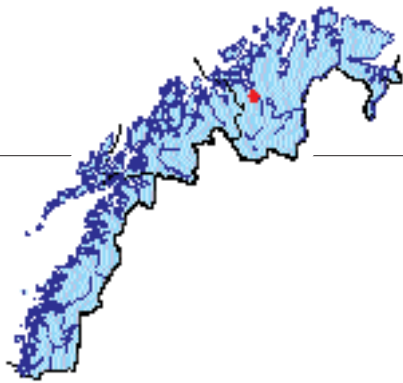


# Vegmiljøer

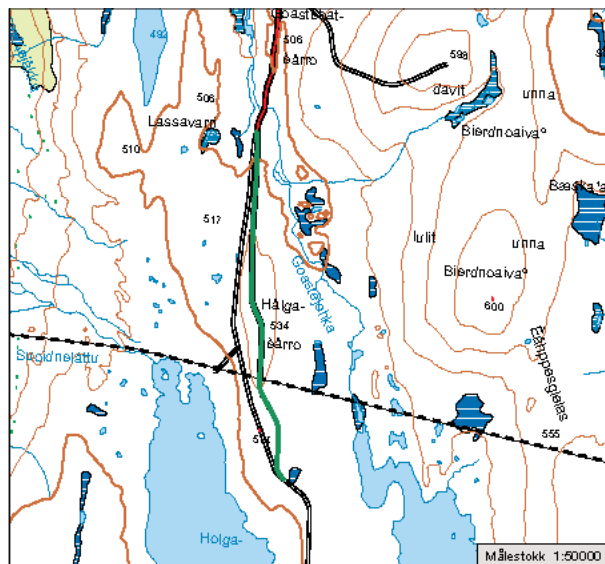




# 1-2 Bæskades vegmiljø

Alta, Finnmark

- |   |            |             |
|---|------------|-------------|
| 1 | Varderekke | 1800-tallet |
| 2 | Kjøreveg   | 1932        |



## Beskrivelse

Bæskades vegmiljø består av to generasjoner vegger i et høgfjellsområde; en staket vinterveg og en kjøreveg. Vardene kan ses over en lang strekning. Enkelte varder er mer eller mindre intakte, og andre er det få spor igjen av. Kjørevegen ligger i flukt med terrenget, og fremstår i stor grad som en fure i landskapet. Langs vegen ses rester etter den gamle telefonlinjen som tyskerne sprengte etter sin tilbaketrekning i 1944. Deler av vegen brukes i dag i forbindelse med reindrif. Enkelte parseller er i dårlig stand da vegen blir belastet mer enn den kan tåle. Ved vegen ligger et grustak fra 1930-tallet, og fortsatt kan man se hvorledes steiner er sortert og lagt i ulike rekker.

## Historikk

Strekningen mellom Alta og Kautokeino – mellom innland og kyst – har gjennom lang tid vært en viktig ferdselsveg. Om sommeren gikk transporten med båt og til fots. På vinterstid var det svært værhardt, og i 1896-1898 ble strekningen merket med varder av stein og trestaker. Arbeidet med å bygge kjøreveg ble påbegynt på slutten av 1920-tallet, og veganlegget var det første i landet der det ble brukt maskinell drift, selv om mye av arbeidet fortsatt ble utført manuelt. Vegen ble bygd som sommerveg, og sto ferdig i 1932.



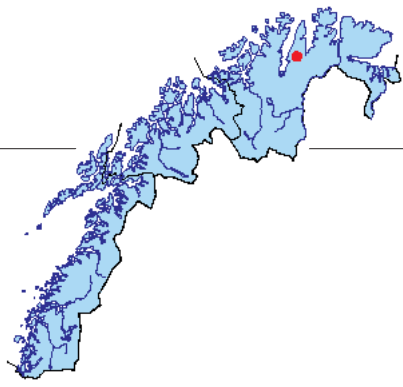


### Vurdering

Vardereken har i seg selv kulturhistorisk verdi, men denne kommunikasjonsåren må også ses i sammenheng med kjørevegen fra 1930-tallet. Vegen er typisk for de første kjørevegene som ble bygd ved hjelp av maskiner. Grustaket langs vegen er også intakt, og det er viktig å bevare det slik det ligger i dag. De to ferdselsvegene viser sammen hvilke endringer som har funnet sted innen vegbygging i et værhardt område. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vardereken, vegen og det godt bevarte grustaket.



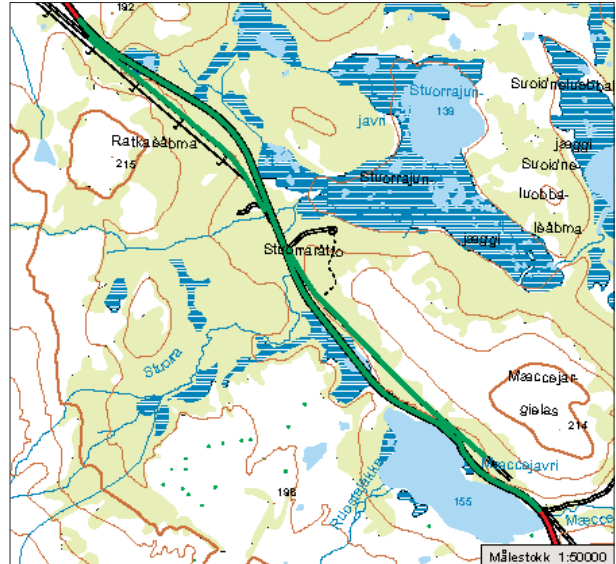




## 3-4 Børselvfjellet vegmiljø

### Lebesby og Porsanger, Finnmark

- 3 Kjøreveg 1940
- 4 Forbindelsesveg 1981 Rv 98



#### Beskrivelse

Vegmiljøet omfatter to vegstrekninger fra Kunes til Børselv. Vegene går over Børselvfjellet som er et typisk høgfjellsområde for fylket. Det er sparsomt med vegetasjon, men i daler og søkk vokser lyng og bjørk. Store områder er blåst fri for vegetasjon. Det er enkelte hytter og hus i området, og noen av disse er sommerboliger for reindriftssamer. Den eldste vegen er lagt i høyde med terrenget for øvrig. I dag er vegen delvis gjengrodd, og enkelte parseller

benyttes som rasteplasser, parkeringsplasser og atkomstveger til hytter. Den nyeste vegen ble bygd med et tverrprofil hvor vegbanen er løftet opp fra



terrenget. Dette var et vegbyggingsprinsipp som ble utviklet på 1960-tallet for høgfjellsveger, og formålet var at vind lett skulle blåse snøen vekk fra vegbanen. Det var også viktig at snøen hadde plass ved siden av vegen og at snøskavler ikke ble dannet på vegen i brekket mellom vegbane og skråningskant. Forut for byggingen var det gjort grundige undersøkelser hva gjaldt vindretning og snødybder. Vegen ble bygd med moderne anleggsmaskiner og massene ble skjøvet inn mot vegen fra sidearealene. Dette ser en fortsatt spor etter i det sårbare terrenget. Den nye vegen er en del av Rv 98.

### Historikk

Den første vegen ble bygd i perioden 1939-1940 ved hjelp av maskiner som beltetraktorer, bulldosere m.m., noe som var høyst uvanlig på denne tiden. Finnmark var imidlertid et foregangsfylke innen maskindrift. Massebalanse var tilstrebet for å holde massebehovet så lavt som mulig, men vegen ble ikke bygd for å holdes åpen om vinteren. Anleggsarbeidet ble drevet fra to kanter, og 1. oktober 1940 var et historisk øyeblikk da Rv 50 var fullført og Norge ble bundet sammen med en hovedveg. Den nye vegen ble bygd som helårsveg etter nye vegbyggingsprinsipper, og sto ferdig i 1981.

### Vurdering

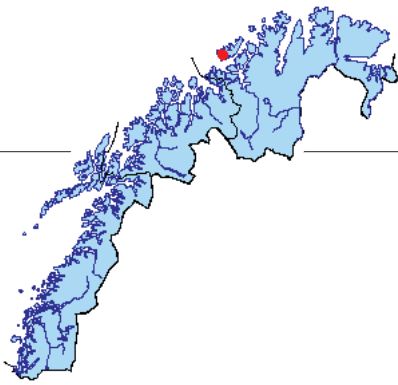
Vegmiljøet ligger i et for Finnmark typisk fjellområde med åpent og kupert viddelandskap. De to vegene er bygd etter ulike vegbyggingsprinsipper.



De representerer hver sin tidsepoke i Vegvesenets historie. Det eldste veganlegget har i tillegg en symbolverdi fordi det var her den siste strekningen av Rv 50 ble fullført. Landet ble dermed bundet sammen med *en* veg. Det er vesentlig at vernet omfatter bevaring av begge vegstrekningenes linjeføring og tverrprofil. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.







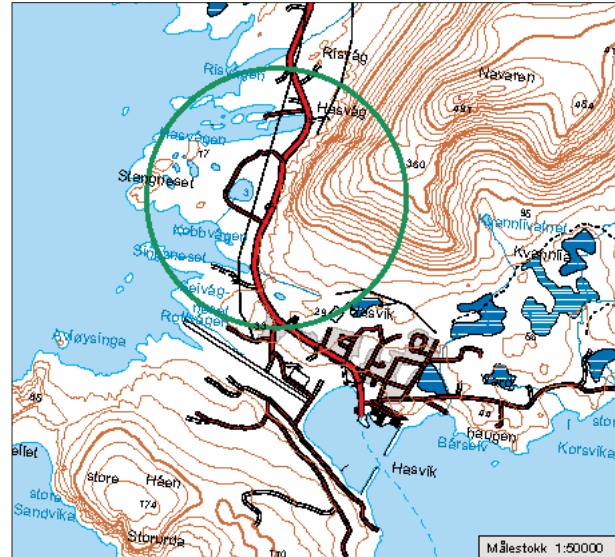
## 5-7 Kobbevåg vegmiljø

Hasvik, Finnmark

|   |          |      |        |
|---|----------|------|--------|
| 5 | Kjøreveg | 1873 |        |
| 6 | Kjøreveg | 1928 |        |
| 7 | Kjøreveg | 1967 | Fv 882 |

### Beskrivelse

Området viser tre generasjoner vegger, fra de første vegene ble bygd i Finnmark og frem til i dag. Den eldste vegen er bygd opp over terrenget, og har steinmurer opp til ca. 1,8 meters høyde. Vegen er 180 meter lang, og steinmurene er i dag i svært god stand. Ei ny trebru bygd av tømmerstokker belagt med plank er bygd i senere tid. Vegen fra 1928 er delvis bevart under vegen fra 1967 i en lengde på 85 meter. Dagens veg er en del av Fv 882.



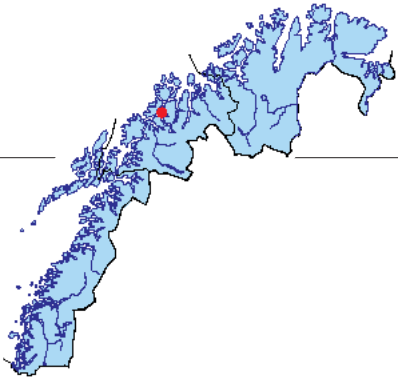


### Historikk

Den eldste vegen fra 1873 er den eldste bevarte kjørevegen i fylket. Vegen ble bygd som gang- og kjøreveg fra Hasvik til Hasvåg, og anlegget ble finansiert med midler fra «Brændevins Afgiftskasse». Etter hvert som bilen gjorde sitt inntog på vegene, ble det krav om bedre veger, og i 1928 ble arbeidet med ny veg påbegynt. Arbeidet pågikk frem til 1940 og ble finansiert med «nødsmidler». Stort sett ble det brukt manuell arbeidskraft, og under andre verdenskrig ble vegen forsterket ved at det ble satt lave tørmurer mellom stabbesteinene og vegbanen ble fylt opp med bærelagsmasser. Halve vegbanen ble fjernet da ny veg ble bygd i 1967. Det ble da stilt krav om at vegen kunne holdes åpen hele vinteren og vegen ble bygd med slake kurver og gjennom fjellskjæringer.

### Vurdering

Vegene ligger tett på hverandre som følge av at nesten samme trasevalg er valgt gjennom disse 100 årene på grunn av det bratte terrenget. Vegene viser hvordan vegarbeidet har endret seg fra rent manuelt arbeid, via delvis håndkraft og maskinkraft, til mer eller mindre ren maskinkraft. Vegen fra 1928 er også et eksempel på hvorledes man kunne forsterke vegen ved hjelp av nokså spesielle metoder, slik at man slapp å fylle opp skråningene med fyllmasse. Vegene forteller på en instruktiv måte de endringene som foregikk i vegarbeidet i tidsrommet fra siste del av 1800-tallet og frem til 1970-årene. Vegenes linjeføring og tverrprofil er viktig å bevare, og for hver av dem må det utarbeides egne vernebestemmelser.



## 8-10 Kalvebakken vegmiljø

Tromsø, Troms

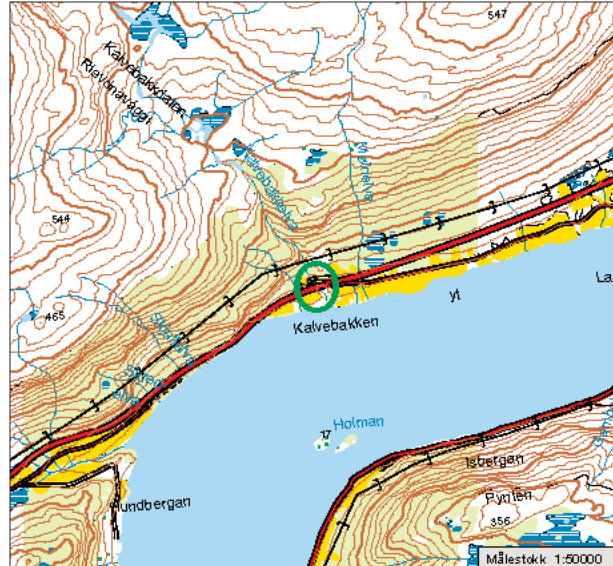
|    |           |      |               |
|----|-----------|------|---------------|
| 8  | Hvelvbru  | 1911 |               |
| 9  | Bjelkebru | 1958 |               |
| 10 | Bjelkebru | 1975 | Brunr 19-0892 |

### Beskrivelse

Kalvebakken vegmiljø har tre generasjoner bruer. Bruene krysser elven og ligger nær hverandre i terrenget som skråner ned mot fjorden. Den eldste brua er ei steinhvelvbru av huggen stein med rekkverk i betong. Brua har en spennvidde på 8,6 meter. Brukarene er også bygd av huggen stein og rekkverket består av sju betongbuer. Brua fra 1958 er ei bjelkebru med to stålbjelker og betongdekke. Spennvidden er på 13 meter. Rekkverket er av stål med forankringer av betong i begge ender. Brua benyttes i dag som atkomstveg til boligeiendommer. Den nyeste brua har en total lengde på 76 meter, og består av to prefabrikkerte stålplatebærere i to spenn med dekke av betongelementer med påstøp. Landkarene er i betong. Brua er i dag en del av Ev 8 som går fra Ev 6 ut til Tromsø.

### Historikk

Utbyggingen av vegnettet i Troms startet for fullt i mellomkrigstiden. I indre deler av fylket var utbyggingen kommet langt like etter andre verdenskrig. På grunn av de mange fjordene og høye fjellene ble den gjennomgående riksvegen først bygd innerst i fjordene. De tre største byene og tettstedene, Tromsø, Harstad og Finnsnes fikk tilførselsveger eller forbindelsesveger fra den gjennomgående riksvegen inne i fylket. I 1974 ble ny parsell av Ev 6 bygd fra Skibotn til Løkvoll og ferjestrekningene over Ullsfjorden og Lyngenfjorden var ikke lenger en del av hovedvegen nordover mot Finnmark. Den eldste brua ble bygd i 1911 og var i bruk frem til 1958 da ny bru ble bygd. I 1975 ble den avløst av brua som inngår i dagens Ev 8.



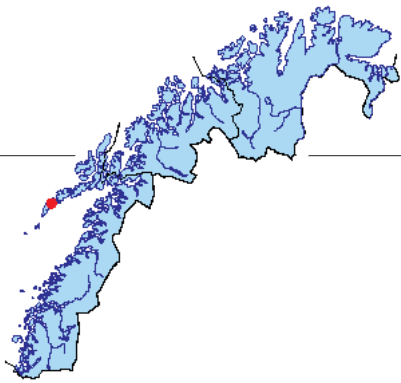
### Vurdering

Bruene er hver på sin måte typiske for sin tid, samtidig som de i relasjon til hverandre viser ulike tekniske løsninger i ett og samme område. De dekker en tidsperiode med store endringer i norsk brubygging. Hvelvbrua er den best bevarte steinhvelvbrua i fylket. De to eldste bruene ble bygd på den gamle hovedvegen gjennom fylket. Den høye standarden på brua fra 1911 kan antagelig forklares ut fra dette faktum. Den siste brua fra 1975 er ei vanlig og tids typisk bru. Alle bruenes hovedkonstruksjoner og detaljer bør bevares, og det er viktig at bruene også blir bevart som et helhetlig vegmiljø. Store endringer i omgivelsene som forringer dette, vil derfor ikke være forenlig med vernehensikten. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





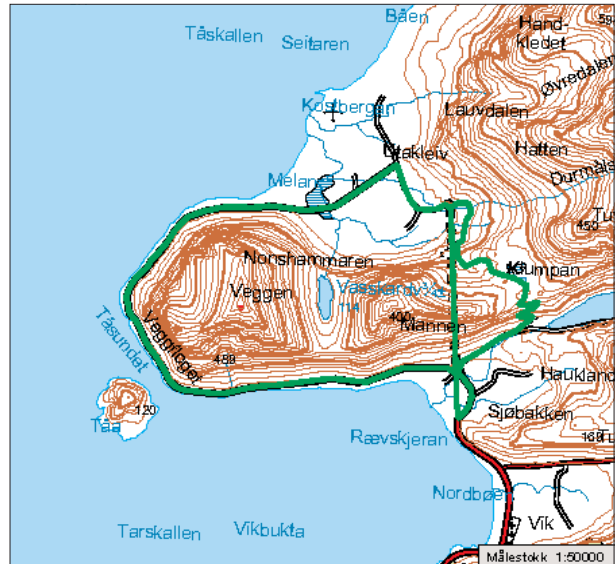




# 11-12 Utakleiv vegmiljø

Vestvågøy, Nordland

|    |          |      |
|----|----------|------|
| 11 | Rideveg  | 1850 |
| 12 | Kjøreveg | 1930 |



## Beskrivelse

Utakleiv ligger på ytterkysten av Lofoten, og vegmiljøet består av tre generasjoner veger, hvorav kun to foreslås vernet. Den eldste ridevegen fremstår som en sti, og snor seg gjennom et bratt og vanskelig terreng. Langs vegen ses tørrmur flere steder, og det er tydelig at den kun er bygd for gående eller ridende. Kjørevegen fra 1930 ble inntil videre stengt med bom for ytterligere ferdsel da tunnelen kom. Grunneiere kan imidlertid benytte seg av vegen. Statens vegvesen ønsker å beholde vegen som omkjøringsveg til tunnelen, men et prosjekt er også på gang for å kunne benytte vegen som turveg. Tunnelen går rett gjennom fjellet fra Haukland til Utakleiv.





