforslag for 1935—1936 opplyste overingeniøren bl. a. følgende:

« Dette veianlegg 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 ruteknotepunktet Gibostad og for øvrig med flere lokalruteanløpssteder. Ved ferjeforbindelse over Gisundet kan veien også bringes i forbindelse med hurtigruteanløpsstedet Finsnes og dermed med veinettet på Troms innland. Dessuten vil denne fylkesvei bli samlevei for flere sideveier til de indre strøk på Senja, hvorav en del allerede er bygget, og for veier til vestsiden av øen. Anlegg av vei i dette strøk vil således få overordentlig stor betydning for den videre utvikling på Senja, som er av de beste bureisningsstrøk i fylket.

Anlegget er for en lengde av 58 990 m. beregnet til kr. 742 000. Det er da forutsatt valgt østre alternativ forbi Lillevassmyr for parsellen mellom Lakselv og Vangsvik.

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til planen.

Hittil er stillet til rådighet av nødsmidler kr. 31 100 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v., overensstemmende med fylkestingets forutsetning da veiplanen blev vedtatt. Imidlertid har administrasjonsstyret for Lenvik kommune med tilslutning av herredsstyret andratt om at det kontante distriktsbidrag må bli nedsatt til  $\frac{1}{8}$  av anleggskostningene. I betraktning av at det her gjelder en større gjennomgangsrute, anbefaler overingeniøren denne ansøking. Likeledes har fylkestinget 1934 anbefalt imøtekommelse av andragendet.

Veidirektøren er enig i at anlegget nu optas på budgett, men finner ikke å kunne anbefale det foran nevnte andragende om nedsettelse av det distriktsbidrag som tidligere er fastsatt.

Størstennes—Tønsås. I skrivelse av 22 mai 1934 har overingeniøren

gitt følgende opplysninger om dette veianlegg:

«Veiprojektet Størstennes—Tønsås er en direkte fortsettelse mot nord av den tidligere byggede hovedvei Tromsøysund—Ramfjord (kfr. veivesenets historie II, side 476 og 477), og vil komme i forbindelse med hele innlandsveinettet i fylket når veianlegget Vollan—Fagernes er ferdigbygget.

Den utstukne veilinje 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 opsitterne på strøket adkomsten til Tromsø by, som er omsetningsstedet for deres produkter. De fleste opsittere har jordbruket som hovednæringsvei og leverer melk til Tromsøysundets meieri, som ligger i Tromsø. All melketransport må nu foregå sjøverts med mindre 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 livsfare å begi sig ut på sjøen. Derfor er der også de senere år forekommet forlis, hvor menneskeliv er gått tapt.

Foruten å lette den stedlige befolkning adkomsten til meieri, dampskibsekspedisjon, postkontor, kirke, læge m. v., vil en vei her også fremme nydyrkingen på strøket og lette adgangen til kolonisasjon i den fruktbare Tønsvikdal.

På strøket bor der ca. 600 mennesker.

Av projektet er parsellen bro over Tromsdalselven 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 blev der i 1928 stillet til rådighet kr. 5 000 til nødsarbeide på broene over Krokkelven og Tønsvikelven. For disse broer foreligger der tidligere godkjent plan.»

I 1933 fattet fylkestinget sådan beslutning angående hovedveibygningen i Tromsøysund:

«Veianlegget Størstennes—Tønsås påbegynnes snarest mulig og føres frem til Krokkelv, hvorefter arbeidet foreløbig innstilles. Såsnart denne parsell er ferdigbevilget, påbegynnes veianlegget Øisten—Finland (Kvaløyveien).»

I sitt budgettforslag for terminen 1935—36 bemerket overingeniøren at det

fra veivesenets side ikke vites å være noget til hinder for å følge den av fylkestinget optrukne arbeidsplan. Skulde de budgettmessige forhold i sin tid — når parsellen Storstennes—Krokely er ferdigbevilget — muliggjøre bevilgning til 2 anlegg i dette strøk, går overingeniøren dog ut fra at veianlegget Storstennes—Tønsås blir oparbeidet kontinuerlig helt frem til Tønsås.

Veidirektøren opførte ikke nogen bevilgning til dette anlegg i sitt foreløbige budgettforslag for 1935—36 bl. a. fordi det ansåes nødvendig å opføre et beløp til Strokke bru. Som nevnt i innledningen, går veidirektøren nu ut fra at en del av den bevilgning som ventes gitt til ombygning av riksveibroer — overensstemmende med fylkestingets andragende vil kunne disponeres til nevnte bru.

