

## Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

krisen og arbeidsløshetens bekjempelse og som disponeres av Sosialdepartementet, i tilfelle blir tilstått efter andragende fra vedkommende

kommune på grunnlag av foreliggende opplysninger om kommunens økonomiske stilling og den herskende arbeidsledighet.

## b. Bygdeveier.

Anleggets navn	Kart i veibudgettprp.	Overslagssum	Forutsatt statsbidrag		Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
			Kvota-del	Kr.			
		Kr.			Kr.	Kr.	Kr.
Røvassdalen i Mo .....	1916	331 900	$\frac{1}{2}$	165 950	123 159	42 791	6 000
Lenvik—Forra i Evenes ....	1924	200 000	$\frac{1}{2}$	100 000	76 000	24 000	1 000
Hagen—Sør-Rana grense—Sletten i Nesna og Sør-Rana	1924	172 000	$\frac{1}{2}$	86 000	41 000	45 000	3 000
Enge—Sand i Skjerstad ....	1927	165 000	$\frac{1}{2}$	82 500	49 000	33 500	5 000
Elvegård—Lengenes i Ankenes	1932	298 000	$\frac{6}{10}$	178 800	39 000	139 800	12 000
Fiplingdalsveien i Grane, parsell Kløvjemo—Jerpåsen ..	1936	176 500	$\frac{6}{10}$	105 900	33 000	72 900	12 000
Alsos—Øyjord i Sørfold og Kjerringøy .....	1930	183 600	$\frac{1}{2}$	91 800	16 000	75 800	3 000
Røsaåren—Korgen kirke i Korgen .....	1929	140 000	$\frac{1}{2}$	70 000	22 400	47 600	4 000
Leirfjord—Låvong—Bardal—Hemnes, parsell Vassdal—Neppelberg .....	1935	113 000	$\frac{7}{10}$	79 100	22 600	56 500	4 200
Langs Holandsfjorden, parsell Djupvik—Braset .....	1935	150 000	$\frac{8}{10}$	75 000	3 000	72 000	3 000

Som bidrag til Nordland fylkes veifond foreslåes opført kr. 68 000.

Hagen—Sør-Rana grense—Sletten. I anleggets overslagssum er nu medtatt omkostningene for parsellen Hagen—Ekren som for en lengde av 3 250 m. er beregnet til kr. 90 000. Parsellen Ekren—Sletten som på det nærmeste er fullført, vil koste kr. 82 000. Anleggets samlede lengde blir ifølge overslaget

9 940 m. Omkostningene opføres inntil videre med kr. 172 000.

Leirfjord—Låvong—Bardal—Hemnes. Se veibudgettprp. for 1935, side 101. Parsellen Vassdal—Neppelberg som nu skal fullføres som bygdeveianlegg, er efter det foreliggende detaljoverslag beregnet til kr. 113 000 for en lengde av 6 520 m. Veidirektøren tar forbehold med hensyn til planen.

## 2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn	Overslagssum	Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
Mosjøen—Hattfjelldal .....	468 400	441 798	26 602	20 000
Gjennom Dunderlandsdalen .....	545 000	340 000	205 300	30 000
Hemnes—Korgen .....	144 000	117 124	26 876	14 000
Mosjøen—Elsfjord .....	112 500	35 400	77 100	14 000

Mosjøen—Hattfjelldal. Med hensyn til planen for dette anlegg bemerkes, at veidirektøren har funnet at man må se bort fra hel omlegning av strekningen mellom Kløvjemo og Fiskeløselv bru, og i stedet underkaste den nuværende vei gjennomgående utbedring.

Planen er nu godkjent for parsellen Kløvjemo—Storvassbekk, som for en lengde av 7 936 m. er beregnet til kr. 92 000.

Gjennom Dunderlandsdalen. Veidirektøren har nu godkjent planen for den siste utbedringsparsell, Nevernes—Dunderland, som er beregnet til kr. 130 700 for en lengde av 8 345 m. Lengde og omkostninger for hele anlegget blir da 32 456 m. og kr. 545 000.