### Historikk

Sjøen var hovedferdselsåre i denne delen av landet. Til tider måtte man gå over land, og etter hvert ble det gradvis utbedret stier over de steile fjellpartiene. Hvor lenge det har vært sti eller rideveg over fjellet «Tåen» er ukjent, men den antas å ha vært utbedret på 1800-tallet. Vegen gikk mellom Haukland og Utakleiv, og var i bruk frem til kjøreveg ble bygd rundt fjellet omkring 1930. Den nye vegen ble lagt rundt fjellet på fylling, men var stadig utsatt for ras. Gjentatte ganger

streiket bygdefolket pga. farlig skoleveg, og ny veg ble lagt i tunnel og åpnet i 1998.

### Vurdering

Vegene viser godt hvordan et steilt kystlandskap har krevd forskjellige løsninger basert på de ulike tidenes behov og teknologi. Vegenes linjeføring og konstruksjoner er viktig å bevare. Vern er her kun tenkt å omfatte de to eldste vegene. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for begge vegene i vegmiljøet.







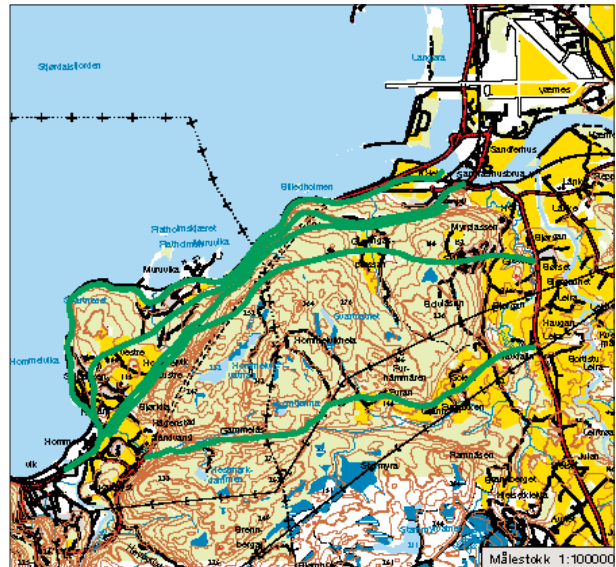
## 13-17 Gjevingåsen vegmiljø

Stjørdal, Nord-Trøndelag – Malvik, Sør-Trøndelag

|    |                 |      |       |
|----|-----------------|------|-------|
| 13 | Rideveg         | 1500 |       |
| 14 | Kjøreveg        | 1700 |       |
| 15 | Fransk prinsipp | 1835 |       |
| 15 | Hellebru        | 1840 |       |
| 16 | Chaussee        | 1859 |       |
| 17 | Kjøreveg        | 1880 | Fv 24 |

### Beskrivelse

Gjevingåsen vegmiljø består av fem generasjoner veger, som alle har vært en del av hovedvegnettet i Norge. Vegene går mellom Stjørdal og Hommelvik. Den eldste ridevegen har veggrunn som består av gress og jord, og brukes stedvis som skogsbilveg. Kjørevegen fra ca. år 1700 går enkelte steder i bratt terreng med stigningsforhold opp mot 1:3, og er bygd på opp til 2 meter høye tørrmurer. Murte stikkrenner er bevart, i tillegg til innhugde initialer og årstall. Veggen fra 1835 har til dels bratte partier, og langs flere strekninger står stabbesteiner og



rekkerkverk av steinheller. Vegbanen varierer mellom grus og naturgrunn. Noen steder brukes veggen som atkomstveg til bolighus. Chausseen fra 1859 er bygd med stigningsforhold 1:20. Vegdekket er delvis grus og delvis gress. Veggen ender i jernbanelinjen. Dagens Fv 24 fra 1880 har asfaltdekke, og det er gjort endringer av bredde og rekkverktype i forhold til vegens opprinnelige utseende. Ved fylkesgrensen står en grensestein i granitt fra omkring 1930.

### Historikk

Ridevegen er kjent fra middelalder. Den neste kjente vegen er en kjøreveg bygd omkring 1700. Tredje generasjon veg er bygd etter det franske prinsipp i 1835, hvor også ei steinhellebru fra 1840 inngår. Veggen ble bygd på steinmur over terrenget. Chausseen sto ferdig i 1859, og fulgte terrenget rundt Gjevingåsen slik de nye normalene tilsa. Veggen var i bruk frem til 1880, da ny veg sto ferdig. Da overtok Norges Statsbaner traseen hvor chausseen gikk, og jernbanen ble delvis anlagt på denne. Den nye kjørevegen sto ferdig i 1880, og ble nok en gang lagt høyt i landskapet, men med mindre stigningsforhold enn vegen fra 1835. Denne vegen brukes fortsatt, men i 1995 ble det bygd en vegtunnel for Ev 6 gjennom Gjevingåsen.

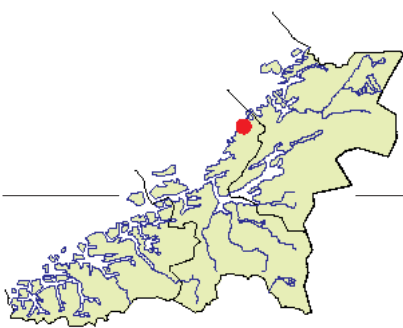


## Vurdering

Området med sine mange generasjoner vegger forteller hvorledes vegene på best mulig måte ble lagt i landskapet ut fra de rammevilkår som til enhver tid eksisterte. Vegene er lett lesbare i terrenget og har stor opplevelses- og formidlingsverdi. Dagens Ev 6 viser hvordan man nå kan bygge høystandard vegger i et vanskelig og sårbart terreng. Den eldste ridevegen er automatisk fredet i medhold av Kulturminneloven, mens det for de øvrige vegene er nødvendig å utarbeide spesifikke vernebestemmelser. Vegenes trasevalg og linjeføring i landskapet er sentralt å bevare, i tillegg til enkeltdetaljer som stabbesteiner og annet vegutstyr.







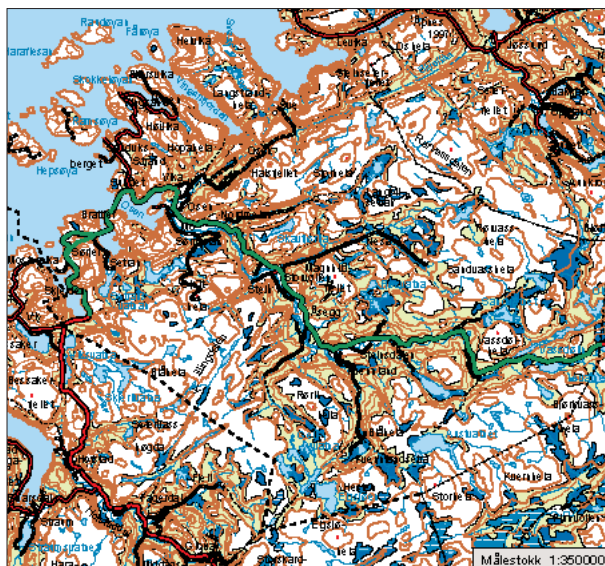
## 18-19 Nordfosen vegmiljø

### Osen, Roan og Åfjord, Sør-Trøndelag

|    |                    |      |               |
|----|--------------------|------|---------------|
| 18 | Kjøreveg           | 1917 |               |
| 19 | Forbindelsesveg    | 1979 | Rv 715        |
| 19 | Fritt frambygg bru | 1978 | Brunr 16-0982 |
| 19 | Bjelkebru          | 1978 | Brunr 16-0964 |

#### Beskrivelse

Nordfosen vegmiljø består av to generasjoner veger; den eldre går over fjellet, mens den andre er lagt i bue rundt. Den eldste vegen er 1,7 km lang, og går delvis gjennom tett vegetasjon og delvis på fjell. Vegen ligger over terrenget med opp til 3 meter høye murer, og stedvis står stabbesteiner langs vegen. Ved vegen ligger også en kastrøys og en kvileheller. Vegparsellen er stedvis svært bratt med stigning på 1:4. Forbindelsesvegen fra 1979 går fra grensen mot Nord-Trøndelag gjennom Osen, Roan og Åfjord kommuner. Vegen passerer et variert landskap med fjell, berg ute ved sjøen, og sletter ved fjorden. I Osen er vegen lagt i strandsonen for å spare dyrket mark, en plassering som ikke tok hensyn til den rike biotopen der, og som fra et naturvernstandpunkt er lite heldig. Vegen går videre forbi høye fjellskjæringer, over bruer og gjennom tunneler.



#### Historikk

Kjørevegen var en del av bygdevegen mellom Brattjer og Sørjer. Tidligere gikk en rideveg mellom disse to stedene, men denne ble i årene 1915-1917 utbedret til kjøreveg. Vegen var i bruk frem til den ble avløst av ny veg i 1956. Den nyere forbindelsesvegen ble bygd fra 1978 til 1979 og var svært viktig for utviklingen av dette kystområdet. Tidligere hadde kommunene intern båt rute seg imellom.







### Vurdering

Vegene er begge typiske for sin tid. Sammen viser de to vegene stor endring i vegbyggingsteknikk i løpet av kun 60 år. Den eldste vegen er bygd med få inngrep i terrenget, mens den nye vegen er bygd på fyllinger, sprengt gjennom fjell og bygd over sjøen ved hjelp av betongbruer. Den nyeste vegen er et typisk eksempel på en forbindelsesveg langs kysten som knytter stedene sammen og som skulle bidra til utviklingen av næringsliv og bosetting i distriktet. Vegstrekningen er spesielt interessant fordi den går gjennom et så variert landskap. Vegenes linjeføring og vegbredde er viktig å bevare, og på den nyeste vegen er det også viktig å få bevart utforming og detaljer på de to fritt frambygde bruene. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser.



## 20-22 Vestnes vegmiljø

### Vestnes, Møre og Romsdal

|    |               |      |               |
|----|---------------|------|---------------|
| 20 | Kjøreveg      | 1834 |               |
| 20 | Sprengverkbru | 1844 |               |
| 21 | Kjøreveg      | 1955 |               |
| 21 | Bjelkebru     | 1955 | Brunr 15-0625 |
| 22 | Kjøreveg      | 1998 | Ev 39         |
| 22 | Platebru      | 1998 | Brunr 15-2912 |

#### Beskrivelse

Området viser tre generasjoner vegger og bruer. Den eldste kjørevegen er stort sett asfaltert, og i bruk som atkomstveg til villaområde. En liten parsell er ombygd, men ellers går vegen i samme trase som den opprinnelige. Langs et parti av vegen er det plantet en alle av lønnetrær. Vegen fører ned til dampskipskaien i Vestnesfjæra/Kvalvika som ble bygd i 1890-årene. Brua er ei kombinert bjelke- og sprengverkbru med fire tørrmurte brukar og fem lysåpninger. Brua har en total lengde på 97 meter, og rekkverk og brudekke av tre. Underbygningen er kledd inn med treverk. Vegen fra 1955 er i bruk som lokalveg gjennom sentrum. Brua består av to kjørefelt og to fortau og har brudekke av armert betong. I hvert spenn ligger tre betongbjelker som tyskerne under andre verdenskrig opprinnelig hadde tiltenkt som ubåtbunkere. Landkarene er i betong med sidemurer av naturstein. Brua har gatebelysning og malt ståltrekkverk. Brua er godt vedlikeholdt. Veganlegget fra 1998 består av den nye Vestnesbrua, to mindre bruer, to miljøtunneler på en lengde av henholdsvis 59 og 120 meter, to rundkjøringer samt et gangvegsystem og miljøanlegg. Vestnesbrua er en massiv platebru i betong med skrå platekanter. Bruas totale lengde er på 120 meter, og brua hviler på parvise stålsøyler. Brua ligger ca. 50 meter vest for Straumsbrua.

#### Historikk

Den eldste kjørevegen ble bygd omkring 1834, og brua over Straumen sto ferdig i 1844. I 1845 ble det vedtatt å klassifisere strekningen som hovedveg og postveg. Vegstrekningen inngikk da som en del av «Trondhjemske Postvei» frem til 1868, da andre former for posttransport overtok. I 1856 da Norges visekonge Karl 4. besøkte Vestnes, ble den daværende båtvorren forlenget, og vegen istandsatt ved kirken. Vegen og brua var en del av riksvegnettet frem til 1957. Brua har vært restaurert flere ganger i løpet av de siste 30 årene. Helland-Vestnes sto i



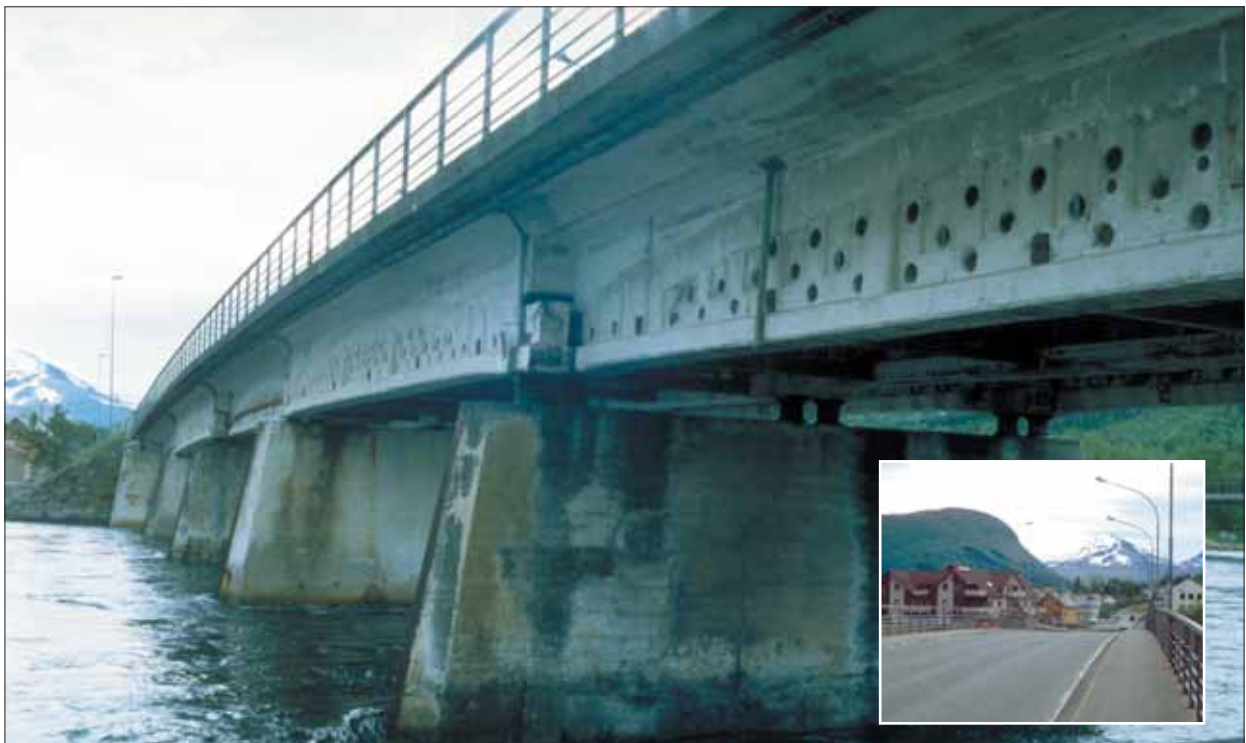
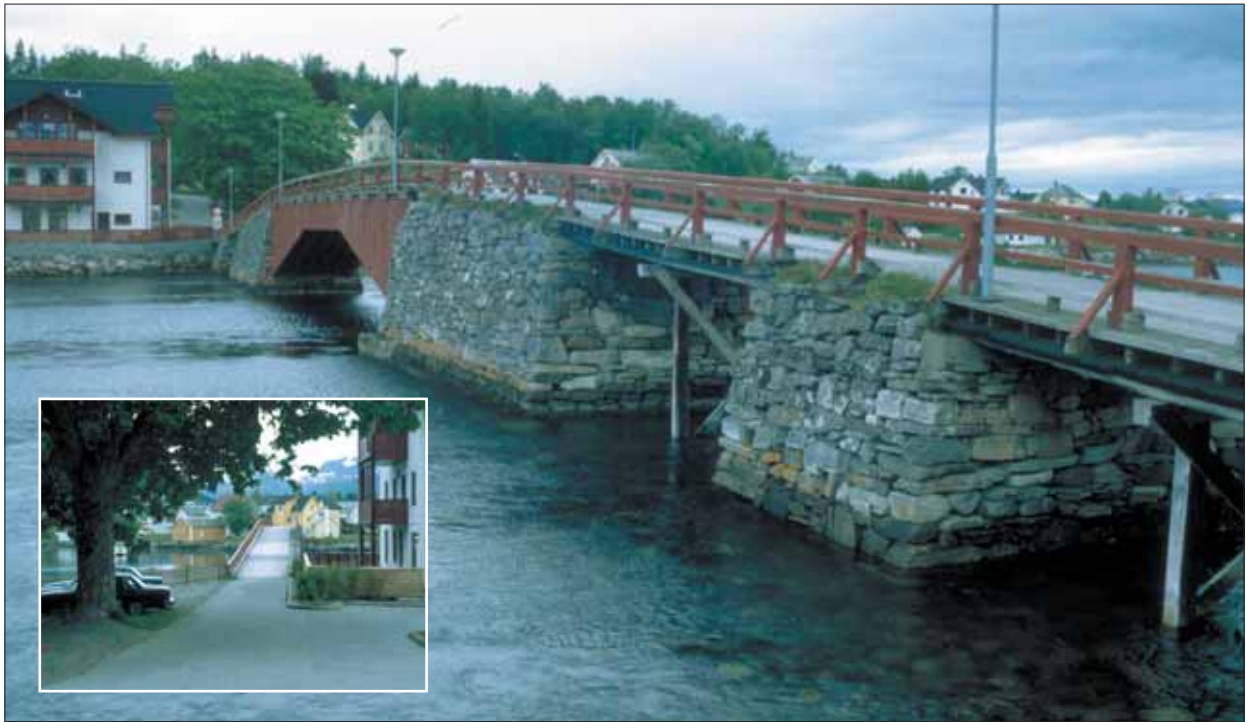
1946 foran en omregulering som følge av at tettstedet knappe ti år tidligere var blitt ferjested og et viktig knutepunkt for en voksende biltrafikk. Den gamle brua hadde dårlig bæreevne, og ny bru ble bygd i 1954-1955 da også ny veg ble bygd. Den nye brua, Straumsbrua, var ei bjelkebru i fem spenn, og denne ble lagt 90 meter vest for den gamle. Etter hvert som biltrafikken økte, ble både støy og støvplager, i tillegg til farlige kryss, avgjørende for at vegen nok en gang ble omlagt. Den nye riksvegen gjennom Vestnes ble åpnet i 1998.