I sitt budgettforslag tilføiet veidirektøren for øvrig at det strøk det her gjelder hittil og især i det siste, har fått meget store bidrag av staten til veibygning. Av nærliggende anlegg er for tiden under arbeide Vollan—Fagernes og veien over Breivikeidet. Det kunde derfor — bemerket veidirektøren — være et spørsmål om ikke et veianlegg i et annet strøk burde optas på budgettet — når anledning hertil gis — fremfor anlegget Storstennes—Tønsås.

Veidirektøren pekte i den forbindelse spesielt på den foran nevnte vei på Kvaløy fra Øisten til Finnland, som ansees for å være særdeles berettiget. Under behandlingen av veibudgettet den 23 april 1934 besluttet Stortinget å oversende regjeringen et andragende om bevilgning til sistnevnte vei.

I veikomiteens innstilling til fylkestinget uttaltes følgende:

«Komiteen finner det absolutt nødvendig at der allerede nu opføres som av overingeniøren foreslått, idet det er fylkestingets avgjorte forutsetning at anlegget Storsteinnes—Tønsås snarest føres frem til Krokely. Dette er særlig nødvendig, da brukbart grus ikke kan nåes før man kommer frem til Krokely, og veien Storstennes—Ramfjord, hvor veidekket nu for en større del av veien er i en meget dårlig forfatning, er avhengig av grustaket ved Krokely. Det er dessuten også nødvendig å påskynde dette anlegg av hensyn til påbegynnelsen av Kvaløyveien.»

Veidirektøren vil etter det foreliggende ikke motsette sig at veianlegget Storstennes—Tønsås nu optas på budgettet, under forutsetning av at man påbegynner veianlegget Øisten—Finnland, så

snart parsellen Storstennes—Krokely er ferdigbevilget.

Anlegget Storstennes—Tønsås er for en lengde av 16 200 m. beregnet til kr. 284 350, hvorav kr. 120 000 faller på parsellen Storstennes—Krokely.

Veidirektøren tar forbehold ved plan og overslag.

Distriktsbidraget foreslås satt til  $\frac{1}{5}$  m. v.

Skjematisk vedtak for sådant bidrag er avgitt 29 februar 1928.

U n d e r e i d e t—A l t e i d e t. I overensstemmelse med et andragende fra Kvæningen formannskap har overingeniøren foreslått at det i planen for dette anlegg tas med en bro over Burfjordelven nede ved sjøen for å lette adkomsten til hovedveien for innbyggerne på Burfjordens vestsida.

Broen med tilstøtende vei er beregnet til kr. 16 000 i arbeidsomkostninger.

Veidirektøren kan ikke anbefale, at armen innlemmes i planen for gjennomgangsveien, men vil derimot foreslå at det ydes  $\frac{6}{10}$  statsbidrag til anleggets oparbeidelse som bygdevei. Det eventuelle statsbidrag må i tilfelle opføres som en egen post på statsbudgettet.

Distriktsbidraget til Undereidet—Alteidet er av Stortinget fastsatt til  $\frac{1}{10}$  m. v. og dette bidrag er vedtatt av Kvæningen kommune og fylket.

Av det kontante distriktsbidrag (kr. 40 100) er kr. 7 303,34 forfalt pr. 30 juni 1934. I budgettåret 1934—35 forfaller ytterligere kr. 3 000.

Kvæningen formannskap og administrasjonsstyre søker om å bli fritatt for betaling av distriktsbidrag til anlegget.

Overingeniøren har i skrivelse av 16 juni 1934 til fylkesmannen bemerket at, som de økonomiske forhold for tiden er, kan man neppe vente at distriktet skal makte å utrede det forutsatte bidrag. Han anbefaler at det i alle fall nedsettes til  $\frac{1}{15}$  m. v., det samme bidrag som i sin tid blev ydet til veien over Alteidet.

Fylkesmannen har i skrivelse av 19 juni 1934 til veidirektøren sluttet sig til overingeniørens uttalelse.

Av hensyn til konsekvensene finner veidirektøren ikke å kunne anbefale at Kvæningen kommune blir fritatt for betaling av distriktsbidrag til anlegget. Nogen nedsettelse i det av Stortinget fastsatte kvotadelsbidrag ( $\frac{1}{10}$ ) antas heller ikke å burde stilles i utsikt.

Derimot er veidirektøren for sitt vedkommende villig til å anbefale et eventuelt andragende til Stortinget om at kommunen

tilståes nogen utsettelse med innbetaling av distriktsbidraget.