Departementet skal bemerke at det i forslaget til jernbanens anleggsbudgett er opført kr. 25 000 som bidrag til veianlegget

gjennom Krutådalen (kfr. St. prp. nr. 1 for 1936, kap. 1201).

## «Troms fylke.

Til nye arbeider og utbedring av eldre veier er for inneværende budgettår bevilget tilsammen kr. 805 200 brutto, kr. 717 790 netto.

Av den bevilgning som er gitt for inneværende termin til ombygning av dårlige broer, er det disponert kr. 24 400 brutto, kr. 19 520 netto til Strokke bru (se veibudgettprop. for 1935, side 103).

Ved denne anledning foreslår veidirektøren opført kr. 807 949 brutto, kr. 717 417 netto. I disse beløp er medregnet som ekstraordinære tillegg henholdsvis kr. 139 000 og kr. 126 000, fordelt på følgende sambindingsveier således:

## Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

	Brutto. Kr.	Netto. Kr.
Lyngsmark—Sandbukt . . . . .	17 000	15 300
Sandbukt—Sekkemo . . . . .	27 000	25 200
Undereidet—Alteidet . . . . .	15 000	13 500
Vollan—Fagernes . . . . .	80 000	72 000
	139 000	126 000

Enn videre er av det opførte totalbeløp kr. 253 500 brutto, kr. 230 083 netto, regnet som krisebevilgning. <sup>1)</sup>

## 1. Nye arbeider.

## a. Hovedveier.

Anleggets navn	Kart i veibud- gettp. . . . .	Prosjektert lengde	Overslags-	Hittil	Resterer	Foreslås
			sum	bevilget		opført
		M.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Strømmen—Sandvik . . . . .	1931	7 610	154 000	65 500	88 500	35 000
Tennevik—Stensland . . . . .	1931	9 330	402 000	384 000	18 000	10 000
Skodbergvatn—Nordland fyl- kesgrense . . . . .	1912	8 224	194 500	121 000	73 500	15 000
Brandvoll—Setermoen . . . . .	1912	10 211	775 258	412 600	362 658	35 000
Stønnesbotn—Vangsvik . . . . .	1935	58 990	742 000	84 100	657 900	35 000
Mestervik—Martinhals . . . . .	1929	19 106	320 000	257 200	62 800	35 000
Storstennes—Tønsås . . . . .	1930	16 200	284 350	31 000	253 350	35 000
Kjosén—Jegervatn . . . . .	1930	27 772	385 000	147 700	237 300	35 000
Oteren—Pollen . . . . .	1927	31 130	680 000	648 400	31 600	31 600
Sørkjøs—Nordmannvik— Olderdal . . . . .	1927	43 675	1 075 000	779 500	295 500	50 000
Lyngsmark—Sandbukt . . . . .	1927	25 680	693 000	575 200	117 800	40 000
Sandbukt—Sekkemo . . . . .	1934	32 388	726 000	89 500	636 500	70 000
Undereidet—Alteidet . . . . .	1914	22 722	401 000	240 800	160 200	60 000
Vollan—Fagernes . . . . .	1930	47 280	673 000	416 500	256 500	80 000
Kvesmenes—Skibotn . . . . .	1930	21 861	490 000	95 200	394 800	40 000
Gjennem Signaldalen . . . . .	1930	40 380	1 180 000	28 000	1 152 000	2 000
Fleskmo—Moaberget med bro over Målselven . . . . .	1936	6 310	269 600	53 200	216 400	62 000

Storstennes—Tønsås. Se veibudgettprop. for 1935, side 105—106. Fylkestinget 1935 vedtok det forutsatte distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v.

Det tilføies, at veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til planen.

Oteren—Pollen. Denne vei er nu planert og farbar for biler.