#### Vurdering

Vestnes vegmiljø består av tre ulike veg- og brutekniske løsninger. Den økende vegtrafikken har ført til at vegen stadig ble lagt lenger vekk fra sentrum. Fra et utgangspunkt der vegen var midtpunkt og livsnerve gjennom tettstedet, førte endrete samfunnsforhold til at vegen mer og mer anses som en omkjøringsveg for de som skal raskt forbi. Både vegenes linjeføringer og bruens konstruksjoner avspeiler sin tids krav, og bør bevares som del av et helhetlig bru- og vegmiljø. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.







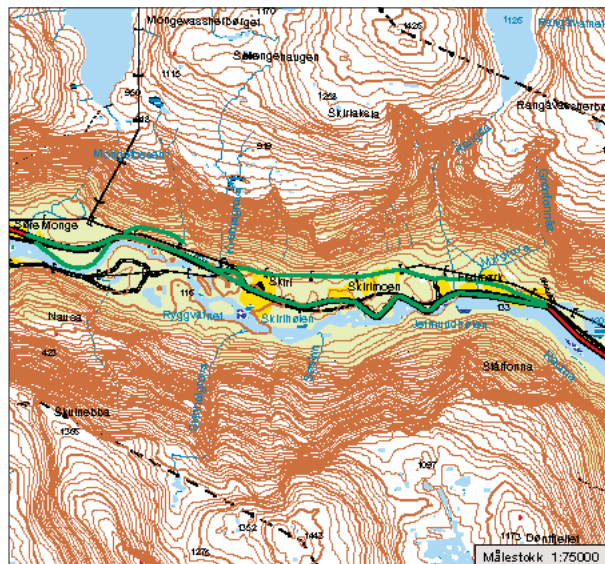
## 23-26 Flatmark-Skiri vegmiljø

### Rauma, Møre og Romsdal

|    |                  |      |        |
|----|------------------|------|--------|
| 23 | Rideveg          | 1500 |        |
| 24 | Kjøreveg/Rideveg | 1700 |        |
| 25 | Chausse          | 1869 |        |
| 26 | Kjøreveg         | 1923 | Ev 136 |

#### Beskrivelse

I et av Romsdalens trangeste partier ligger det fire generasjoner vegger. Dalbunnen er her dekket av en rekke store steinblokker fra tidligere ras. Området er også preget av tidligere elveløp. Den eldste ridevegen kan ses som en hulveg i en lengde på omkring 250 meter. Denne krysser dagens Ev 136. Veggrunnen består av gress, bregner og lyng. Kjørevegen/ridevegen fra 1700 kan ses i en lengde av 4-5 km, men er stedvis mindre synlig. Enkelte deler benyttes som traktorveg og har grusdekke, og andre består av naturbakke og gress. På ett parti er det bygd opp en 150 meter lang steinmur som flomvern. Deler av den opprinnelige chausseen fra 1869 ligger i dag som oppstykkede parseller. Den best bevarte parsellen ligger mellom Utøyan og vestover forbi Rygg til Skorsteinen. Veggen er lagt mellom kampesteiner tett ved elvekanten. Langs med veggen finnes stabbesteiner. Årstallet «1869» er hugd inn i en av steinblokkene, og her er det også en heller som går under navnet «Fantehelleren» eller «Fantesteinen». Flere steinblokker har kalle-



navn, og en kalles for «Skorsteinen». Dette er en stor steinblokk, og det sies at folk som reiste forbi støttet opp steinen med kjepper, dvs. steinen ble skodd opp – derav navnet Skorsteinen. Bruene over Utøyan ble ødelagt ved vegomleggingen i 1920, men rester etter brukarene er bevart. Dagens kjøreveg fra 1923 følger stedvis jernbanelinjen i rett linje, og skiller seg fra chausseen, som i langt større grad følger terrenget.





## Historikk

Den eldste vegen gjennom dalen er trolig fra forhistorisk tid. I dette området delte vegen seg i to, og det var mulig å forsere Rauma ved Stokkhølen. Alderen på kjørevegen/ridevegen er noe usikker, men den antas å være fra rundt 1700-tallet. Vegen har vært regnet som en viktig saltveg for øvre Gudbrandsdalen, men den må også ha vært en viktig handelsveg både til Veøykaupangen (middelalderen) og til markedsplassen på Devoll (1600-1700-tallet). Vegen var opprinnelig en rideveg som ble utvidet til kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet, og fungerte da som postveg mellom Tofte på Dovre i Gudbrandsdalen og Veblungsnes ved Romsdalsfjorden. I 1827 ble vegen rodelagt, og i 1844 var den kjørbær gjennom hele Romsdalen. Vegen ble lagt inn mot fjellfoten, men var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Vegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen var ferdig. Utbedringer ble foretatt i årene 1867 til 1869 på strekningen Nes-Gjerde, og i dette område ble det sprengt ny veg gjennom Kyrkjeura nærmere elven. Den nye vegen var bygd som chaussé etter nye byggeprinsipper med høye tørrmurer, stein, grus og sand, og stabbesteiner ble satt opp langs vegen. Planene var at vegen delvis skulle følge den gamle vegtraseen, men isteden ble det sprengt i ura, noe som førte til store ekstrakostnader og budsjettoverskridelser. I forbindelse med byggingen av Raumabanan ble vegen fra 1869 ombygd flere steder. Byggearbeidene som pågikk i tidsperioden 1920 til 1923 fikk store konsekvenser for Raumas vannløp, med flere forgreininger, små vann og våtmarksområder. Vegen har vært utbedret en rekke ganger, og er i dag en del av Ev 136.

## Vurdering

Ferdselen i Romsdalen har gjennom historien vært av stor betydning. De fire generasjoner veger forteller på hver sin måte om hvilke krav og forutsetninger som gjaldt på det aktuelle tidspunktet. Vegmiljøet ligger i et av Romsdalens smaleste og bratteste partier. Store ras og rasfare har ført til at vegene i stor grad er lagt i samme trase. Den eldste ridevegen er automatisk fredet i medhold av Kulturminneloven, men for resten av vegmiljøet må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





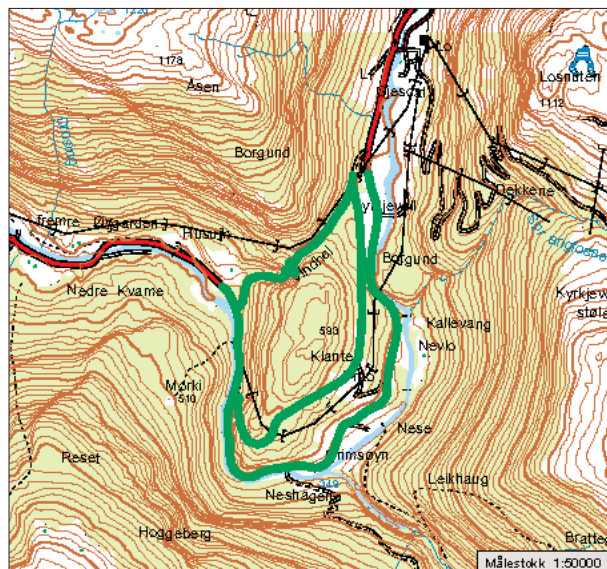
## 27-29 Borgund vegmiljø

Lærdal, Sogn og Fjordane

|    |         |      |       |
|----|---------|------|-------|
| 27 | Rideveg | 1500 |       |
| 28 | Chausse | 1843 |       |
| 29 | Chausse | 1872 | Ev 16 |

### Beskrivelse

Vegmiljøet i Borgund består av tre generasjoner veger. Ridevegen fremstår i dag som en sti med naturbakke stedvis av gress, grus og fjell. Vegen har enkelte skader i murverk i ytterkanten, og går gjennom gården Tråve. Den 2,7 km lange kjørevegen fra 1843 går i slynger gjennom Vindhella, og kalles Vindhellavegen. Vegen er bygd høyt over terrenget, og langs vegens ytterside er murene opp mot 12 meter. Disse har flere ganger vært restaurert i løpet av de siste tiårene. Under vegen er det stedvis rester etter traseen fra 1793, som ble bygd etter det franske prinsipp. Vegen brukes i dag som turveg. Vegparsellen fra 1872 er del av dagens Ev 16, og er 5,1 km lang. Den har asfaltdekke, og det opprinnelige stabbesteinsrekkverket er i stor grad erstattet med nyere rekkverk.



### Historikk

Det sies at ridevegen ble benyttet av kong Sverre i 1177 og vegen går derfor i dag under navnet «Sverrestigen». Første kjøreveg gjennom Vindhella ble bygd i 1793 med en stigning på 1:4. Stigningen var for bratt for hest og vogn, og det ble bygd ny kjøreveg i 1840-årene. Vegen ble da i stor grad lagt i samme trase som den eldre vegen. Den nye Vindhellavegen besto da av fire svinger à 180 grader. Vegen ble bygd høyt i terrenget og etter nye byggeprinsipper som tildels ikke var utprøvd tidligere i Norge. På grunn av stigningen som fortsatt var bratt, fikk vegen kun en brukstid på 30 år, og ble avløst av ny chausse i 1872. Begge vegene var en del av Bergenske Kongevei; fra 1824 kalt Bergenske hovedveg mellom Oslo og Bergen over Fillefjell. Den nye chausseen i 1872 ble bygd rundt fjellpartiet «Klanten» med maksimal stigning på 1:20 som skulle gjelde for de nyanlagte hovedvegene fra denne tiden. Siden 1872 har vegen vært jevnlig vedlikeholdt og utbedret.

### Vurdering

Vegen mellom Oslo og Bergen var og er en av landets viktigste veger, noe som skyldes at fjellovergangen over Fillefjell normalt er farbar gjennom hele året. Å få god kjørbare veg var derfor viktig, og det har resultert i mange store og omfattende byggeprosjekter med Lærdalstunnelen som det siste av disse. Vegene i Lærdal, og da spesielt





Vindhellavegen, har vært avbildet en rekke ganger. Vegen er av stor kulturhistorisk verdi. Vegmiljøet viser vegenes ulike plassering i landskapet. Det er viktig å bevare vegenes linjeføring og bygningskonstruksjoner, samt detaljer som stabbesteiner og lignende. Spesifikke vernebestemmelser for de enkelte vegene må utarbeides.







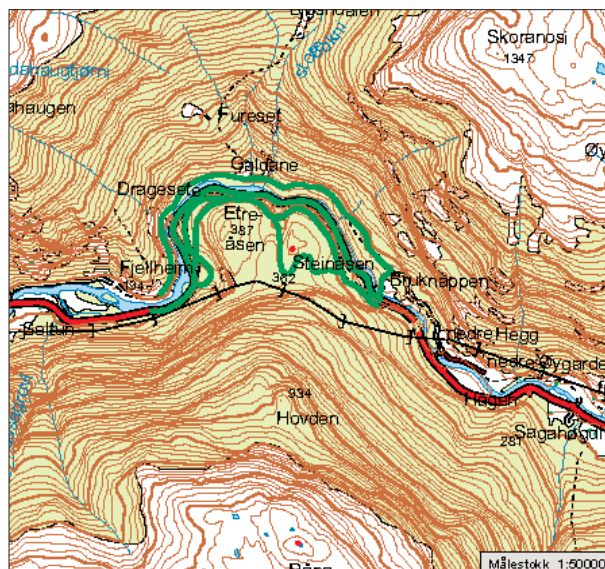
## 30-33 Seltunåsen vegmiljø

Lærdal, Sogn og Fjordane

|    |                 |      |       |
|----|-----------------|------|-------|
| 30 | Rideveg         | 1500 |       |
| 31 | Fransk prinsipp | 1793 |       |
| 32 | Chausse         | 1843 |       |
| 33 | Chausse         | 1877 | Ev 16 |

### Beskrivelse

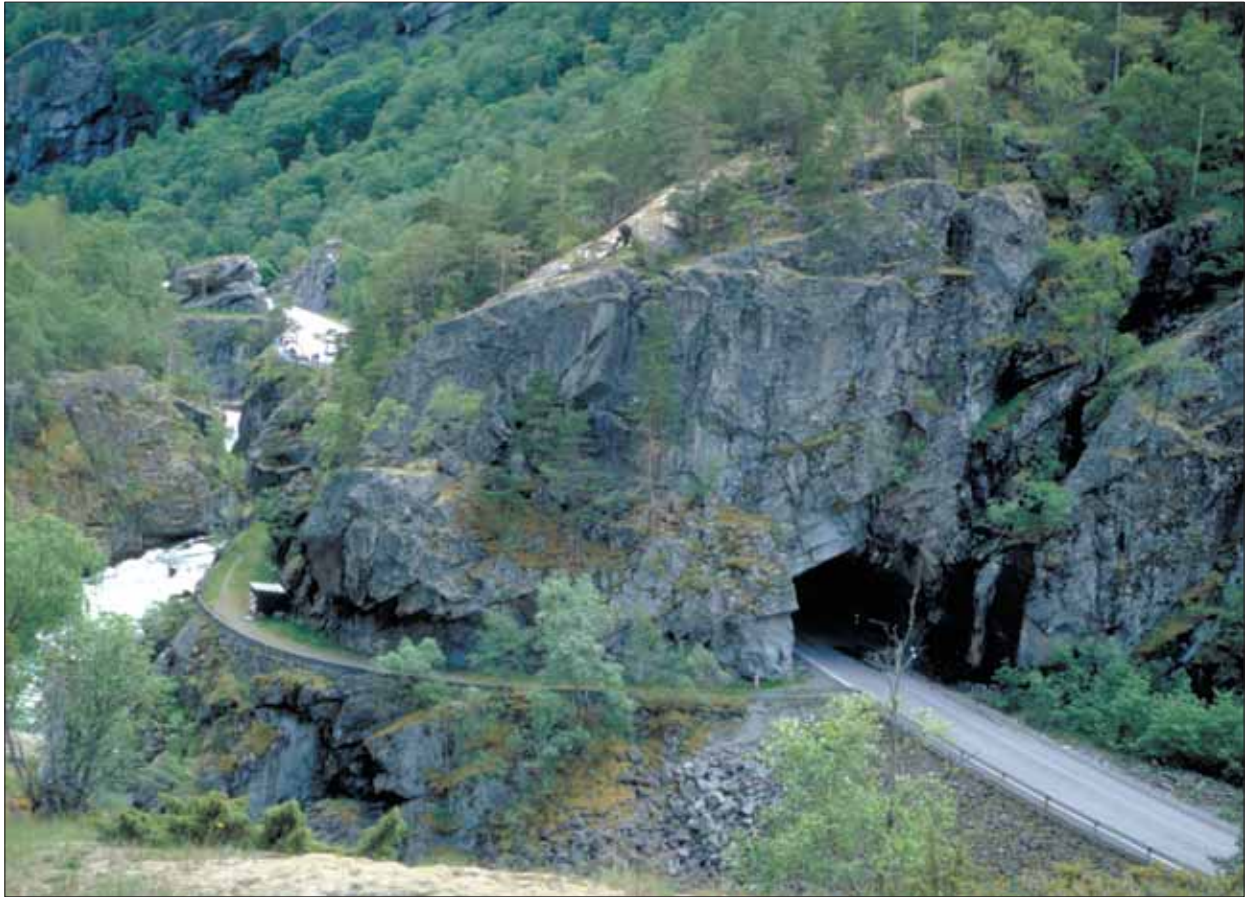
Seltunåsen viser i likhet med Borgund vegmiljø flere generasjoner veger, og tre av vegene er forlengelser av de samme vegene ved Borgund. I tillegg er vegen fra 1790-tallet bevart, da det for 1843-vegen ble valgt en annen trase. Ridevegen fremstår som en sti, og følger i stor grad terrengformasjone. Veggrunnen består delvis av skogbunn og fjell. Vegen ligger delvis under den senere kjørevegen som ble bygd i 1843. Vegen fra 1790-tallet er bygd opp over terrenget på 1-2 meter høye murer av rasstein. Vegen følger terrenget, og er lagt der det er mest praktisk i forhold til byggemateriale. Den ligger på nordsiden av Lærdalselvi, mellom elven og de rasfarlige bergsidene. Vegen passerer hus-



mannsplassen Galdane som har blitt restaurert i de senere årene. Over Soknegrovi passerer vegen over ei nyere bjelkebru. Vegen går gjennom et rasområde med store steinblokker som har fungert som skydd for ferdefolk, og senere også som skytstil-







linger for tyskerne under andre verdenskrig. Vegen fra 1843 har gjennomgående en stigning på 1:5, og er stedvis sprengt inn i fjellet, og stedvis oppbygd i terrenget med det høyeste murarbeidet på omkring fem meter. Den er i god stand med få skader på murverket, og fremstår i stor grad som opprinnelig. Den nyeste vegparsellen i miljøet består blant annet av tre tunneler. Langs et parti av vegen er det bygd murer av naturstein ned mot elven. Vegen er i dag en del av Ev 16.

### Historikk

Ridevegen er en forlengelse av «Sverrestigen» som antas å være fra middelalderen. Kjørevegen fra 1790-tallet er en delvis forlengelse av den eldste kjørevegen som ble bygd gjennom Vindhella. Neste generasjon kjøreveg ble bygd etter nye byggeprinsipper i 1840-årene, og vegen er en forlengelse av Vindhellavegen. Vegen fra 1872 er en forlengelse av chausseen som ble bygd rundt fjellpartiet «Klan-

ten» ved Borgund. Den ble bygd på sørsiden av Lærdalselvi, og fulgte den trange passasjen som utgjør dalbunnen. Vegen ble utbedret og lagt i tunnel på tre steder i 1960-årene, og de gamle vegpartiene ble liggende på utsiden av fjellet. Vegen har jevnlig vært utbedret og vedlikeholdt.

### Vurdering

Vegen mellom Oslo og Bergen var og er en av landets viktigste veger, noe som skyldes fjellovergangen over Fillefjell som normalt er farbar gjennom hele året. Å få god kjørbare veg var derfor viktig, og det har resultert i mange store og omfattende byggeprosjekter med Lærdalstunnelen som det siste av disse. Vegen fra 1840-årene kan karakteriseres som et meget godt bevart eksempel på en hovedveg bygd i denne tidsperioden. Vegmiljøet må ses i relasjon til Borgund vegmiljø, og på samme måte som for dette, må det utarbeides egne vernebestemmelser for de enkelte vegstrekningene.