Vollan—Fagernes. Fylkestinget har foreslått opført kr. 150 000 til fortsettelse av dette veianlegg. Veidirektøren kan ikke opføre mere enn kr. 80 000. Dette beløp er regnet som tillegg til den ordinære bevilgning.

Furyøseter—Flesnes. Under behandlingen av veibudgett den 23 april 1934 besluttet Stortinget å oversende Regjeringen en skrivelse fra ordføreren i Kvæfjord angående distriktsbidraget for ovennevnte hovedveianlegg.

Spørsmålet var omhandlet i veibudgettproposisjonen for 1934, side 117 og

119, hvorav det fremgår at Arbeidsdepartementet med veidirektøren finner at distriktet bør yde  $\frac{1}{5}$  kvotadelsbidrag til anlegget.

Fylkestinget 1934 gjentok sin tidligere henstilling om at kvotadelsbidraget blir satt til  $\frac{1}{10}$ .

Spørsmålet om kvotadelsbidragets størrelse har såvel av departementet som veidirektøren vært betraktet som avgjort, siden Stortingets vei- og jernbanekomite hverken i 1933 eller 1934 har gjort nogen bemerkning til det som var uttalt i proposisjonene om dette spørsmål. Nedsettelsen kan fremdeles ikke anbefales.

### b. Bygdeveier.

| Anleggets navn.                              | Kart i veibudgettprop. | Over-slagssum. | Forutsatt statsbidrag.  |         | Hittil bevilget. | Resterer. | Foreslås opført. |
|--|------------------------|----------------|---|---------|------------------|-----------|------------------|
|  |                        |                | Kvotadel.   | Kr.     |                  |           |                  |
|  |                        | Kr.            |   |         | Kr.              | Kr.       | Kr.              |
| Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik) .....   | 1930                   | 250 000        | $\frac{6}{10}$  | 150 000 | 61 800           | 88 200    | 10 000           |
| Kåfjorddal—Birtavarre—Langnes—Olderdal ..... | 1927                   | 217 000        | $\left\{ \begin{array}{l} \frac{8}{10} \\ \frac{6}{10} \end{array} \right.$ | 166 360 | 61 600           | 104 760   | 4 000            |
| Ersfjordbotn—Kjosens .....                   | 1930                   | 56 000         | $\frac{5}{10}$  | 28 000  | 16 000           | 12 000    | 4 000            |
| Skrolsvik—Finnelv .....                      | 1931                   | 123 000        | $\frac{6}{10}$  | 73 800  | 31 600           | 42 200    | 4 000            |
| Kjækan—Kvænangsbotn .....                    | 1914                   | 150 000        | $\frac{8}{10}$  | 120 000 | 39 500           | 80 500    | 4 000            |
| Tennevoll—Skjelnes .....                     | 1913                   | 220 000        | $\frac{6}{10}$  | 132 000 | 11 500           | 120 500   | 4 000            |
| Bro over Målselven i Dividalsveien .....     | 1912                   | 15 000         | $\frac{4}{10}$  | 6 000   | —                | 6 000     | 6 000            |

Som bidrag til Troms fylkes veikasse foreslås opført kr. 32 000.

Kåfjorddal—Birtavarre—Langnes—Olderdal. Hittil er av dette anlegg optatt strekningen Kåfjorddal—Birtavarre og Birtavarre—Langnes. For førstnevnte strekninger er statsbidraget bestemt til  $\frac{6}{10}$  (se veibudgettproposisjonen for 1933, side 134—135), og for den annen strekning til  $\frac{8}{10}$ .

Kåfjord herredsstyre har andratt om at bygdeveien må bli forlenget til Olderdal.

I sitt budgettforslag for 1935—36 uttalte overingeniøren bl. a. følgende i anledning av dette andragende:

«I den 20-årige veiplan av 1923 var hele strekningen mellom Birtavarre og Sørkjos medtatt som hovedvei. Dette er senere forandret således at partiet Birta-

varre—Olderdal nu er forutsatt oparbeidet som bygdevei med statsbidrag. Av sistnevnte strekning er parsellen Birtavarre—Langnes allerede under anlegg og på det nærmeste ferdigbevilget fra statens side.

Imidlertid er det bare lokale behov innerst i fjorden som blir tilfredsstillt med en vei ut til Langnes. Full nytte av veien vil man ikke få før den er ført frem til Olderdal, hvorved hele Birtavarredistriktet og nordre side av Kåfjorden blir satt i forbindelse med bygdens centrum og med gjennomgangsveien i fylket. Den forlengelse av anlegget som der søkes om, ansees særdeles berettiget og jeg tillater mig på det beste å anbefale andragendet.»