Sørkjøs—Nordmannvik—Olderdal. I veibudgettprop. for 1935, side 104, er overslaget for veianlegget Sørkjøs—Langslet—Nordmannvik opført med kr. 760 000 for en lengde av 34 620 m. På grunn av at en del av anlegget er ført gjennom sumpig, myrlendt mark og at det har vært nødvendig å bygge flere stikkreuder enn tidligere forutsatt, må anleggets kostende forhøies med kr. 55 000 til kr. 815 000. Samtidig er lengden redusert til 34 595 m.

Fylkestinget har sluttet sig til overingeniørens forslag om at planen for anlegget utvides til å omfatte forlengelsen av veien fra Nordmannvik til Olderdal.

Omkostningene for denne parsell er beregnet til kr. 260 000 for en lengde av 9 080 m. Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til planen.

Det foreslås opført kr. 50 000, som i første rekke forutsettes anvendt til fullførelse av veien Sørkjøs—Nordmannvik.

Lyngsmark—Sandbukt. Overslagssummen for dette anlegg er i veibudgettprop. for 1935, side 104, opgitt til kr. 620 000, hvilket beløp nu kan reduseres til kr. 619 500. Imidlertid vil veidirektøren anbefale et forslag fra overingeniøren om at det i planen for hovedanlegget blir tatt med gammel vei Lyngsmark—Strømfjordeidet med et kostende av kr. 73 500. Omkostningene for hovedanlegget blir således kr. 693 000 for en lengde av 25 680 m. Av nevnte beløp, kr. 73 500, utgjør kr. 36 500 verdien av gammel vei og resten, kr. 37 000, omkostningene med utbedringsarbeider på den gamle vei.

Fylkestinget 1935 har sluttet sig til overingeniørens forslag om, at det i planen for anlegget innlemmes en arm fra Sandbukt til Oksfjordhavn damskibsekspedisjon, som for en lengde av 3,3 km. er beregnet til kr. 43 000 i anleggsomkostninger.

Veidirektøren anser det tvilsomt om denne veiarm vil kunne klassifiseres som hovedvei, og forbeholder sig å ta endelig standpunkt, når plan og overslag er gjennomgått.

Det foreslås opført kr. 40 000 til fortsettelse av selve hovedveianlegget.