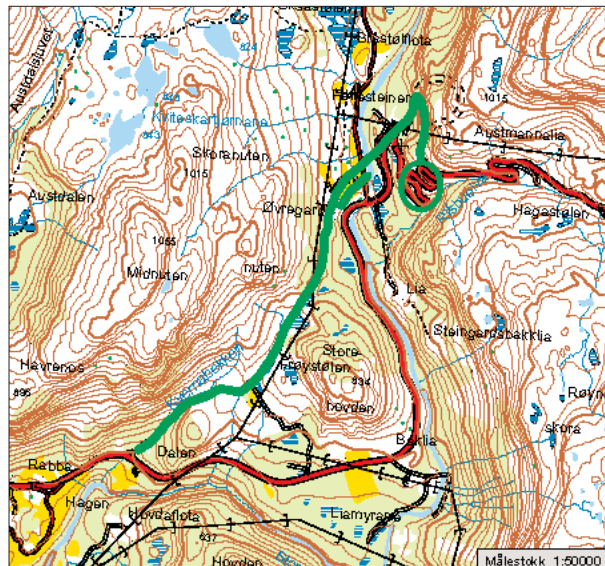
## 34-36 Røldal vegmiljø

Odda, Hordaland

|    |         |      |
|----|---------|------|
| 34 | Rideveg | 1500 |
| 35 | Rideveg | 1879 |
| 36 | Chausse | 1886 |

### Beskrivelse

Røldal vegmiljø viser fire generasjoner veger i overgangen mellom dal og høgfjell. Den eldste ridevegen er ca. 6 km lang, og kalles i dag for «Pilegrimsvegen». Hvert år foretas en pilegrimsvandring langs strekningen. Vegene er stedvis en sti og stedvis hulveg. I våte og myrlendte partier er grunnen steinsatt. Ridevegen som ble bygd i forbindelse med Oscar 2.s reise i 1879, går i svinger oppover lisen ved Nyastøl, og er bygd etter datidens vegbyggingsteknikk, men i mye mindre skala enn det vanlige. Vegene opp Austmannalia består av åtte svinger à 180 grader og har i dag asfaltdekke.







### Historikk

Røldalsbygda har i lang tid vært knutepunkt for ferdsel mellom Øst-, Vest- og Sørvestlandet. Frem til ca. 1800 kom folk langveisfra til det årlige markedet i Røldal. I middelalderen var stavkirken i Røldal et viktig pilegrims mål med sitt «blødende» krusifiks på jonsoknatten. Ridevegen i Røldal må derfor med stor sannsynlighet ha vært brukt gjennom hele middelalderen. Frem til kjørevegen over Haukelifjell og videre over Røldalsfjellet sto ferdig på midten av 1880-tallet, fungerte ridevegen som hovedveg. Da kong Oscar 2. var på gjennomreise i Norge i 1879, var ikke kjørevegen helt ferdig, og det ble bygd en 250 meter lang vegstrekning mellom den ferdige delen av kjørevegen og den gamle ridevegen, slik at kongen og hans følge kunne passere. Den første kjørevegen over Haukelifjell sto ferdig i 1886. I området ved Austmannalia ble vegegen bygd etter nye vegtekniske prinsipper med maksimal stigning på 1:20. Denne vegparsellen var i bruk frem til 1982, da vegpartiet ble erstattet med tunnel.

### Vurdering

Vegene hadde relativt kort tidsbruk med stadige omlegginger. Veggen bygd for kong Oscar 2. er spesiell, og et eksempel på en midlertidig veg som fortsatt ligger bevart i landskapet. Den eldste ridevegen er automatisk fredet i medhold av Kulturminneloven, for de øvrige vegene i vegmiljøet må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.



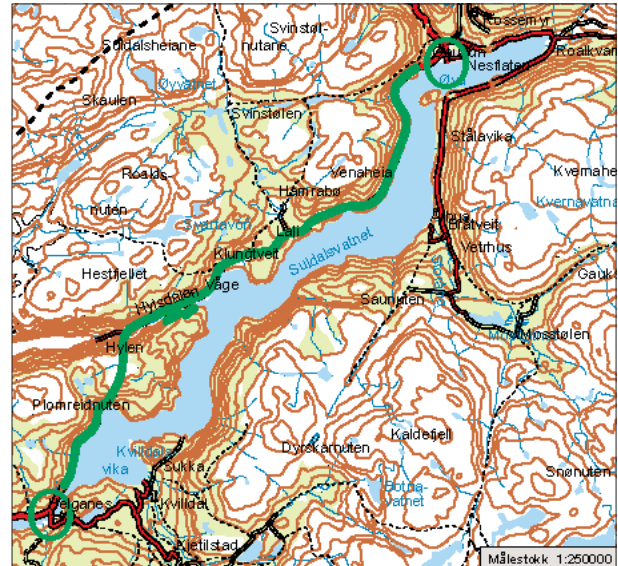
# 37-40 Suldal vegmiljø

## Suldal, Rogaland

|    |                 |           |       |
|----|-----------------|-----------|-------|
| 37 | Rideveg         | 1840      |       |
| 38 | Ferjekai        | 1932/1978 |       |
| 39 | Ferjekai        | 1932/1978 |       |
| 40 | Forbindelsesveg | 1980      | Rv 13 |

### Beskrivelse

Suldal vegmiljø består av tre generasjoner hovedveger; en rideveg, en vannveg og en kjøreveg med tunneler. Ridevegen er i dag bevart i en strekning på 3 km over Hylsskaret. Vegen er lagt i et rasfarlig område, og er stedvis bygd om med murer med en helling på inntil 1:4. På nordsiden av vegen ligger rester etter en liten husmannsplass fra 1800-tallet der beboerne var skysskaffere. Vegen brukes i dag som turveg. Neste generasjon veg inkluderer ferjekaiene Suldalsosen og Nesflaten som ligger i hver sin ende av Suldalsvannet. Ferjekaiene er svært like, og har en 6 meter lang kjørelem av tre som kan vippes opp. Den ene av lemmene har fortsatt rester etter tverrgående treplanker som var påsatt for å hindre skliing. Heiseanordningene består av tre jernbjelker som er sammensveiset til en 5 meter høy portal, der waier, kjettinger og taljer er festet. De



opprinnelige båtfestene er også bevart på hver side av portalene. Ferjekaiene har i dag ingen bruk. Den siste ferjeturen skjedde i 1978 etter at det hadde vært båtforbindelse siden 1885. Dagens riksveg er delvis lagt på fylling langs vannet og delvis bygd inn i fjellsiden. Rv 13 Suldalsvegen har i alt 16 tunneler. De er mellom 4,3 og 5,6 meter høye og 5,5 meter brede og alle har to-felts kjørebaneer. Tre av dem er fortsatt blant fylkets lengste. Tunnelene har enkel standard.

### Historikk

Den gamle ridevegen over Hylsskaret var frem til slutten av 1800-tallet hovedferdselvegen i Suldal. Vegen forbandt Hylsfjorden og Suldalsvatnet. Alderen på vegen er ukjent, men det er kjent at bruken av vegen økte utover på 1700-tallet ettersom stedet Hylsen innerst i Hylsfjorden fikk landhandlerier og egne skysskaffere ble oppnevnt. På 1840-tallet ble den utbedret til rideveg. Da Suldalsvegen ble bygd, mistet den gamle vegen gradvis sin betydning. Suldalsvegen fra Sand til Suldalsosen var ferdig bygd i 1874, og i 1885 ble damskipet «Suldal» satt i rute over Suldalsvatnet mellom Suldalsosen og Nesflaten (som igjen førte videre gjennom Bratlandsdalen). I 1932 ble det her bygd ferjekai i betong, som erstattet de opprinnelige ferjekaiene av tre. Omkring 1940 ble en større motorferje satt i drift, og dette førte til at ferjekaien i sørvest ble flyt-



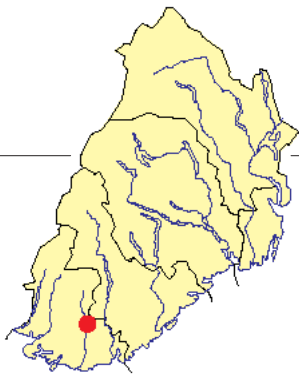
tet fra Suldalsosen til Solheimsvik. I Nesflaten ble det bygd ny ferjelem som kunne ta i mot den nye ferja. Da vegen langs Suldalsvatnet ble åpnet, opphørte ferjetrafikken. Den nye riksvegen ga lokalsamfunnet i indre Ryfylke bedre kommunikasjon. Utbyggingen av vegen ble sett på som meget viktig for utviklingen i området. Byggingen startet opp i 1972 og vegen sto ferdig i 1980. I det siste har det skjedd arbeider ved tunnelportalene enkelte steder.

### Vurdering

Vegmiljøet inkluderer ulike typer veger, og er et godt eksempel på den endringen som skjedde etter at dampbåten kom. Den økende trafikkmengden førte til behov for større farkoster, og ferjene fikk sin glansperiode på midten av 1900-tallet. Etter hvert som større maskiner ble brukt i vegarbeid, ble det enklere å bygge veg på nye steder – også i fjell. Utover på 1980-tallet ble stadig flere ferjer avløst av fastlandsforbindelse, og Suldalsvegen er en representant for de mange forbindelsesveger og tunnelutbygginger fra denne tiden. Terrenget langs vannet er vanskelig, og vegen er derfor delvis sprengt inn i fjellet, delvis lagt på fyllinger og delvis lagt i tunneler. Det er viktig at vegenes og ferjekaienes enkelte konstruksjoner blir bevart. Det skal utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.







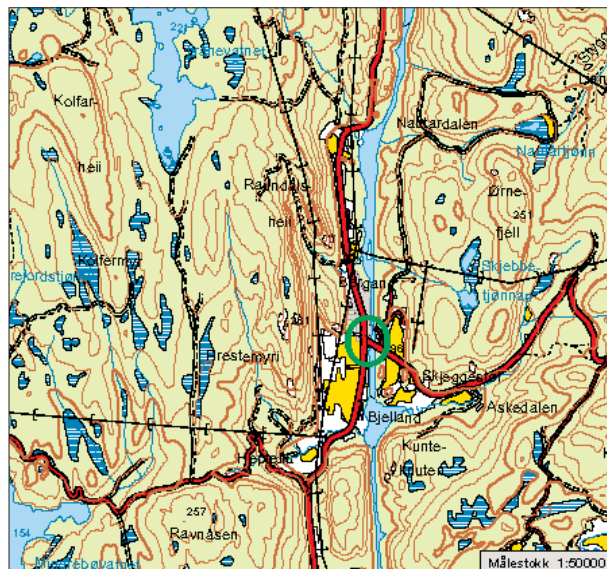
## 41-42 Bjelland vegmiljø

Marnadal, Vest-Agder

- 41 Sprengverkbru 1864  
42 Sprengverkbru 1961 Brunr 10-0397

### Beskrivelse

Bjelland vegmiljø består av to bruer. Den eldste brua er ei sprengverkbru av tre med fem stk. tredoble sprengverk. Brua har en spennvidde på 21,5 meter. Underbygningen er i dag kledd inn med treverk. Landkarene består av murt betong og tørmur som ligger på fjell, og som delvis er forsterket med betong. Endene på trestokkene er kledd med sinkplater og tjærepapp. Brudekket er av tre, og tre-rekkverket består av langsgående bord og stål-netting. Brua er noe endret siden 1928, og brukes i dag som gang- og sykkelvegbru. Den nye brua er ei betongbru, og har et hovedspenn på 33,5 meter utført som trapessprengverk og et sidespenn på 9,5 meter i hver ende. Landkarene er murt av kilt og tuktet stein som er lagt i sementmørtel, antakelig



med bakstøp i betong. Det er ikke foretatt endringer, men vanlig vedlikehold. Brua er i dag en del av Rv 455.







### Historikk

Det er usikkert når den eldste brua ble bygd, men den antas å være fra 1860-tallet da det ble bygd kjøreveg mellom Bjelland og Hægeland. I 1928 ble brua ombygd og forsterket. I 1963 ble den nedlagt som del av riksvegnettet. Brua ble etter hvert stengt for trafikk på grunn av dårlig vedlikehold, og i 1983 ble den restaurert av Statens vegvesen. Da ble deler av bærekonstruksjonen, deler av sprengverket og hele brudekket skiftet ut. Den nye brua ble bygd i 1961 og avløste da gamle Bjelland bru.

### Vurdering

Bruene spenner over Mandalselva ved tettstedet Bjelland. Brumiljøet viser hvordan motoriserte kjøretøy, mer trafikk og økt aksellast førte til økt behov for ny bru. Det er interessant å se hvordan man i planleggingen av den nye brua må ha tatt utgangspunkt i formen til den eldste. Begge bruene har sprengverkkonstruksjon, men den nyeste er i betong mens den eldste er i tre. De to bruene har konstruksjonsprinsipper og detaljer som er viktig å bevare, og det må utarbeides egne vernebestemmelser for bruene.



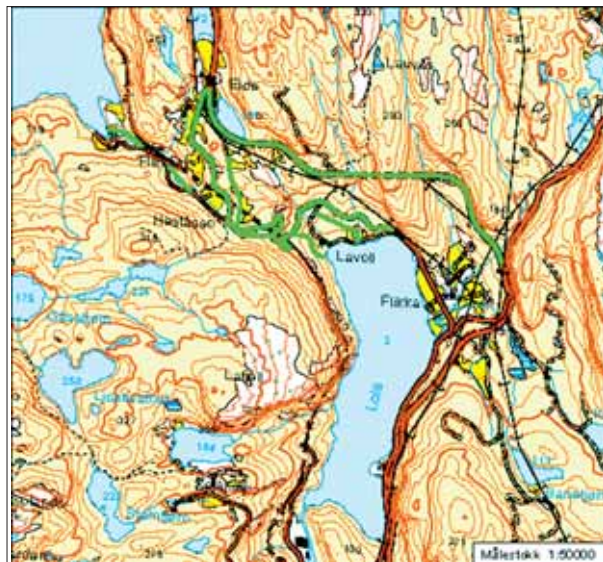
## 43-46 Lavoll-Flikkeid vegmiljø

### Flekkefjord, Vest-Agder

|    |                     |      |               |
|----|---------------------|------|---------------|
| 43 | Rideveg/kjøreveg    | 1650 |               |
| 44 | Fransk prinsipp     | 1842 |               |
| 44 | Bjelkebru           | 1904 | Brunr 10-0623 |
| 45 | Chausse             | 1886 | Fv 953        |
| 46 | Avkj. reg. hovedveg | 1973 | Ev 39         |

#### Beskrivelse

Vegmiljøet består av fire generasjoner vegger. Ride/kjørevegen kan i dag ses som fire oppdelte parseller, og følger i stor grad landskapsformasjonene. Vegen fremstår i dag som en sti da deler av veggrunnen er dekket av vegetasjon. Vegen fra 1842 er ca. 1,7 km lang, og er bygd i rette linjer og med fyllinger som i liten grad jevner ut stigningsforholdet. Vegen er stedvis brutt av nyere veganlegg. Vegen er oppbygd med opp til 2 meter høye tørrmurer. I de bratteste partiene er vegen kantet med stabbestein, og flere steder er det bevart murte stikkrenner. Vegen fra 1886 er en ca. 3 km lang grusveg. Den har vegskuldre med skrånende stabiliserende masse som stedvis er tørrmurt. Deler av vegen er skåret inn i landskapet, men langs andre deler ligger vegen på en fylling. Små fjellknauser har ved stadige utbedringer blitt sprengt bort, og møteplasser er laget til flere steder. Stikkrennene er delvis steinmurte og delvis moderne plast- og betongrør. Rekkverket langs vegen varierer mellom nyere autovern og opprinnelige stabbesteiner. Langs vegen står en trearmet betongvegviser som angir sted, vegnum-



mer og avstand til henholdsvis Egersund, Flekkefjord og Lundevand. Brua er ei stålbru med bjelker i fire spenn. Landkarene er i betong, og de tre pilarene som består av jernbaneskinner, er lagt på huggen stein. Brudekket er av tre, mens rekkverket er i stål. Vegen er i dag en del av Fv 953. Vegen fra 1973 er 3 km lang og del av Ev 39.





## Historikk

Vannvegene har vært viktige for Flekkefjord og området innenfor, som mellom Hidra og innover i fjorden til Tonstad og Moi. Mellom Flikkeid og Lavoll er et eid, og navnet Flikkeid må opprinnelig være navnet på selve eidet. Mesteparten av varene fra Lund og Sirdal ble fraktet over eidet, og det må tidlig ha eksistert en kjørbær veg her. Frem til Vestlandske hovedveg var ferdig bygd omkring 1840, var vegen en del av hovedvegnettet. Vegen fra 1842 ble bygd som en del av Vestlandske hovedveg, og var et av hovedvegens vanskeligste partier å forsere. Den var i bruk frem til en ny chaussé sto ferdig i 1886. Denne var bygd etter datidens byggeprinsipper der vegen skulle føye seg inn i landskapet i myke linjer, og stigningforholdet ikke skulle overstige 1:20. Skråningene skulle stabiliseres og kunne gjerne være murte både i overkant og i nedkant av vegen. Da Flekkefjordbanen ble åpnet i 1904 måtte vegen legges i bru over toglinjen, og ei stålbelegbru ble bygd etter brutegninger utført av jernbaneverket. Brua ble forsterket i 1969. Vegen fungerte som hovedveg frem til 1973, og har gjennomgått en del endringer frem til dagens Ev 39 sto ferdig. Denne ble åpnet i 1973, og ble bygd som avkjørselsregulert veg.

## Vurdering

Vegmiljøet viser fire generasjoner veg, og alle er representative for sin tids vegbyggingsteknikk. Til sammen viser de en bredde av norsk veghistorie der ulike behov og ulike tekniske løsninger har ført til ulike type veg. Linjeføring er viktig å bevare, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for de enkelte vegene i miljøet.