Veidirektøren anbefaler overingeniørens forslag, og at statsbidraget for forlengelsen til Olderdal blir satt til  $\frac{8}{10}$ .

Fylkestinget 1934 har gjentatt sin

henstilling fra 1932 om at kvotadelen blir satt til  $\frac{8}{10}$  for det hele anlegg innen Kåfjord herred.

Veidirektøren finner imidlertid frem-

deles at statsbidraget for strekningen Kåfjorddal—Birtavarre bør være  $\frac{6}{10}$ .

Efter det foreliggende vil statsbidraget i tilfelle andra til:

|                           |                |        |         |   |     |         |
|---------------------------|----------------|--------|---------|---|-----|---------|
| 1. Kåfjorddal—Birtavarre, | $\frac{6}{10}$ | av kr. | 36 200  | = | kr. | 21 720  |
| 2. Birtavarre—Langnes,    | $\frac{8}{10}$ | » »    | 50 800  | = | »   | 40 640  |
| 3. Langnes—Olderdal,      | $\frac{8}{10}$ | » »    | 130 000 | = | »   | 104 000 |

Tilsammen kr. 166 360

Plan for sistnevnte strekning forutsettes innsendt til veidirektøren.

Bro over Målselven i Dividalsveien. Dette broanlegg er beregnet å koste kr. 15 000. Øverbygd formannskap har søkt om et statsbidrag på kr. 6 000, motsvarende nødvendige utgifter til innkjøp av jerndele m. v.

Formannskapet mener å kunne fremme anlegget med vanlig fylkesbidrag for den resterende del av byggesummen.

Overingeniøren opplyser at Målselven — i det strøk hvor Dividalen har sin for-

bindelse med hoveddalføret — lange tider av året er ufarbar, så biler overhodet ikke kan ferjes over elven her. Det ansees derfor meget berettiget at staten yder det foreslåtte mindre bidrag til opførelse av denne bro, som vil sette den offentlige bygdevei i Dividalen, ca. 12 km., i direkte forbindelse med hovedbygden og med innlandsveinettet samt åpne Dividalen for biltrafikk.

Veidirektøren vil i overensstemmelse med fylkestinget anbefale at det ydes et statsbidrag på kr. 6 000 til broen.

## 2. Utbedring av eldre veier.

| Anleggets navn.                     | Overslags-<br>sum. | Hittil<br>bevilget. | Resterer. | Foreslåes<br>opført. |
|-------------------------------------|--------------------|---------------------|-----------|----------------------|
|                                     | Kr.                | Kr.                 | Kr.       | Kr.                  |
| Sjøveien—Bardu grense . . . . .     | 109 449            | 98 000              | 11 449    | 5 500                |
| Salangen grense—Brandvoll . . . . . | 56 000             | 39 000              | 17 000    | 9 000                |
| Lyngsmark—Dorrisjok . . . . .       | 66 000             | 36 300              | 29 700    | 10 000               |
| Pollen—Årøbukta . . . . .           | 87 000             | 29 000              | 58 000    | 10 000               |
| Lyngseidet—Kjosens . . . . .        | 12 000             | —                   | 12 000    | 6 000                |

Lyngseidet—Kjosens. Dette anlegg er nytt på budgett. Planen som omfatter veiutbedring i en lengde av 3 650 m., er godkjent av veidirektøren.

I 1931 samtykket Stortinget i at veien blir utbedret for midler som forskuddsvis utredes av distriktet mot tilbakebetaling, når anlegget blir bevilget på veibudgett mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  — en femtedel — m. v. (se veibudgettproposisjonen for 1931, side 95—96 og 132, budgettinnst. S. nr. 110 s. å. side 14, post 20 og forh. i Stortinget s. å., side 1186.)

Utbedring er utført på parsellen nærmest Lyngseidet.

Efter at veianlegget Kjosens—Jegervatn nu er påbegynt og delvis gjort far-

bar er trafikken over eidet øket betydelig; ytterligere økning må forutsettes, når Lyngens veinett i løpet av høsten blir knyttet til innlandsveinettet ved gjennomslag på veianlegget Oteren—Pollen.

En utbedring av den gamle vei må derfor — uttaler overingeniøren — ansees høist påkrevet.

Fylkestinget henstiller at distriktsbidraget ikke settes høiere enn til  $\frac{1}{8}$ , som bestemt for den øvrige del av samme rute, nyanlegget Kjosens—Jegervatn.

Veidirektøren finner ikke grunn til å foreslå nogen forandring i det distriktsbidrag som er fastsatt av Stortinget i 1931.