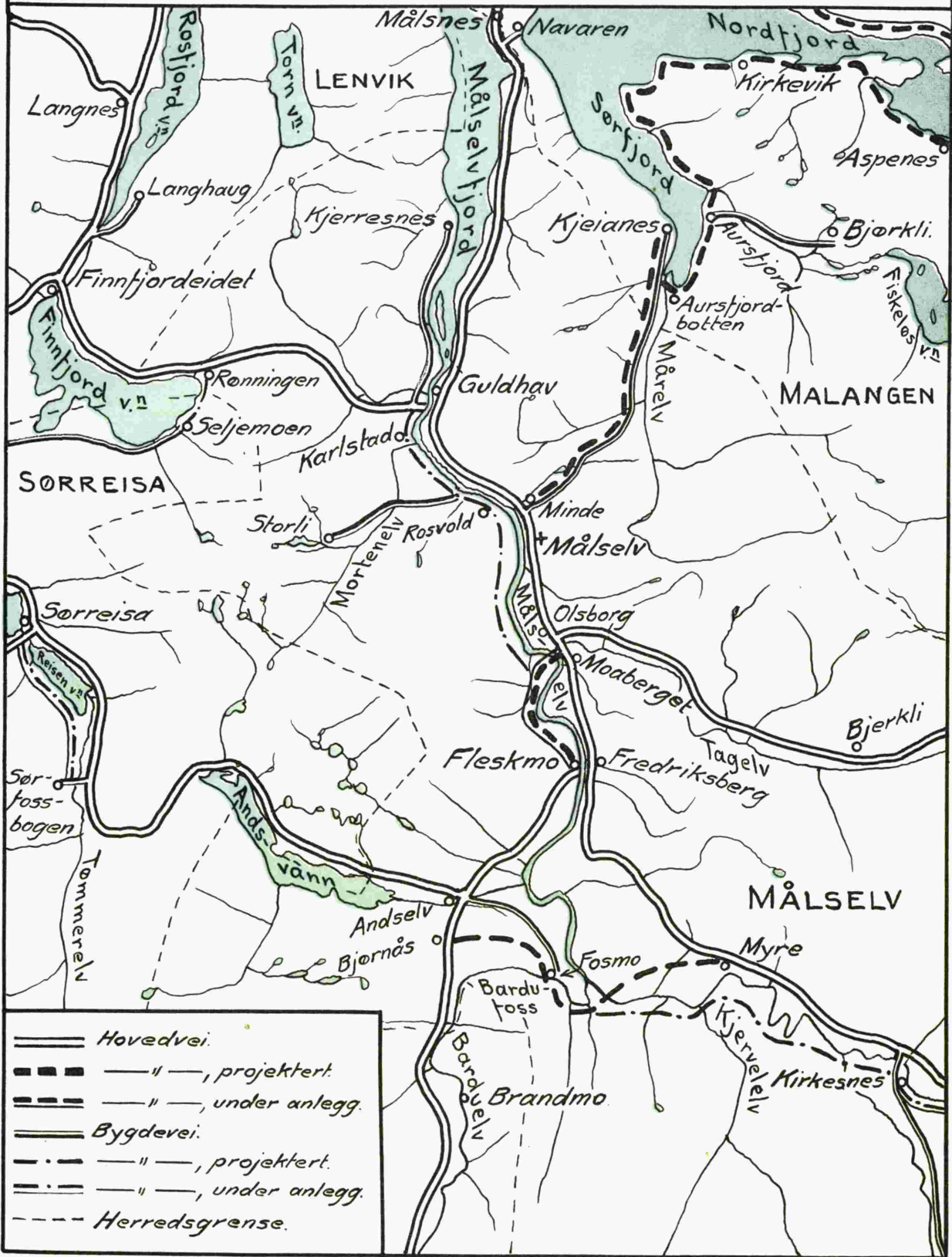
Sandbukt—Sekkemo. Dette anlegg er en parsell av gjennomgangsveien innen herredene Skjærvøy og Kvænanen. Anlegget er påbegynt for krisemidler, hvorav hittil er

<sup>1)</sup> Opføres i Finansdepartementets fellesproposisjon angående krisebevilgninger under kap. 1160.

# VEIPROJEKTER I MÅLSELV M. V.

Målestokk 1:200 000.

2 km. 1 0 2 4 6 8 10 km.



- ==== Hovedvei.
- " ---, projektert.
- " ---, under anlegg.
- ==== Bygderei.
- .-.- " -.-.-, projektert.
- .-.- " -.-.-, under anlegg.
- Herredsgrense.

bevilget kr. 41 000. Dessuten er det tilstått kr. 12 000 av nødsmidler og kr. 36 500 av tilleggsbevilgningen til veiarbeider for 1935—36.

Distriktsbidraget for nevnte bevilgninger er bestemt til  $\frac{1}{15}$  m. v. i betraktning av at store deler av veien fører over høifjell.

Veien er for en lengde av 32 388 m. beregnet til kr. 726 000 i arbeidsomkostninger. Hertil kommer omkostningene for bro eller ferje over Sørstrømmen.

Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til den fremlagte plan.

Spørsmålet om bro eller ferje over Sørstrømmen vil bli nærmere utredet. Man har anmodet havnedirektøren om å meddele hvilken fri høide man i tilfelle må regne for denne bro av hensyn til skibsfarten. Det forutsettes at arbeidsdriften foreløbig ikke blir iverksatt på partiet nærmest strømmen.

Vollan—Fagernes. Fylkestinget 1935 har opført kr. 150 000 til dette anlegg for terminen 1936—37. Veidirektøren kan ikke oppføre mer enn kr. 80 000.

I Lavangsdalen er linjen nu på grunn av sneskredforholdene foreslått lagt på østsiden av dalen, istedenfor som tidligere forutsatt på vestsiden. Den nye linje er 240 m. lengre, men omkostningene antas å bli de samme for begge linjer.