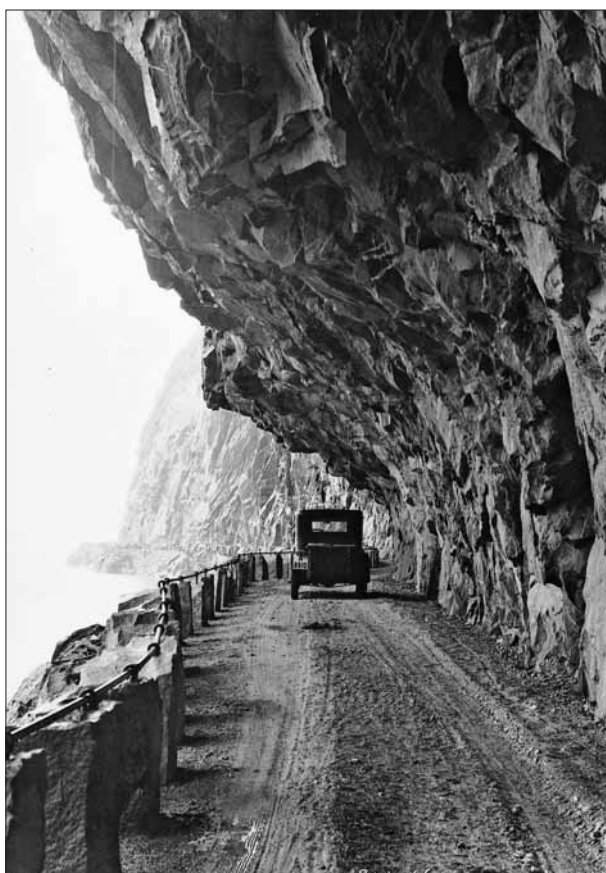
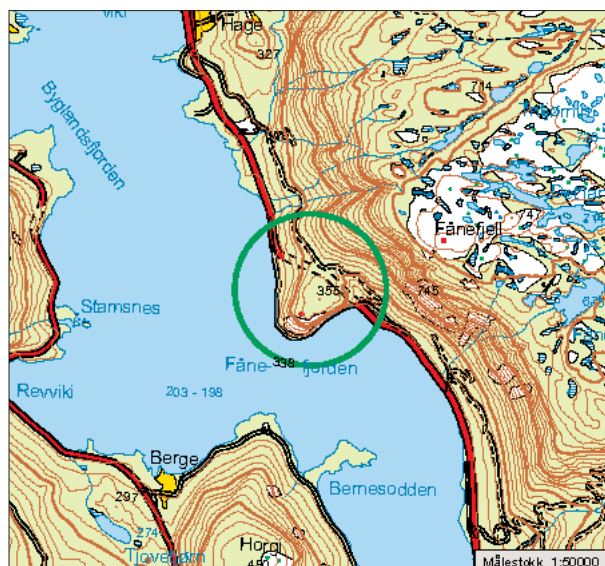
## 47-50 Fånefjell vegmiljø

### Bygland, Aust-Agder

|    |           |      |      |
|----|-----------|------|------|
| 47 | Rideveg   | 1500 |      |
| 48 | Kjøreveg  | 1842 |      |
| 48 | Bjelkebru | 1850 |      |
| 49 | Kjøreveg  | 1923 |      |
| 50 | Kjøreveg  | 1962 | Rv 9 |

#### Beskrivelse

Fånefjell består av fire generasjoner veger som er lagt i et krevende terreng med bratte fjellskråninger. Ridevegen fremstår i dag som en sti, stedvis som en hulveg. Den første kjørevegen er ca. 2 km lang, og går gjennom et krevende landskap. Vegen er svært bratt og har skarpe svinger, og er i ytterkant bygd opp av tørrmurer og med stabbesteiner som rekkverk. Flere steinmurte stikkrenner er synlige og godt bevart. Vegen passerer over to trebjelkebruer som er restaurert i senere tid, og begge har brukar av tørrmurt stein. Deler av vegen går i rettere linjer og med lavere stigningsforhold. Partiet lengst nord er delvis ødelagt av dagens skogsdrift. Langs vegen er det bevart en milestein fra 1855. Neste generasjon kjøreveg fra 1926 følger langs fjorden på en fylling av tørrmurt stein og går delvis gjennom en halvtunnel. Strekingen er 1,5 km lang og har flere





møteplasser, og er stengt for motorisert ferdsel. Deler av vegen ble restaurert av Bygland kommune i 1995. I 1997 ble det utarbeidet en tiltaksplan for området mht. bruk som turveger. Dagens Rv 9 er siste generasjon veg, og denne er lagt i tunnel gjennom fjellet. 30 meter sør for tunnelåpningen er det plassert et hestedrikkekar i stein som er flyttet dit i senere tid.

### Historikk

Fånefjell har med sitt bratte landskap vært en utfordring for ferdselen. Ridevegen var i bruk frem til 1842, og har sannsynligvis vært brukt fra forhistorisk tid selv om Byglandsfjorden nok var den viktigste ferdselsvegen. Da den første kjørevegen var ferdig i 1842, hadde denne et stigningsforhold som gjorde ferdsel med hest og vogn svært strevsomt. Etter et ras i 1870 ble vegen lagt om forbi rasområdet, og det førte til at stigningsforholdet ble redusert. Vegen har flere ganger vært utsatt for ras, senest i 1997 da den ble skadet på tre steder. Vegen ble i 1926 erstattet av ny veg som delvis ble sprengt inn i fjellet. Deler av traseen ble lagt i en halvtunnel pga. rasfaren og den svært bratte fjellsiden. I 1940 ble det bygd en treoverbygning som skulle ta av for ras, men denne ble senere fjernet. Den økende trafikken førte til at vegen stadig ble utbedret, og halvtunnelen utvidet. Vegen var i bruk frem til 1962 da dagens Rv 9 sto ferdig. Bygging av nyvegen skyldtes delvis rasfaren på gamlevegen, men en annen viktig årsak var også at halvtunnelen ble for lav for biltransporten som gikk til og fra Brokke kraftverk. Nyvegen ble lagt i tunnel tvers igjennom Fånefjell.

### Vurdering

Det bratte og vanskelige terrenget viser hvilke utfordringer som vegbyggingen hadde før moderne utstyr gjorde det mulig å sprengne vegen rett gjennom Fånefjell. Folk har tatt seg frem på ulike måter, og de ulike vegene forteller på en instruktiv måte hvorledes dette har vært gjort ut fra de teknologiske mulighetene som forelå gjennom en tidsperiode på mer enn 500 år. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for alle vegene og de vegrelaterte kulturminnene som inngår i dette vegmiljøet.





# 51-53 Storstraumen vegmiljø

## Bygland, Aust-Agder

|    |           |      |               |
|----|-----------|------|---------------|
| 51 | Hvelvbru  | 1914 |               |
| 52 | Bjelkebru | 1922 | Brunr 09-0496 |
| 53 | Buebru    | 1963 | Brunr 09-0493 |



### Beskrivelse

Brumiljøet består av to generasjoner bruer over Byglandsfjorden. Steinhvelvbrua er bygd i huggen stein og murt med mørtel. Brua har stålrekkverk med en endestabbe på hver side. Bruas totale lengde er 34,5 meter. Begge landkarene er i tørrmurt stein, og det sørøstre brukaret er gjenbrukt i den nye brua fra 1963. Steinhvelvbrua er ikke i bruk i dag. Slusebrua er ei bjelkebru med tre spenn à 9,5 meter og rekkverk av stål med endestabbe på hver side. Ett av bruspennene går over selve slusen, som er sprengt ut i fjellet, og de to andre spennene går over flomløp. De to landkarene og de to brukarene er bygd i tørrmurt stein, og fra brua går det trapper ned til slusen. Den nyere buebrua har et spenn med søyler som går opp til overliggende brubane. Underbygningen og brudekket er i betong. Brua har stålrekkverk, og måler 41,5 meter.

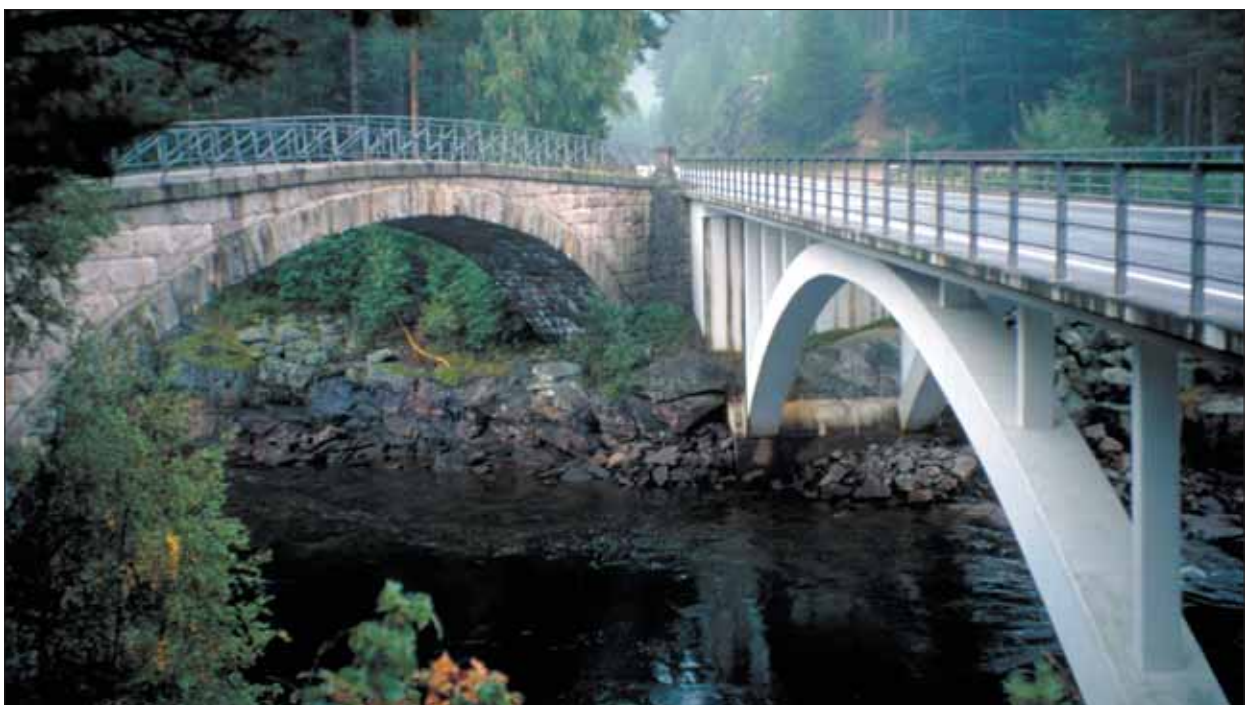
### Historikk

Bruene har vært og er en del av hovedvegnettet gjennom Setesdalen. Ferdelsen foregikk også med båt på Byglandsfjorden, men Straumen var til hinder for at båter kunne passere, og her måtte de trekkes over land. I 1868 ble det bevilget midler til å bygge sluse, og dette førte til at større dampbåter kunne ferdes helt frem til Ose. Steinhvelvbrua erstattet ei eldre trebru, og sto ferdig i 1914. Den var av en ny type steinhvelvbru bygd i huggen stein og murt med mørtel. Slusebrua fra 1922 erstattet også tidligere bru, og ble bygd som et resultat av at slusen ble utvidet. Sammen med steinhvelvbrua inn gikk denne i hovedvegnettet frem til 1963 da ny bru avløste dem begge. Brua fra 1963 ble bygd som ei buebru i betong, og er i dag en del av Rv 9. Med denne fikk vegen en rettere linjeføring.

### Vurdering

Steinhvelvbrua er godt bevart, og et eksempel på de steinhvelvbruene som ble bygd omkring 1900. Steinhvelvbruene ble på dette tidspunktet bygd med huggen stein og mørtel, til forskjell fra de eldre tørrmurte steinhvelvbruene. Den nye teknikken førte til at man kunne bygge steinhvelvbruer med større spenn. Det kan se ut som om man har vært opptatt av å tilpasse den nye betongbuebrua fra 1963 til den gamle. Begge er buebruer, men har ulikt byggemateriale. Slusebrua er et eksempel på ei bjelkebru fra 1920-tallet, og er godt bevart. Samlet sett utgjør bruene et kulturhistorisk verdifullt vegmiljø, og det er viktig at de bevares som en helhet. Store endringer i omgivelsene som forringer dette, vil derfor ikke være forenlig med vernehensikten. Egne vernebestemmelser må utarbeides for bruene.









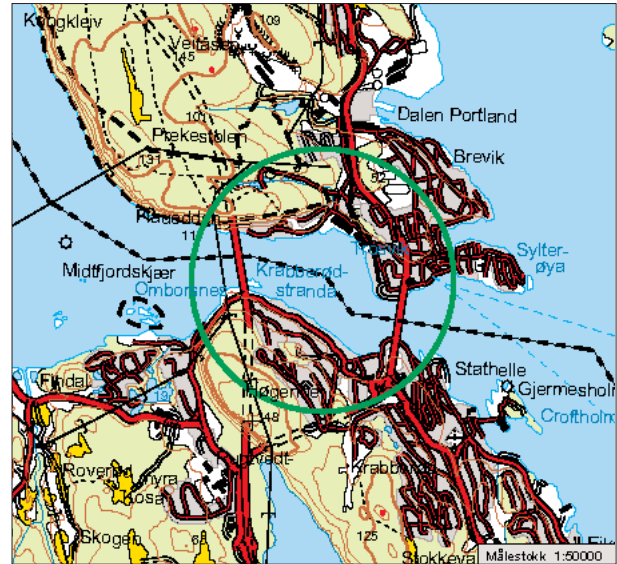
## 54 – 56 Brevik vegmiljø

### Porsgrunn og Bamble, Telemark

|    |             |      |               |
|----|-------------|------|---------------|
| 54 | Bomstasjon  | 1962 |               |
| 55 | Hengebru    | 1962 | Brunr 08-0580 |
| 56 | Skråstagbru | 1996 | Brunr 08-1486 |

#### Beskrivelse

Vegmiljøet omfatter Brevik bru og Grenland bru som begge krysser Frierfjorden ved Brevikstrømmen. I tillegg er det bevart en bomstasjon som sto på Brevik bru i tiden fra 1962 til 1969, samt det som er igjen av det gamle ferjestedet på Stathellesiden. Brevik bru ligger ytterst i strømmen nærmest stedene Brevik og Stathelle, og er ei hengebru med betongtårn. Kjørebanelen er også i betong og hviler på et blåmalt stålfagverk. Brua har et hovedspenn på 272 meter og en totallengde på 677 meter. Brua har i dag to-felts veg, samt relativt ny ensidig gang- og sykkelbane. På nordsiden av brua er det avkjøringer ned til Brevik, som ligger til dels under brua. Videre er det avkjøring til en vegkro, som ligger helt inntil brua. Sør for brua er det avkjøring ned til Stathelle. Grenland bru er ei skråstagbru der kjørebanelen, som er i betong, holdes oppe av en kassekonstruksjon i stål. Brua har et betongtårn som er Norges høyeste på land med 166 meter. Tårnet er



også det eneste med innebygd redeplass for falk. Hovedspennet på 305 meter bæres av 42 bærekabler (skråstag). Brua har en totallengde på 608 meter. På nordsiden av fjorden går brua rett inn i en tunnel. Forankringskablene går inn i fjellet i samme området, og dette er konstruktivt markert. Bruene





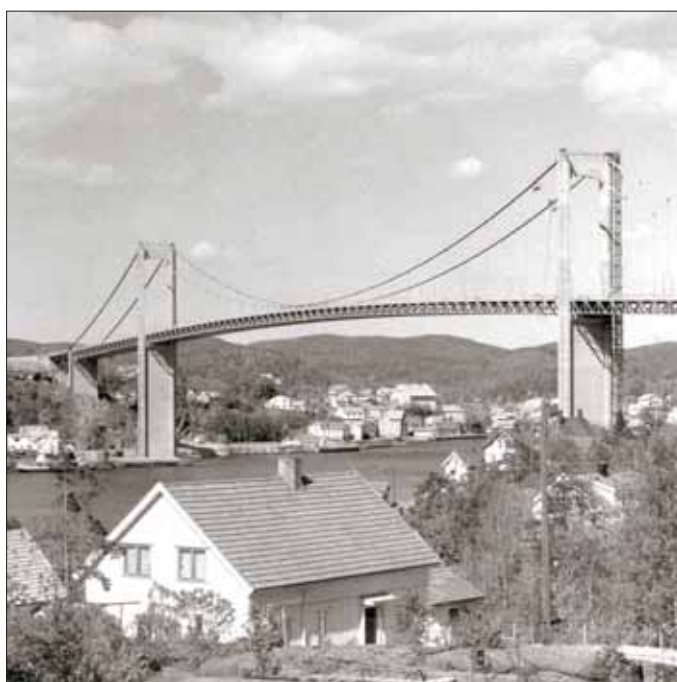
passerer over Norges kanskje mest trafikkerte skipsled, med skip som fører farlig gods til fabrikkene i Porsgrunn og på Herøya. Bruene er godt synlige fra sjøsiden. Den omtalte bomstasjonen står midlertidig lagret på Porsgrunn trafikkstasjon. Tellemaskinen som ble brukt, er også bevart. Rester etter ferjestedet er fortsatt synlig under Brevik bru.

### Historikk

Hovedvegen mot Sørlandet gikk fra ca. 1680 her ved Brevik. Før vegen ble bygd ut, var det vanlig å ferdes lenger ut i fjorden fra Helgeroa til Langesund. På hovedvegen gjennom Brevik hadde det vært båtskyss og deretter ferjesamband i lang tid over Brevikstrømmen da brua ble åpnet i 1962. Gjennomgangstrafikken var etter hvert blitt en plage. Det ble bygd bomstasjon for å finansiere vegbyggingen, og denne ble fjernet i 1969. Trafikkmengden på Ev 18 ble etter hvert betydelig, og derved også behovet for å skille lokal og regional trafikk. I 1996 åpnet Grenlandsbrua som var siste parsell av stamvegutbyggingen over Eidangerhalvøya. Siste del av utbyggingen omfattet også to tunneler. Brevik bru er i dag del av Rv 354 og fortsatt en viktig del av vegnettet i regionen.

### Vurdering

Vegmiljøet inneholder spor etter det eldste ferjesambandet, brua som avløste dette, samt enda ei nyere bru. De endringer som har skjedd i Brevik er et typisk eksempel på en utvikling der hovedvegen først går gjennom tettstedet, så i nærheten av tettstedet, og etter hvert langt utenfor tettstedet. Vegmiljøet har en dominerende plass i landskapsrommet og det er lett å oppfatte de endringer som har skjedd. Brevik bru er nummer to i rekken av denne typen hengebruer som senere skulle bli mye brukt for større spenn her i landet. Varoddbrua ved Kristiansand fra 1956 er den første av typen. Skråstagbruer er det langt færre av, men en del er bygd på 1990-tallet. Bruene gir et imponerende inntrykk og har hver for seg arkitektonisk verdi. Det er viktig at bruene med konstruksjoner og detaljer bevares, i likhet med det som er bevart av ferjestedet i Stathelle. Bomstasjonen søkes også gjenoppsatt i nærheten av Brevik bru. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for vegmiljøet.





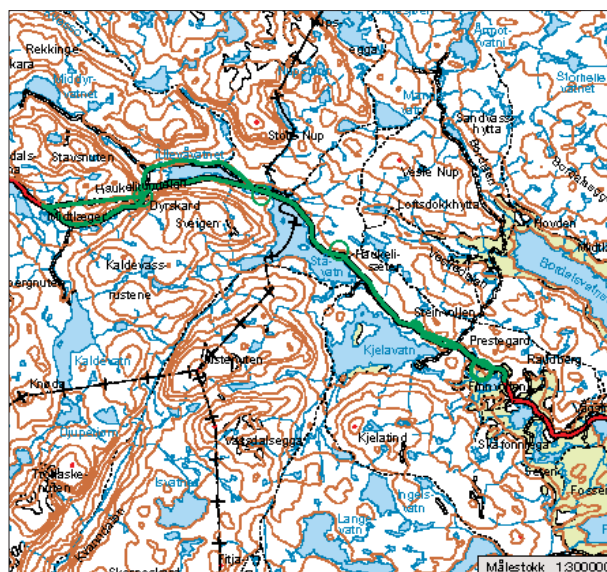
## 57-66 Haukelifjell vegmiljø

### Odda, Hordaland – Vinje, Telemark

|    |                           |           |              |
|----|---------------------------|-----------|--------------|
| 57 | Høgfjellsveg              | 1874      |              |
| 58 | Brakke                    | 1870      |              |
| 59 | Brakke                    | 1880      |              |
| 60 | Kjøreveg/tunnel           | 1900      |              |
| 61 | Brakke                    | 1930      |              |
| 62 | Høgfjellsveg/<br>tunneler | 1968/1982 | Ev 134       |
| 63 | Brøytestasjon             | 1968      | Gnr/bnr 99/2 |
| 64 | Snøfreser                 | 1967      |              |
| 65 | Lastebil                  | 1973      |              |
| 66 | Snøfreser                 | 1983      |              |

#### Beskrivelse

Den eldste kjørevegen er bevart i en strekning på 1,3 km og ligger i Telemark som en sløyfe utenfor Vågslitunnelen. Strekningen er asfaltert, og stedvis sikret med stabbesteiner. Deler av vegen er bygd på tørrmur etter chaussee-prinsippet med slake svinger og lavt stigningsforhold. Ved vegen er det bevart rester etter en anleggssmie. Vegen er i dag turistveg, og brukes også i perioder når Vågslitunnelen er stengt. I de seneste to årene er det foretatt restaurering av murverket langs vegen. Nord for kjørevegen går den gamle ridevegen som antas å være fra forhistorisk tid over fjellet. I dette området er det også bevart en anleggsbrakke i stein. Bygningen består av ett rom, og er delvis bygd inn i terrenget. Bygningen har kun jordgulv, og det finnes ikke dør i brakken, noe som har ført til at sauer har søkt tilflukt her. Bygningen trenger vedlikehold, og deler av veggene er i ferd med å rase ut. Som del av det samme miljøet ligger også Botn skysstasjon bevart rett vest for Vågslid. I Dyrskar er bevart en annen parsell av den første kjørevegen i tillegg til en mindre omlegging av denne. Langs den opprinnelige traseen som følger nordsiden av Ulevåvatnet er det bevart en rekke merkesteiner, og innhugde årstall kan ses flere steder. En anleggbrakke fra 1880 er bevart. Denne var i bruk under byg-



gingen av vegen. Bygningen er i god stand, og brukes i dag som velferdshytte for etatens ansatte.

Omlegging i Dyrskar resulterte i en tunnel som var i bruk fra 1900 til 1919. Den har ikke vært i bruk siden, og har derfor bevart sin opprinnelige form. I bergveggen ved den sørlige inngangen finnes flere inskripsjoner. I dette området ligger også en anleggsbrakke bevart. Den er restaurert og fremstår i dag som en 1930-talls brakke. Den er bra vedlikeholdt og brukes i dag som velferdshytte. Nåværende Europaveg 134 binder disse ulike vegminnene sammen mellom Horda i Hordaland og Vinje i Telemark. Vegen ligger i et åpent og værutsatt høgfjellslandskap. Vegen er helårsåpen, men tidvis stengning eller kolonnekjøring er vanlig i vinterhalvåret. På Telemarksiden ligger Haukelisæter brøytestasjon som består av garasjer, oppholdsrom og rom for innkvartering. Vegbanen er på store deler av strekningen forhøyet i forhold til terrenget omkring, og mange tunneler sikrer mot ras og ufremkommelighet. Den lengste tunnelen er Vågslitunnelen. Den har et venterom som tas i bruk når



vegen må stenges pga. uvær. Dette er bygninger som er helt nødvendige på denne typen høgfjellsveg. På brøytestasjonen er det oppbevart tre maskiner. Den ene maskinen er en snøfreser av fabrikat Øveraasen PW1400 Super bygd på en hjullaster av type Michigan 65AWS. Denne snøfresen er spesielt utviklet for Haukelifjell og snøforholdene her. Freserfronten har to like og parallelle vifter som arbeider etter et 1-trinns prinsipp. På en forlengelse av hjullasterrammen bakover er det montert to Volvo motorer på 250 hk. hver. Fra disse går det en drivaksel frem på hver side av førerhuset til de to freserviftene. Maskinen har en egenvekt på 11 tonn og kapasiteten er ca. 2000 tonn snø per time. Det er også bevart en Volvo lastebil FB88-32 1973 modell av type bulldog (frambygd). Den har boggi bakaksler med løftbar bakerste aksel. Lastebilens egenvekt er på 10,4 tonn og tillatte totalvekt er 22,5 tonn. Motoren er på 260 hk. En snøfreser fra 1983 gjør i dag jobben med snøbrøyting på Haukelifjell. Maskinen er av type Øveraasen «Big John» HH750/ PVS210. Den er 2-akslet og rammestyr, og har en vekt på ca. 23 tonn. Den har en motor på 750 hk og en kapasitet på ca. 3000 t/h. Arbeidshastighet er inntil 11 km/t, og transporthastighet inntil 40 km/t.

### Historikk

Den første kjørevegen mellom Vågsli og Røldal over Haukelifjell ble ferdigbygd i 1889, men den var kun åpen for ferdsel i noen få sommermåned. Arbeidet ble påbegynt på 1860-tallet og pågikk både fra Hordalandsiden og Telemarksiden samtidig. Denne utvalgte vegstrekningen ble ferdig allerede på midten av 1870-tallet. Steinbrakken som er bevart, ble benyttet under anleggsarbeidet, og må derfor antas å være oppført omkring 1870. På 1970-tallet var brakken sterkt ødelagt og taket manglet. Den ble derfor gjenoppbygd og fikk nytt torvtak. I Hordaland var vegen lagt gjennom Dyrskar, et skar som var svært utsatt for rasfare. I dette området var det også en arbeidsbrakke. Den ble innkjøpt fra Telemark og oppsatt i Dyrskar i 1880-årene. Brakken fikk påbygde gavler i 1930, og på midten av 1990-tallet ble

den restaurert til sitt utseende i denne perioden. Pga. rasfaren ble det etter kort tid bestemt å bygge tunnel her, og dette arbeidet pågikk fra 1891 til 1900. Dette avbøtende tiltaket viste seg imidlertid ikke å være særlig til hjelp for fremkommeligheten, og etter 19 års bruk ble vegen lagt helt om slik at den fulgte nordsiden av Ulevåvatnet.

Helårsvegen var på deler av strekningen i Telemark ferdig i 1960, men hele strekningen mellom Øst- og Vestlandet ble først offisielt åpnet i 1968. Før vegen ble bygd, var det gjort mange grundige studier om hvordan vind og snø virket i området. Resultat av disse studiene var å legge vegbanen opp over det omkringliggende terrenget, og dette var en metode som vakte internasjonal oppmerksomhet og interesse. Brøytestasjonen ble oppsatt i forbindelse med anleggsarbeidet i 1968. Den har vært i bruk siden da, og vært jevnlig vedlikeholdt. I 1982 kom den siste tunnelen som avløste chausse-svingene opp Austmannalia, og i 1987 fikk flere vegstrekninger belysning.

Til den nye helårsvegen ble det også prosjektert





en ny type stor snøfreser på hjulunderstell. Maskinen måtte ha stor kapasitet for drift på dette fjell- overgangspartiet med den snømengden og de vær- forholdene det kunne være her gjennom en lang vintersesong. Videre var det viktig at den nye vegen ble helårsåpen med minst mulig stengning pga. snøproblemer.

På kort tid utførte firmaet Øveraasen oppdraget med å bygge fire eksemplarer av denne nye maski- nen, og disse ble levert til åpningen i 1968. Opp- rinnelig var to av maskinene plassert på Telemark- siden og to på Hordaland-siden. Maskinene viste seg effektive, og utførte sine oppgaver og strabaser godt gjennom vintrene. Enkelte tekniske problemer ble løst, og noen komponenter forbedret. I 1986 var nye maskintyper kommet til, og to gikk da ut av bruk, mens to fortsatte å være i drift. Den siste av disse spesielle Haukeli-fresene var i drift annet- steds i Telemark frem til sesongen 1994/95. Lastebi- len som er bevart, ble levert til Statens vegvesen Telemark i januar 1973, og et viktig bruksområde var som brøytebil på Haukelifjell. For etaten repre- senterer denne et nytt utviklingstrekk ved å være den første frembygde lastebil til brøyting. Foran denne anskaffelsen var det atskillig diskusjon og ulike meninger. Skepsisen viste seg ikke å slå til, og erfaringene med bilen i brøyting var gode. Fører- plassen kom høyere og vesentlig nærmere plo- gen enn ved normalbygde biler, og sikten for føreren var god. Dette ble også hjulpet av et vinduselement med roterende vindu som ble satt inn før brøyte- sesongen begynte. Bilen var i etatens bruk i 12 år, og

ble tilbakekjøpt i 1999. Pga. sin allsidighet samt høye lasteevne og gode brøyteegenskaper, ble det på midten av 1970-tallet anskaffet mange slike i vegvesenets maskinpark.

Dagens snøfreser er hjulgående og spesiell, etter- som det er den største snøfresen i Statens veg- vesens eie, i likhet med en tyskbygd Schmidt hjulfreser som går i Hordaland. Behovet for en stor hjulfres for vintervedlikeholdet over Norges mange fjelloverganger ble drøftet i 1982/83 i forbindelse med et større analyse- og utredningsarbeid over snøfreserparken i etaten. Fjelloverganger på Salt- fjellet i Nordland var stedet der behovet var størst. Et samarbeid mellom etaten og leverandøren Øver- aasen førte til at tekniske løsninger og spesifika- sjoner ble utarbeidet for en to-akslet rammestyr- t maskin. Resultatet ble en ny maskin med ny type vifteaggregat med matepropell og utkastvifte som arbeidet i to trinn. Dette systemet har betegnelsen PV. Maskinen ble kalt «Big John» og levert i 1983. Etter prøver på Haukeli arbeidet den på Saltfjellet inntil vegen der var ferdig ombygget i 1991. Den ble deretter gjennomgått teknisk og overført til Hauke- li, hvor den siden har vært stasjonert og i arbeid.

Maskinen representerte et utviklingsarbeid, utført og bygd her i landet, med flere nye tekniske løsninger. I de første årene var det enkelte drifts- problemer, som ble bearbeidet og tatt hånd om i samarbeid mellom bruker og leverandør. I ordinær drift har maskinen en meget stor kapasitet og evne til å «rydde vegen». Det er bare dette eksemplaret som er bygd av maskintypen.



## Vurdering

Haukelifjell vegmiljø står i en særstilling i denne verneplanen. Vegmiljøet inkluderer både vegstrekninger, bygninger og maskiner, og dette er noe som vi har rettet spesiell oppmerksomhet mot i denne verneplanen. For vern er det valgt ut to generasjoner kjøreveger, tre anleggsbrakker, en brøytestasjon og tre maskiner der den ene snøfresen er spesielt utviklet for stedet. I tillegg er det bevart en rekke annet vegutstyr og andre vegrelaterte kulturminner.

Steinbrakken er en av de eldste vegarbeidsbrakene som finnes i Statens vegvesen. Den er riktignok nokså mye restaurert, men viser bredden i etatens bygningstyper. De utvalgte parsellene av den første kjørevegen er godt bevart, og i tillegg er det en rekke andre kvaliteter ved vegen som er bevart, eksempelvis flere vegarbeidsbrakker av ulik alder, rester etter anleggsmie, diverse innhugde årstall og initialer etter vegarbeidere. Murverket langs vegstrekningene er under restaurering. Den første vegomleggingen i Dyrskar har bevart en av landets eldste vegtunneler. Dette er en av få fra denne tidsperioden som ikke er utvidet i senere tid. Den nye helårsvegen fra 1968 er bygd med forhøyet vegbane og mange tunneler. Denne løsningen fikk stor betydning for å holde vegen åpen hele året, og er

senere benyttet mange andre steder i landet. Helårsvegen er med de eldste tunnelene fra 1960-tallet, og de nyere tunnelene og utbedringene av vegutstyr fra 1980-tallet, et godt eksempel som viser endringer av vegbyggingsteknikk i en periode fra 1965 til 1990. Ulikhetene mellom de gamle og de nyere vegene er tydelige, og vegmiljøet har høy pedagogisk og opplevelsesmessig verdi.

Brøytestasjonen på Haukelisæter er en svært typisk bygning for etaten, og for fjellområdet. Bygningsanlegget har fortsatt bevart deler av sin opprinnelige form, i tillegg til at det har nyere utviklingstrekk. Maskinparken med de tre maskinene som er bevart, har klar sammenheng og tilknytning til Haukelifjell. Spesielt gjelder dette snøfresen Øveraasen PW1400 Super som er utviklet og bygd for å gå her. Dagens snøfreser «Big John» er i tillegg en av landets to største.

For de omtalte vegminnene vil det for de eldste vegparsellene være viktig med et strengt vern der få endringer tillates. For Ev 134 er det viktig å bevare linjeføringen samt høgfjellsprofilen fra 1968 der dette er tydelig og fungerer bra. Mindre endringer av vegutstyr vil imidlertid kunne være forenlig med formålet for vern.

Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for de enkelte vegminnene i vegmiljøet.

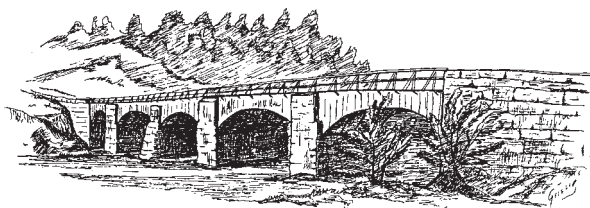




## 67-72 Bommestad vegmiljø

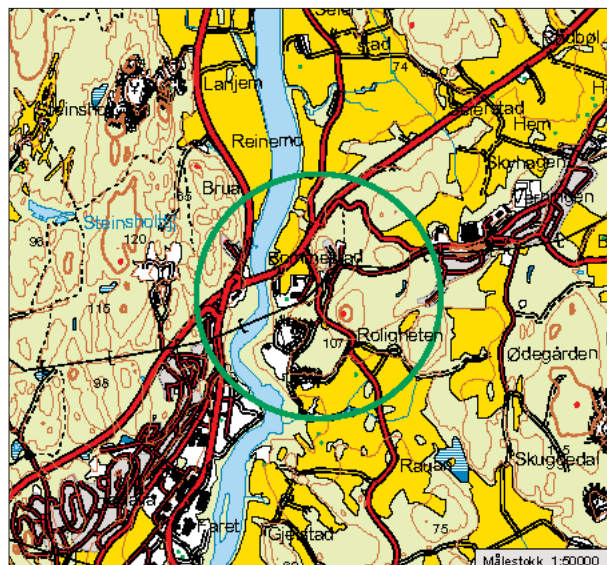
Larvik, Vestfold

|    |                 |      |               |
|----|-----------------|------|---------------|
| 67 | Rideveg         | 1500 |               |
| 68 | Rideveg         | 1600 |               |
| 69 | Kjøreveg        | 1650 |               |
| 70 | Fransk prinsipp | 1808 |               |
| 71 | Chausse         | 1873 | Fv 169        |
| 72 | Kjøreveg        | 1959 | Ev 18         |
| 72 | Fagverksbru     | 1959 | Brunr 07-0157 |



### Beskrivelse

Bommestad vegmiljø består av seks generasjoner veger som alle har vært hovedveger gjennom fylket. De eldste ridevegene er spor etter hulveger, der flere parallelle vegfar ligger ved siden av hverandre. Vegene er slitt ned i bakken med opp til en meters dybde. Den første ridevegen som er kjent fra skriftlige kilder er ca. 1,8 km, og veggrunnen består av gress og grus. Vegene kan følges vestover mot Lågen, og nær elven er det lagt kavlebruene. Den er stedvis bygd opp med tørrmur. «Kongeveien» fra 1650 som var i bruk til 1808 er ca. 1,5 km, og vegdekket varierer fra sand og grus til asfalt. Stedvis er



vegen skadet av vannerosjon. Den er delvis oppbygd i terrenget, og den nordligste delen brukes i dag som turveg. Den første ravegen fra 1808 er bevart i en lengde på ca. 500 meter og denne går i tilnærmet rett linje. Vegene har bred vegbane og brede, dype sidegrøfter. Den er oppmurt over terrenget, og veggrunnen består av gress og jord. Rester etter landkar fra brua bygd i 1808 er bevart. Den nye ravegen, også kalt Bommestadbakkene, overtok som hovedveg i 1873. Den er lagt i myke slynger med maksimal stigning på 1:20. Vegene er stedvis utvidet. Den er i dag asfaltert og del av Fv 169. Brua fra 1902 er ikke bevart. Den ble erstattet av ei fagverksbru i stål med overliggende kjørebane i 1959. Europavegen er lagt tilnærmet i rett



linje. Bommestadområdet er i dag et mye brukt turområde, og det er skiltet med informasjonstavler.