Det er fremkommet forslag om å utvide planen for dette anlegg til å omfatte ferjehavn på Tromsøysundensiden for ferjeforbindelsen over til Tromsø. Omkostningene ved denne planutvidelse er foreløbig beregnet til et kostende av ca. kr. 50 000.

Veidirektøren er enig i at det må etableres en tilfredsstillende ferjeforbindelse på dette sted og anbefaler at de hermed forbundne omkostninger medtas i bevilgningsoverslaget.

M. h. t. planen tas forbehold.

1. Utbedring av den tidligere byggede bygdevei fra Kvesmenes til Signalnes ..... 14 236 m. kr. 187 000
2. Ny vei fra Signalnes til riksgrensen nær Treriksrøsen ..... 26 144 » » 993 000

Tilsammen 40 380 m. kr. 1 180 000

Veidirektøren må ta forbehold med hensyn til plan og overslag for vei-projektet i sin helhet. Planen antas å måtte forenkles vesentlig av hensyn til de store omkostninger og den visstnok meget beskjedne trafikk som kan ventes her — i all fall i overskuelig tid.

Veidirektøren har intet kjennskap til hvorvidt og når Sverige vil bygge sin del av denne mellomriksforbindelse, nemlig vei fra riksgrensen til Karesuando. Det gåes ut fra at dette vil bli bragt helt på det rene før veiens endelige bygning blir fastslått.

Det for inneværende termin bevilgede beløp, kr. 28 000, vil finne nyttig anvendelse, selv om veien i sin helhet ikke blir bygget i den aller nærmeste fremtid. For kommende termin foreslås bevilget kr. 2 000.

Det er forutsatt at anlegget fremmes uten noget kontant distriktsbidrag.

Vedlikeholdet forutsettes å påhvile distriktet, inntil veien blir omklassifisert til riksvei.

Sist avholdte fylkesting vedtok å utrede av fylkeskommunens midler erstatning for gjerdehold og grunn m. m.

Fleskmo—Moaberget med bro over Målselven. Dette anlegg er tildelt kr. 32 000 av tilleggsbevilgningen til veiarbeider for terminen 1935—36, likesom det er bevilget kr. 21 200 av nødsmidler mot distriktsbidrag  $\frac{1}{8}$  m. v.

Kvesmenes—Skibotn. Dette anlegg, som er påbegynt for nødsmidler, blev tildelt kr. 30 000 av tilleggsbevilgningen til veiarbeider for terminen 1935—36. Distriktsbidraget til disse bevilgninger er satt til  $\frac{1}{10}$  m. v.

Anlegget, som vil komme til å gå langs østsiden av den innerste del av Lyngenfjorden (Storfjorden), 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 Lyngenfjorden, med Tromsø, når veien Vollan—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.

Planen for anlegget er i det vesentlige godkjent av veidirektøren.

Veidirektøren foreslår opført kr. 40 000 til anleggets fortsettelse.

Gjennom Signaldalen. I årene 1919—28 blev det i Signaldalen (i Lyngen, nu Storfjord herred) bygget en bygdvei med  $\frac{3}{4}$  statsbidrag fra Kitdalen bru over Signalelven til Signalnes og videre opover dalen omtrent til Vassdal. Samtidig blev det bygget en arm ned til elven like over for bebyggelsen ved Heggelund på den annen side av elven. Som statsbidrag til disse arbeider er i alt medgått kr. 143 150, som svarer til kr. 178 937,50 i anleggsomkostninger.

For terminen 1935—36 er det av tilleggsbevilgningen til veiarbeider bevilget kr. 28 000 til påbegynnelse av en mellomriksforbindelse gjennom Signaldalen.

De arbeider som denne mellomriksforbindelse er tenkt å omfatte, har overingeniøren planlagt således:

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 vestside til Karlstad og Fleskmo, og har intet vesentlig å bemerke til planen for den del av veien som inngår som ledd i den store gjennomgangslinje, nemlig strekningen Fleskmo—Buktmoen—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 veikomiteen 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 « $\frac{1}{8}$  eller sådant lavere distriktsbidrag som Stortinget måtte bestemme», og skjematisk vedtak er avgitt overensstemmende hermed.