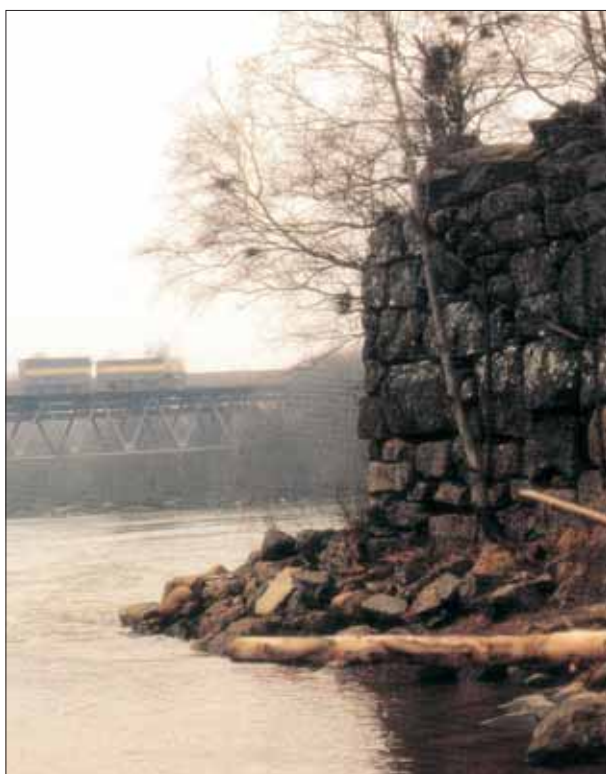
### Historikk

På Vestfoldraet øst for Larvik ligger Bommestad, og her har ferdselsvegene gått gjennom forhistorisk tid, middelalder og frem til nåtid. På Bommestad krysser raet Vestfolds største elv Lågen. Før 1650 var det rideveger, og på midten av 1600-tallet ble disse utbedret til kjøreveger. Den første kjørevegen ble kalt «Kongeveien», og var i bruk som hovedveg frem til 1808. I følge skriftlige kilder kunne man i 1665 kjøre med hest og vogn fra Oslo til Larvik. Da denne ble nedlagt sto det ferdig en ny hovedveg, Raveien, som hadde sin brukstid fra 1808 til 1873. Fra 1808 og frem til 1902 var det trebru over Lågen noen hundre meter lengre nord enn dagens bru. Vegene ble igjen omlagt, og ny raveg, som var bygd etter chausse-prinsippet, ble lagt i opprinnelig 12 slynger og hadde funksjon som hovedveg frem til 1956. Fra 1902 til 1959 ble Lågen krysset ved hjelp av ei stålfagverksbru med en kjørebane. Denne lå rett sør for nåværende bru. I 1956 sto ny hovedveg ferdig, og som del av denne ble nåværende bru bygd i 1959.



### Vurdering

Vegene i Bommestad vegmiljø er alle tidstypiske, og de har form og utseende som er representative for datidens krav og bruk. I tillegg til vegene finnes det også rester etter ulike bruer som har krysset over Lågen. I området foreligger det ytterligere planer om ny hovedveg, og stedet vil dermed få sin hovedveg nummer syv. Det store antall vegger på ett og samme sted er en enestående samling vegminner. Området egner seg svært godt for tilrettelegging og formidling. De eldste hulvegene er automatisk fredet i medhold av Kulturminneloven. For de andre vegene er det nødvendig å utarbeide egne vernebestemmelser.





## 73-74 Lierbakkene vegmiljø

### Lier, Buskerud

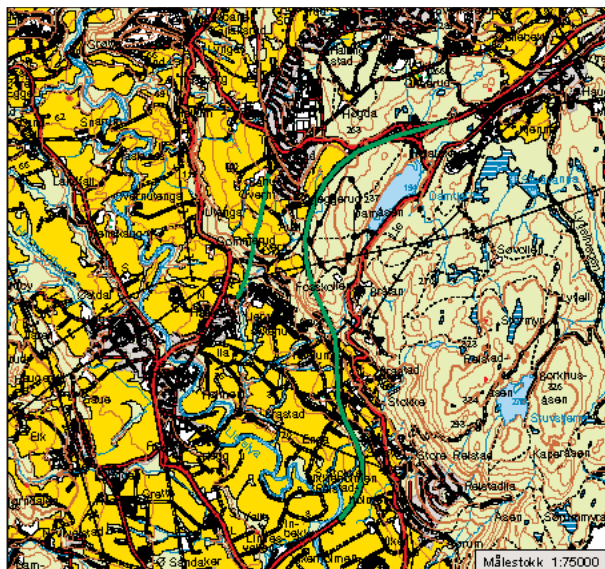
|                                       |           |              |
|---------------------------------------|-----------|--------------|
| 73 Kjøreveg                           | 1665      |              |
| 74 Motorveg<br>med midtdeler          | 1967-1972 | Ev 18        |
| 74 Tunneler                           | 1967-1972 |              |
| 74 Kryss                              | 1967      | Ev 18/Rv 289 |
| 74 Platebru Kirkelinna<br>mot Oslo    | 1967      | Brunr 6-0694 |
| 74 Platebru Kirkelinna<br>mot Drammen | 1967      | Brunr 6-0695 |

### Beskrivelse

Lierbakkene vegmiljø består av flere generasjoner veger der kun den eldste og yngste kjørevegen vil omfattes av vern. Den eldste kjørevegen er fra 1665 og kalles Paradisbakken. Den er ca. 1 km lang og svært bratt. Vegens bredde varierer fra kjørevegstandard til sti, og vegdekket varierer likeledes mellom grus, gress og jord. Stedvis er vegen nygrøftet. Vegen går forbi Lier bygdetun, og på toppen av Paradisbakken er det god utsikt nord- og vestover mot Lierdalen og Drammensfjorden. Utsikten var kjent også utover landets grenser. Navnet Paradisbakken kan komme av denne utsikten eller også kan navnet komme av ordet parvis som kan bety at det måtte to hester til for å dra et lass opp de bratte bakkene. Vegen brukes i dag som atkomstveg til boliger og turveg. Motorvegen ligger sør for Paradisbakken. Strekningen er 4,44 km lang og går fra Lierelva og opp dalen gjennom tunnelene og til toplankysset Kirkelinna. Motorvegen skjærer gjennom jordbrukslandskapet, men har god terrengtilpasning. Kirkelinna er et toplanskryss i samsvar med tidens idealer med romslige av- og påkjøringsramper og åpne grøntarealer med noen få trær.

### Historikk

Som en forlengelse av den første offentlige kjørevegen i Norge ble det omkring 1665 bygd veg videre fra Hokksund, via Drammen og til Oslo, og Paradisbakken var del av denne hovedvegen frem til 1865 da ny veg til Lierskogen var bygd. Motorvegen som her er valgt ut, var den første motorveg med midtdeler som ble bygd i Buskerud, og en av de første i landet. Omfattende planer for utbygging av motorveger ble lagt av Opplysningsrådet for biltrafikken, og denne strekningen er en av de få som ble realisert. En samlet plan for motorvegutbyggingen ble utarbeidet med trinnvis utbygging. Første del av utbyggingen sto ferdig i 1967 med to-felts motorveg og krabbespor med egen tunnel. Det ble anlagt bruer, og planeringsarbeid inkluderte nedre forsterkningslag for fire-feltsløs-

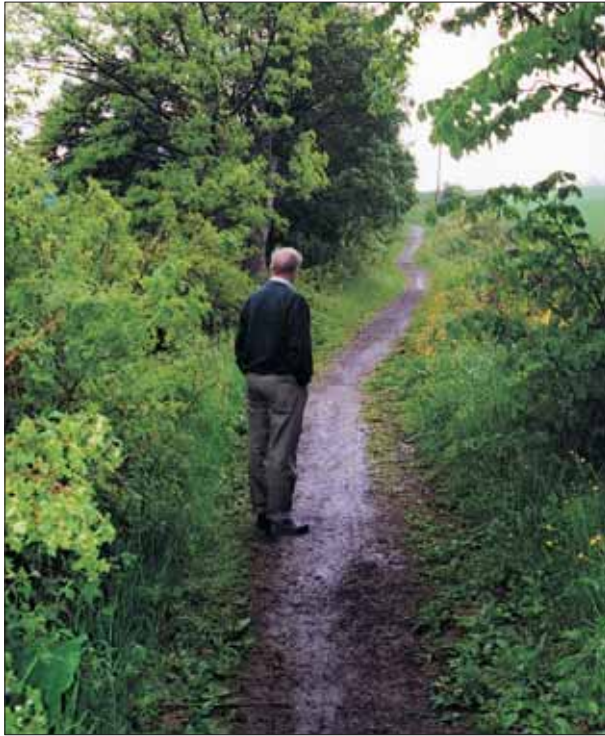


ning. I 1972 sto fire-felts løsning ferdig med ny tunnel for sørgående løp sikret med prefabrikkerte betonghvelv. De to eldste tunnelene var sikret med henholdsvis plasstøpt betong og bolter/sprøytebetong. Vegutstyr er stedvis skiftet ut etter at vegen ble bygd.

### Vurdering

Den eldste vegen er et eksempel på landets første offentlige kjøreveg som i stor grad har fått opprettholdt sin opprinnelige funksjon og bruk. Hensikten med vernet er å bevare vegen slik den fremstår i dag, og vernet må ses i sammenheng med de øvrige utvalgte vegstrekningene av Sølvveien. Motorvegen er et godt eksempel fra starten av motorvegutbyggingen i Norge. Byggingen av motorveger var ett viktig trekk fra midten til slutten av 1960-tallet der man hadde hentet idealene fra utlandet. På bakgrunn av den økende biltrafikken og ønsket om effektivisering, ble motorvegene med midtdeler sett som en god løsning. Motorvegen er derfor et typisk eksempel fra nyvinningene innen vegbyggingen i denne perioden. Motorvegen i Lier er tidstypisk mht. løsninger og teknisk standard. Linje-





føringens vurderes som vellykket slik at både kjøreopplevelsen og vegens tilpasning til terrenget fungerer. Kirkelinnakrysset er et tidstypisk toplanskryss som fortsatt fungerer i dag. Hensikten er å bevare motorvegens linjeføring. Vegutstyr og detaljering søkes ikke nødvendigvis bevart. I dette ligger at anleggelse av flere felt eller moderniseringer i vegutstyret kan være forenlig med den form for vern som foreslås. Endring av horisontal eller vertikalprofil for dagens felt vil derimot ikke være forenlig med hensikten med vernet. Kirkelinnakrysset søkes bevart med større grad av



© FJELLANGER WIDERØE AS

detaljering inkludert utformingen av grøntarealene. Til sammen formidler vegene ytterpunkter i norsk veghistorie gjennom 350 år. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.







## 75-78 Borgenesset vegmiljø

Ringebu, Oppland

|    |          |      |        |
|----|----------|------|--------|
| 75 | Rideveg  | 1500 |        |
| 76 | Kjøreveg | 1700 |        |
| 77 | Chausse  | 1863 |        |
| 78 | Kjøreveg | 1940 | Fv 375 |

### Beskrivelse

Borgenesset vegmiljø består av fire generasjoner veger, alle tidstypiske både i utseende og form. Den eldste ridevegen går i bratt terreng. På nordøstre side av vegen finnes flere steder oppbygde terrasser som viser spor etter dyrking. Området er tett bevokst med gran og enkelte løvtrær. Vegens lengde er ca. 500 meter. Vegdekket er naturpreget med gress og grus og stedvis fjell i dagen. Murene på yttersiden er av bruddstein og delvis dekket av mose. Vegen er i dag merket som en del av Pilegrimsleden fra Oslo til Trondheim. Traseen som kalles Kongevegen går forbi gårdene Torsgard og Nedre Borgen. Langs deler av vegens nordøstre



side følger et steingjerde av huggen stein, i tillegg til flere store løvtrær. Vegdekket er grus. Enkelte steder er muren skadet og noe utrast. Chausseen fra 1863 er ca. 350 meter. Vegen ligger på en murt steinfylling som er lagt mellom fjellveggen og Losnavannet. Flere steder ses merker i fjellet etter håndboring. Langs mesteparten av vegen står stabbesteiner. Vegdekket er grus med noe gress i midtre del. Langs deler av vegen går et trekkverk som delvis er utrast og til dels nedsunken i vegen. En sundstue ligger ved vegen. På et sted er det innhugget følgende i fjellveggen på innsiden av vegen: «Flom 18 juni 1860». Vegen ligger i dag med innkjøring kun fra en ende og er helt avskåret fra Ev 6. Traseen med «Losnabakkene» fra 1940 er i dag fylkesveg. Den har forbindelse med Ev 6 i begge ender. Vegen er bygd omkring 1 meter over terrenget med dype sidegrøfter.

### Historikk

Den eldste traseen har opprinnelig vært anlagt som rideveg. Vegen er bygd inn i terrenget, dels med tørrmur i ytterkant. Vegen bærer preg av å ha hatt flere bruksformål. Vegpartiet lengst mot nordvest har hulvegspreg og viser slitaspespor i fjellet. Konge-





vegen fra omkring 1700 antas å være del av denne første fasen av kjøreveger, og ble nedlagt som hovedveg rundt 1860. Gudbrandsdalsschausseen ble da bygd som en ny trase av hovedvegen Oslo-Trondheim i perioden 1857 til 1863, og nye prinsipper for vegbygging ble tatt i bruk. Mens den eldre kjørevegen gikk litt oppe i lien, ble strekningen ved Borgenesset nå lagt helt nede ved Losnavannet etter hovedplan utarbeidet av C. W. Bergh. Veggen ble i stor grad anlagt på fyllmasser og en 4-5 meter høy mur av huggen stein i ytterkant. Muren fikk en svak helling fra vannet opp mot vegbanen. Chausseen var i bruk som hovedveg frem til 1940-tallet. Under andre verdenskrig ble det bygd ny trase for hovedvegen, og vegen ble igjen lagt lenger opp i lien, noe som ga et stigningsforhold som innebar at de såkalte «Losnabakkene» ble kjent for å være et svært vanskelig vegparti. Allerede i 1972 ble vegen avløst av den nye Ev 6. Dermed ble traseen nok en gang endret ved bygging nær vannet.



### Vurdering

Vegene representerer ulike traseer av hovedvegen gjennom Gudbrandsdalen. Vegene er bygd etter ulike byggeprinsipper som er representative for sin tid. Gjennom området går også dagens Ev 6. Det er viktig å bevare vegenes linjeføring, og vegen fra 1863 har i tillegg flere detaljer som må bevares som del av vegenes historie. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for de enkelte vegen i vegmiljøet.







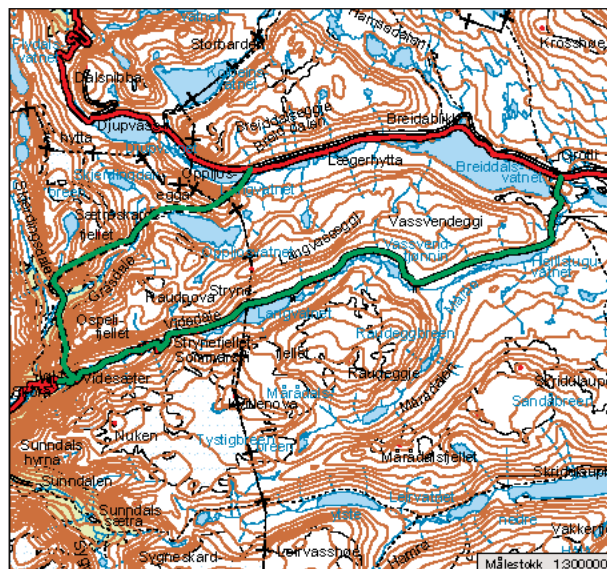
## 79-80 Strynefjellet vegmiljø

Stryn, Sogn og Fjordane – Skjåk, Oppland

|    |              |      |        |
|----|--------------|------|--------|
| 79 | Høgfjellsveg | 1895 | Rv 258 |
| 80 | Høgfjellsveg | 1978 | Rv 15  |

### Beskrivelse

Vegene strekker seg over Strynefjellet. Den eldste vegstrekningen går fra Skore i Sogn og Fjordane til Grotli i Oppland. Den nyeste veggen begynner ved Skåre bru og fortsetter gjennom tunneler og langs Breiddalsvatnet til Grotli hvor vegene møtes. Vegene går gjennom et høgfjellsterreng. På Sogn og Fjordane-siden er det bratt og rasutsatt terreng. Den eldste veggen er bygd med stigningsforhold omkring 1:20, og har grusdekke og stabbesteiner. Den har status som nasjonal turistveg, og er kun åpen for ferdsel om sommeren. Den nyeste veggen har bra standard og to-felt. Tunnelene har en samlet lengde på 10806 meter og en høyde på 4 meter. Veggen passerer flere bruer, et 100 meter langt ras-



overbygg i Grasdalen og raskjeger i tilknytning til dette i 250 meters lengde. For å holde kontroll med Napefonda blir det hver høst lagt ut sprengstoff i terrenget. Sprengstoffet løses ut med radiosignal.







### Historikk

Gamle Strynefjellsveg var en viktig hovedferdselsveg mellom øst og vest, og sto ferdig i 1894. Før vegen ble bygd var det forhandlinger og diskusjoner om vegvalget over fjellet, i tillegg til vegens kjørestandard. Da vegen sto ferdig, var det imidlertid enighet om at den både hadde gode stigningsforhold og høy byggeteknisk kvalitet. Nye Strynefjellsveg eller Rv 15 erstattet den gamle i 1978. Vegen hadde vært planlagt allerede fra 1960-tallet, og det var utført registreringer av vind-, snø og rasforhold. Modellforsøk ble benyttet for å studere hvordan den planlagte vegtraseen ville fungere under ekstreme forhold. I den nye traseen ville man redusere faren for ras, kolonnekjøring og stengning. Alle tunnelene fikk telefonsamband som de første i Sogn og Fjordane. Tidlig på 1980-tallet ble det også satt opp telefonautomater til de reisende for de gangene vegen likevel ble stengt. Det ble montert gassmålere for karbonmonoksyd og siktmålere i tunnelene. Ved for høye verdier ble tunnelene automatisk stengt.

### Vurdering

Det ble lagt ned mye arbeid over flere år for å kunne forsere høgfjellet på en sikker måte. Vegmiljøet viser to generasjoner veger over høgfjellet med store forskjeller i vegbyggingsteknikk, linjeføring og standard. Gamle Strynefjellsveg er en av få

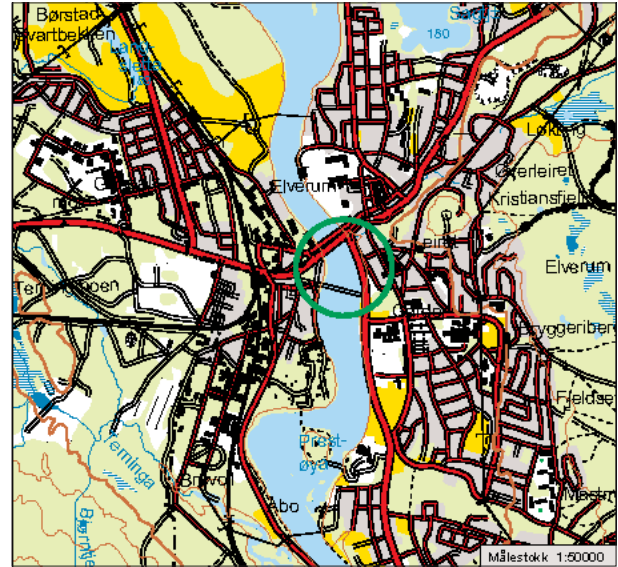
strekninger på landsbasis som skal ha grusdekke også i fremtiden. Dette har Statens vegvesen allerede bestemt gjennom sine vegplaner. Vegen er et godt bevart eksempel på veg fra slutten av 1800-tallet med tørrmurer, hårnålsvinger på vestsiden av fjellovergangen, en-felts bredde og sikring med stabbesteiner. Vegen er lite endret siden den ble bygd. Den nye vegen fra 1978 viser en videreføring av den første helårsvegbyggingen som begynte med høgfjellsvegen over Haukelifjell fra 1968. Ny planlegging og nye byggemåter ble tatt i bruk for å sikre åpen vinterveg, og Strynefjellsvegen representerer et senere eksempel på den moderne byggemåten der vegbanen er lagt opp fra sidearealene for at snøen skulle kunne blåse bort. Begge steder har rasfare vært et problem som er løst ved tunneler. I tillegg er det langs Strynefjellsvegen satt opp andre former for rassikringstiltak, eksempelvis raskjegler som skal bremse hastigheten til et eventuelt ras. Det er viktig at vernet omfatter bevaring av gamle Strynefjellsveg slik den ligger i dag uten at linjeføring, tverrprofil eller dekke endres. Jevnlig vedlikehold av dekket er nødvendig. Dersom vegen over tid får for stor belastning av tung trafikk, må løsningen være å redusere trafikkmengden, særlig i den perioden av året da størst skader oppstår. Den nye Strynefjellsvegen, Rv 15, bør bevares med linjeføring, tverrprofil og rassikring. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for begge vegene.