Veidirektøren finner fremdeles at kvotabidraget bør være  $\frac{1}{8}$  for dette anlegg.

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

## Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

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

Når veien til Troms neste år blir farbar, vil savnet av bro over Målselven bli ennu mer følelig, hvorfor det ansees uomgjengelig nødvendig at dette anlegg forseres mest mulig. Det bemerkes også at der vår og høst med den nuværende ordning kan inntreffe lange perioder da elven ikke kan krysses med kjøredskap.»

I overensstemmelse med overingeniøren og fylkesmannen vil veidirektøren foreslå opført kr. 62 000 til fortsettelse av heromhandlede arbeide.

## b. Bygdeveier.

Anleggets navn	Kart i veibudgettprp.	Overslags-sum	Forutsatt statsbidrag		Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
			Kvota-del	Kr.			
Over Breivikeidet (Fagernes—Breivik) i Sørfjord .....	1930	Kr. 250 000	$\frac{6}{10}$	150 000	Kr. 73 800	Kr. 76 200	Kr. 14 000
Kåfjorddal—Birtavarre—Langnes—Olderdal i Kåfjord	1927	263 000	$\frac{8}{10}, \frac{6}{10}$	203 160	65 600	137 560	6 000
Ersfjordbotn—Kjosens i Lyn-gen .....	1930	56 000	$\frac{5}{10}$	28 000	20 000	8 000	4 000
Skrolsvik—Finnelv i Bjarkøy	1931	123 000	$\frac{6}{10}$	73 800	47 600	26 200	4 000
Kjækan—Kvænangsbotn i Kvænangen .....	1914	150 000	$\frac{8}{10}$	120 000	43 500	76 500	4 000
Tennevoll—Skjelnes i Lavan-gen .....	1913	220 000	$\frac{6}{10}$	132 000	36 000	96 000	7 000
Elvevoll—Tangen i Dyrøy og Sørreisa .....	1935	130 000	$\frac{5}{10}$	65 000	61 700	3 300	3 300
Bro over Mortenelven i Måls-elv .....	1936	27 000	$\frac{8}{10}$	21 600	15 900	5 700	5 700
Bro over Målselven i Divi-dalsveien .....	1912	20 000	$\frac{4}{10}$	8 000	6 000	2 000	2 000

Som bidrag til Troms fylkes veikasse foreslåes opført kr. 42 000.

Over Breivikeidet. Fylkestingets veikomiteé 1935 gjentok sin innstilling fra 1933 om at statsbidraget til dette anlegg må forhøies fra  $\frac{6}{10}$  til  $\frac{8}{10}$ , idet veien — uttalte komiteen — får karakter av hovedvei som forbinder flere herreder.

Veidirektøren finner fremdeles ikke å kunne anbefale høiere statsbidrag enn  $\frac{6}{10}$ ; se veibudgettprp. 1934, side 117—118.

Kåfjorddal—Birtavarre—Langnes—Olderdal. Det foreligger nu plan for parsellen Langnes—Olderdal, som for en lengde av 12 060 m. er beregnet til kr. 176 000. Veidirektøren har intet vesentlig å bemerke til denne plan.

For hele anlegget stiller lengder og omkostninger sig nu således:

Parsell	Lengde	Omkost-
		ninger
	m.	kr.
Kåfjorddal—Birtavarre ...	6 540	36 200
Birtavarre—Langnes .....	6 770	50 800
Langnes—Olderdal .....	12 060	176 000
Sum .....	25 370	263 000

Som det fremgår av veibudgettprp. for 1935, side 108, er statsbidraget bestemt til  $\frac{6}{10}$  for strekningen Kåfjorddal—Birtavarre og til  $\frac{8}{10}$  for resten av anlegget. Statsbidraget vil utgjøre kr. 203 160.

For fylkestinget 1935 forelå en forestilling fra et massemøte i Birtavarre om, at fullførelsen av parsellen Kåfjorddal—Birtavarre må bli påskyndet, idet de ennu manglende broforbindelser vanskeliggjør fremkomsten.

I den anledning uttalte komiteen bl. a. følgende:

«På nevnte parsell gjenstår vesentlig broene, hvortil trenges forholdsvis store kontante uttelling. Dette har forsinket fullførelsen, da staten har krevet  $\frac{4}{10}$  distriktsbidrag til parsellen.

Komiteen må på ny innstendig anbefale at statsbidraget til parsellen Kåfjorddal—Birtavarre settes til  $\frac{8}{10}$  som for de øvrige parseller av anlegget. Det vil ellers bli vanskelig å få parsellen ferdig i rimelig tid, da kommunens ydeevne er liten.»

Veidirektøren finner fremdeles å måtte fastholde sitt tidligere standpunkt m. h. t. statsbidragets størrelse (se veibudgettprp. for 1933, side 134—135).

Elvevoll—Tangen. Når veien i Spansdalen er ferdig, vil en vei fra Elvevoll til Tangen være det manglende ledd i en større gjennomgående veiforbindelse i de ytre strøk av Troms innland. Veien vil dessuten være av stor lokal interesse for de nærmest interesserte herreder, Dyrøy og Sørreisa.

## Kap. 713 og 2601. Veiarbeider.

Anlegget får en lengde av 11,5 km. og er beregnet å ville koste kr. 130 000.

Arbeidet er påbegynt for nødsmidler, hvorav hittil er disponert kr. 61 700 som  $\frac{5}{10}$  statsbidrag.

Overingeniøren har foreslått at statsbidraget settes til  $\frac{7}{10}$  på grunn av veiens karakter av gjennomgangsvei. Fylkestingets veikomite 1935 anbefalte dette forslag.

Veidirektøren finner at statsbidraget bør settes til  $\frac{6}{10}$ , således som forutsatt i vedkommende kgl. resolusjoner ved tilståelsen av nødsmidler.

Bro over Mortenelven i Målselv. Se veibudgettprop. for 1930, side 93.

Efterat den tidligere bro over Mortenelven blev ødelagt av flom og isgang, er det meget maktpåliggende å få gjenopført denne bro snarest mulig.

Anlegget er hittil tilstått kr. 15 900 av nødsmidler som  $\frac{6}{10}$  statsbidrag, men til fullførelse av broen, den nødvendige planering av tilstøtende vei samt en del elveforbygningsarbeider vil det trenge ytterligere omtrent

kr. 11 000. De samlede anleggsomkostninger blir således omtrent kr. 27 000.

Då Målselv herred for tiden er vanskelig stillet i økonomisk henseende, har overingeniøren foreslått at statsbidraget forhøies til  $\frac{8}{10}$ .

I denne forbindelse har overingeniøren uttalt, at man efter linjen Finsnes—Karlstad—Buktamoen vil få den billigste forbindelse til gjennomgangsveien, selv om man regner med ny vei Karlstad—Buktamoen. En så omfattende utbedring av veien Finnjordbotn—Sørreisa—Andselv at den kan bli en trygg bilvei, vil på grunn av særlig vanskelige terrengforhold her bli en meget kostbar affære.

Veidirektøren slutter sig til forslaget om, at statsbidraget settes til  $\frac{8}{10}$  for dette anlegg.

Bro over Målselven i Dividalsveien. Se veibudgettprop. for 1935, side 108. Overingeniøren har meddelt at omkostningene er blitt betydelig øket på grunn av høiere jernpris enn forutsatt og uforutsette vanskeligheter ved fundamenteringen.

## 2. Utbedring av eldre veier.

Anleggets navn	Overslags- sum	Hittil bevilget	Resterer	Foreslåes opført
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sjøveien—Bardu grense .....	109 449	103 500	5 949	949
Lyngsmark—Dorrisjok .....	66 000	46 300	19 700	10 000
Pollen—Arøbukta .....	87 000	39 000	48 000	7 400
Lyngseidet—Kjosens .....	12 000	10 000	2 000	2 000
Stensland—fylkesgrensen .....	73 500	38 000	35 500	5 000
Storstennes—Hansgård .....	70 000	6 400	63 600	10 000
Elvenes—Foldvik .....	85 500	29 400	56 100	10 000

Pollen—Arøbukta. Se veibudgettprop. for 1934, side 118. Da det ennå ikke er truffet nogen bestemmelse om ferjestedene i Lyngen, opføres bare kr. 7 400 til denne utbedring, d. v. s. det beløp som trenge til fullførelse av arbeidet på strekningen Pollen—Lyngseidet.

Stensland—fylkesgrensen. Dette utbedringsarbeide er påbegynt for nødsmidler, hvorav hittil er bevilget kr. 38 000 mot bidrag  $\frac{1}{5}$  m. m. Av hensyn til den økende trafikk på denne rute, særlig efter at veien Lenvik—Bakkejord er blitt farbar, er det ønskelig å få utbedringen fullført. Arbeidet omfatter i alt 10 224 m. vei.

Storstennes—Hansgård. Se veibudgettprop. for 1934, side 118.

Planen for denne utbedring som er beregnet til kr. 70 000 for en lengde av 12 700 m., er i det vesentlige godkjent av veidirektøren. For å undgå en del skarpe kurver, vil det dog bli undersøkt muligheten av en annen linje. Det er da sannsynlig at omkostningene blir større.

Når forbindelsen til Tromsø blir farbar i 1936, bør man søke å holde veien Balsfjord—Målselv åpen for vinterkjøring, og det er da høist påkrevet å få utført en del av utbedringen snarest.

Anlegget er påbegynt for nødsmidler, hvorav hittil er disponert kr. 6 400 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. m.

I sitt budgettforslag for terminen 1936—37 har overingeniøren — under henvisning til at fylkestinget i 1933 vedtok  $\frac{1}{10}$  som distriktsbidrag til anlegget — henstillet at bidraget blir satt til denne kvotadel. Fylkestingets veikomite 1935 uttalte, at den ikke finner det rimelig at bidraget settes høiere enn  $\frac{1}{10}$ .

Som det remgår av veibudgettprop. for 1934, har departementet med veidirektøren ikke kunnet anbefale at kvotadelsbidraget settes lavere enn  $\frac{1}{5}$ , således som for det oprinnelige anlegg Skjæret—Sagelvvatn.

Stortinget har sluttet sig til denne opfatning.

Fylkestingets vedtak av 1935 for distriktsbidrag til anlegget lyder på  $\frac{1}{5}$  eller sådant lavere distriktsbidrag som Stortinget måtte bestemme.

Veidirektøren foreslår opført kr. 10 000 mot distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v.

Elvenes—Foldvik. På denne vei er igangsatt utbedringsarbeider for nødsmidler, hvorav hittil er disponert kr. 29 400 mot bidrag  $\frac{1}{5}$  m. m.

I juni 1935 blev Dudal bru i Gratangen, som inngår i nevnte vei, revet bort av flom. Det har vært nødvendig å gå i gang straks med broens gjenopførelse. De nødvendige midler til bygning av ny bro er forskuttert av fylkeskommunen. Av hensyn til at det er av stor betydning for fylket å få dekket dette utlegg, vil veidirektøren, overensstemmende med overingeniøren og fylkesmannen, anbefale at utbedringsanlegget Elvenes—Foldvik optas til ordinær bevilgning.

Veidirektøren har i det vesentlige godkjent planen for utbedring av veien i en lengde av 5 400 m., beregnet til kr. 44 000.

I den sist foreliggende plan, som ikke er godkjent av veidirektøren ennå, er omkostningene for samtlige arbeider opgitt til kr. 85 500.

Det forutsettes at skjematisk vedtak for distriktsbidrag  $\frac{1}{5}$  m. v. blir avgitt.

Veidirektøren foreslår opført kr. 10 000.