## 81-82 Elverum vegmiljø

Elverum, Hedmark

|    |             |      |               |
|----|-------------|------|---------------|
| 81 | Fagverksbru | 1862 |               |
| 82 | Hengebru    | 1936 | Brunr 04-1585 |



### Beskrivelse

Miljøet viser to generasjoner bruer som krysser Glomma i sentrum av Elverum. Totalt ligger det her tre bruer, men den midterste platebærerbrua fra 1979 er ikke tatt med i miljøet som ønskes vernet. Gammelbrua ligger lengst mot sør og har åtte spenn med varierende spennvidde, og i relasjon til spennvidden varierer også høyden på fagverksveggene. Samlet gir spennene en brulengde på ca. 263 meter. Tverr- og langbærene er av stål, mens brudekke og slitelag er i tre. Både landkarene og de syv pilarene er murt opp av tilhugd stein og mørtel. Nybrua lengst nord er ei hengebru med total lengde på 186 meter fordelt på tre spenn. Spennvidden,

som tilsvarende tårnavstanden, er 160 meter. Føringsbredden er fem meter med to motgående kjørefelt og tillatt bredde på kjøretøy er maksimum to meter. Brudekket består av betong hvilende på stålbjelker.



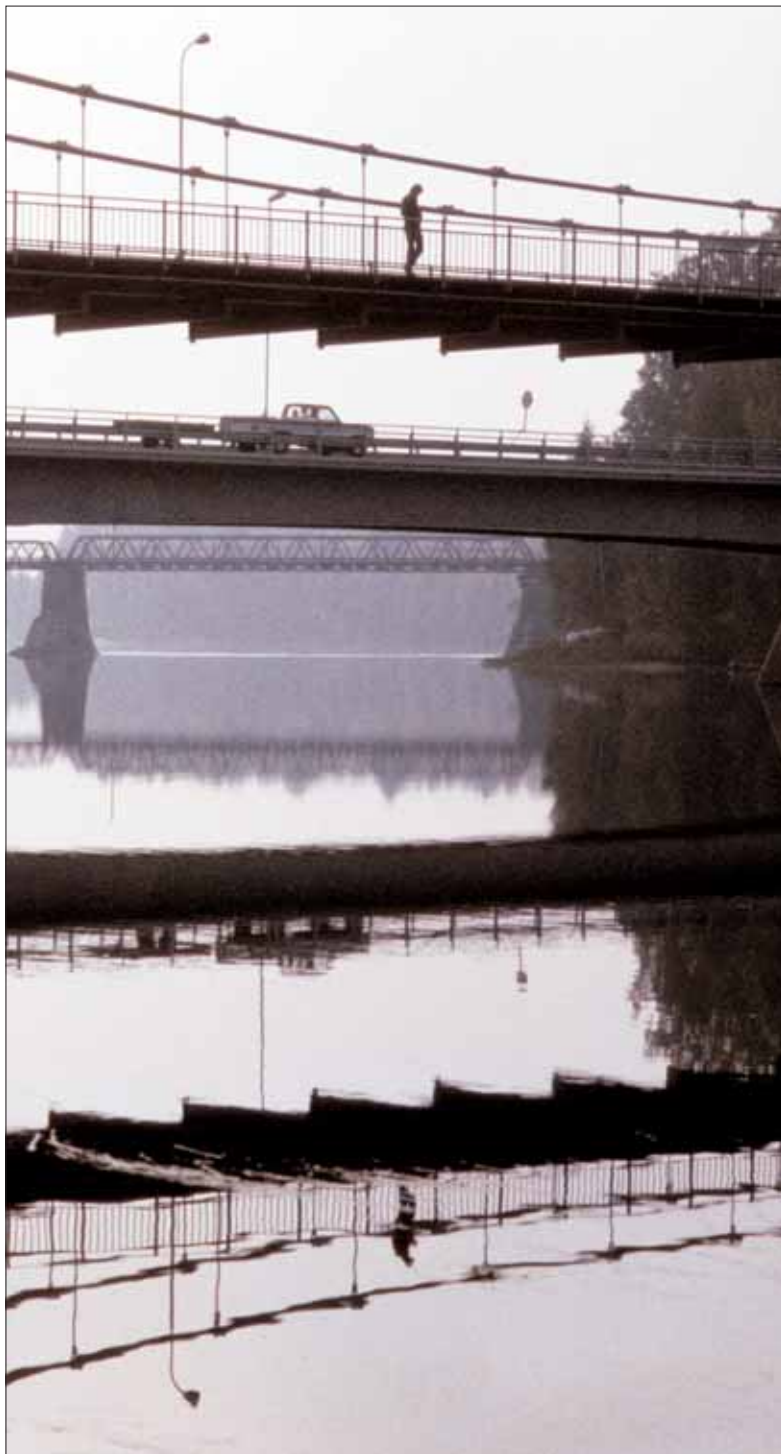


### Historikk

Gammelbrua ble bygd som ei fagverksbru med overliggende parallellfagverk av stål. Den ble bygd i Skottland for senere å bli demontert og satt opp i Elverum hvor den sto ferdig i 1862. De enkelte leddene i fagverket er forbundet med bolter – noe som gjorde nedtaging og oppsetting av brua enklere enn om leddene hadde vært sammenføydt med nagler. Brua var tenkt å skulle tjene både som jernbane- og vegbru, men ble aldri tatt i bruk som jernbanebru. Gammelbrua ble avlevert som vegbru i 1936 da den ble avløst av «Nybrua», eller «Elverum bro» som det står malt på brua. Denne betegnes som en myk type hengebru. Brua ble avløst i 1979.

### Vurdering

Over Glomma er det bygd mange bruer i løpet av de to siste århundrene. Disse to bruene er svært tidstypiske, og gammelbrua er i tillegg en av landets eldste fagverksbruer. Det er viktig å bevare bruas byggetekniske konstruksjon ved fremtidig vedlikehold. Hensikten er å bevare bruene som et helhetlig vegmiljø, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.





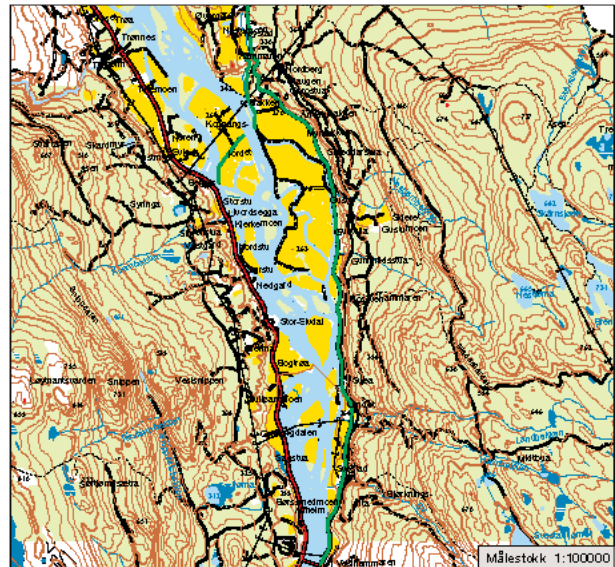
## 83-84 Stai-Koppang vegmiljø

### Stor-Elvdal, Hedmark

|    |             |      |               |
|----|-------------|------|---------------|
| 83 | Kjøreveg    | 1700 |               |
| 83 | Hvelvbru    | 1830 |               |
| 83 | Hvelvbru    | 1830 |               |
| 84 | Kjøreveg    | 1925 | Fv 606        |
| 84 | Fagverksbru | 1925 | Brunr 04-0056 |

#### Beskrivelse

Vegmiljøet ved Stai-Koppang består av to generasjoner veger som krysser Glomma på to ulike plasser. Kongevegen representerer en del av den eldste kjørevegen mellom Oslo og Trondheim gjennom Østerdalen. Den går gjennom et dalføre øst for Glomma på sørsiden av Koppang. Deler av den utvalgte strekningen kan være yngre omlegginger. Brua over Nordre Kjemåa er en ca. 10 meter lang hvelvbru av tørrmurt bruddstein. Den tekniske tilstanden på brua synes å være dårlig. Brua over Søndre Kjemåa er også av tørrmurt bruddstein. Den er ca. 11,6 meter. Hvelvet er godt bevart, men i overmuren mangler flere steiner slik at den tekniske tilstanden synes å være dårlig. Den nye vegen ligger mellom Glomma i vest og jernbanen i øst. Det som karakteriserer den er skjæringer, fyllinger og en rekke kurver. Skjæringene er opptil 5 meter høye. Vegen er ca. 8 km lang og del av Fv 606. På strekningen ligger Stai bru som er ei fagverksbru av stål med overliggende fagverk. Den har tre spenn à 60 meter. Brudekket består av en armert betongplate som hviler på tverr- og langbærere av stål. Brudekket er i dag oljegrus, og landkarene og de to pilarene er murt opp av tilhugde steinblokker murt med mørtel.



#### Historikk

Den første kjørevegen ble bygd omkring 1700, og som del av ferdselsvegen var det sundstedstrafikk mellom østre og vestre elvebredd via øya Koppangsjordet. På 1830-tallet ble det bygd steinhvelvbruer. De erstattet de eldre trebruerne som lå på de samme stedene i kongevegens trase. Vegen som avløste kongevegen ble bygd i perioden 1918-1925, og hadde riksvegstatus i tidsrommet 1925 til 1968. Stai bru ble avlevert i 1925 og avløste sundstedet ved Koppangundet. Brua var ledd i byggingen av ny hovedveg mellom Stai og Koppang på østsiden







av Glomma, og brustedet ble valgt pga. den nære tilknytningen til Stai jernbanestasjon. I 1940 ble brua sprengt av nordmennene. I 1968 ble både veg og bru avløst av nytt anlegg med veg på vestsiden av elven forbundet med østsiden via Sundfloen bru.

### **Vurdering**

Vegene representerer ulike tiders hovedveger gjennom Østerdalen. I begge vegene inngår det bruer som er tidstypiske. Kommunikasjonen over Glomma har endret seg fra ferdsel med båt til ferdsel med bil over bru. Stai bru kan representere bruer som ble sprengt av nordmenn under andre verdenskrig i 1940. Vegmiljøet er representativt for Østlandet. Vegene og bruene bør bevares i forhold til linjeføring og konstruksjonsprinsipper. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.





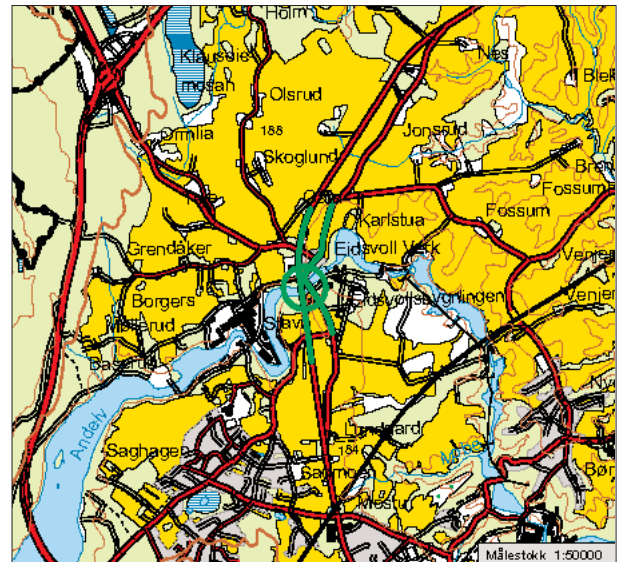
# 85-86 Eidsvoll verk vegmiljø

## Eidsvoll, Akershus

|    |           |           |               |
|----|-----------|-----------|---------------|
| 85 | Kjøreveg  | 1760/1813 | Fv 506        |
| 85 | Bjelkebru | 1813      | Brunr 02-1537 |
| 86 | Kjøreveg  | 1958      | Fv 501        |
| 86 | Bjelkebru | 1958      | Brunr 02-0307 |

### Beskrivelse

Vegmiljøet ved Eidsvoll verk består av to generasjoner veger og bruer som går parallelt nordover og over Andelva før de igjen kommer sammen ved Nes gård nord for Eidsvoll verk. Eidsvoll verk med Eidsvollsbygningen er stedet der Grunnloven ble vedtatt. Det er etablert et rikspolitisk senter her som innbefatter Eidsvollsbygningen og området rundt. På stedet er det flere bygninger fra 1600-tallet, samt en vegkro (Nebbenes kafeteria) fra ca. 1960. Kongevegen er 3,1 km og asfaltert, og den er for en stor del bygd opp i terrenget og har skjæringer opp til 2 meter. Den tilhørende brua er ei bjelkebru med betongplate og asfaltert dekke. Rekkverket er av betong. På begge sider av vegen ved det søndre landkaret består rekkverket av en steinmurt kant med stålrekkverk på toppen. Denne oppmuringen er flere steder sprukket opp. Den nyere Trondheimsvegen går i rett linje nord fra Råholt og over Andelv bru ved Eidsvoll verk. Vegstrekningen er ca. 3 km og har asfaltdekke. Vest for vegen ligger gang- og sykkelvegen separat.



### Historikk

Kongevegen ble bygd omkring 1760 som en del av Trondhiemske Kongevei. Da Carsten Anker overtok Eidsvold Værk lå vegen nær inntil hovedbygningen, men etter en søknad fra Anker om å endre dette, ble vegen i 1813 lagt om. Den har senere vært utbedret, den har fungert både som hovedveg og riksveg, og er senere nedlagt som riksveg i 1959. Vegen går under navnet Carsten Ankersvei. Han eide Eidsvold Værk i perioden 1794-1824. Eidsvoll verk bru ble bygd som trebru ved omleggingen i







1813, og har senere vært utbedret og reparert en rekke ganger bl.a. i 1840 og 1862. Ett av bruspennene ble sprengt under andre verdenskrig. Den nyere veggen ble bygd i 1958 og lagt ca. 70 meter vest for kongevegen. Vegen ble bygd som riksveg og var dessuten europaveg frem til 1988 da ny Ev 6 ble bygd. I 1979 ble det bygd gang- og sykkelveg langs vegen. Andelv bru ble bygd samtidig med vegen i 1958 som en bjelkebru i tre spenn. Brua ble rehabilitert i 1996, da det var påvist store slitasjeskader i søylene.



### Vurdering

Strekningen av kongevegen inngår i et vegmiljø og et kulturmiljø av nasjonal betydning. Trondheimsvegen og brua er typiske eksempler på at stadig økende trafikk fra omkring 1960 satte nye krav til sikkerhet, bæreevne og trafikkavvikling. Vegmiljøet ligger som en del av andre viktige og bevaringsverdige kulturminner, deriblant Eidsvollssbygningen og Nebbenes kafeteria fra 1960-tallet. Denne vegkroen er svært godt bevart. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for begge vegene, inkludert bruene.





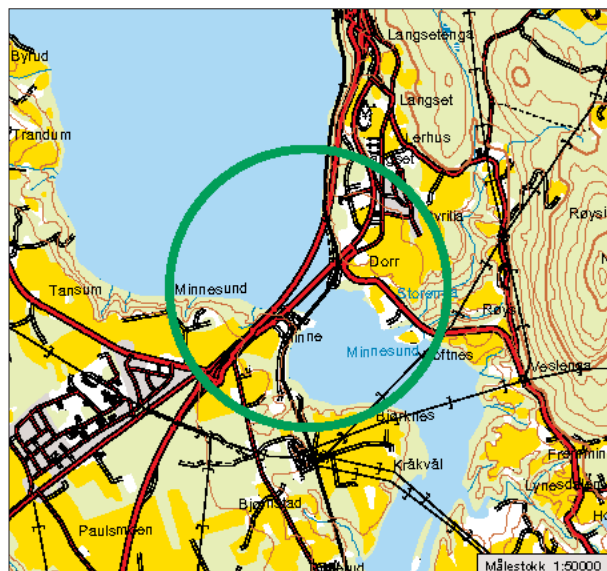
## 87-90 Minnesund vegmiljø

Eidsvoll, Akershus

|    |             |      |                 |
|----|-------------|------|-----------------|
| 87 | Ferjekai    | 1800 | Gnr/bnr 212/1,2 |
| 88 | Fagverksbru | 1925 |                 |
| 89 | Buebru      | 1959 | Brunr 02-0322   |
| 90 | Bjelkebru   | 1993 | Brunr 02-1327   |

### Beskrivelse

Minnesund ligger ved Mjøsas utløp i Vormå. Området representerer forskjellige former for sundtrafikk, med henholdsvis et sund- og fergested, ei jernbanebru og to bilbruer. Landskapet skråner bratt ned mot Mjøsa. På det laveste partiet danner terrenget en flate langs vannkanten. Bruene er lagt høyt over sundet, mens sundstedet naturlig nok ligger nede på flaten. I dag er stedet en del av Mjössamlingene og fungerer som museum til formidling av informasjon om Mjøsas båttrafikk. Minnesund jernbanebru er ei fagverksbru bygd i stål og mur. Brua har murte landkar av stein, og består av 11 pilare. To av pilarene er av steinmur, de andre er i stål. De massive pilarene i stein har gotiske buer i midten



mot landsidene. Brua har en stålue i overbygningen over midtpilarene. Steinmuren har skader både på midtpilarene og landkarene. Det er også en del rust på bruas overbygning. Minnesund bru fra 1959 er en stålplatebærer med bue av stål i hovedspennet. Brua har en spennvidde på 598 meter, og



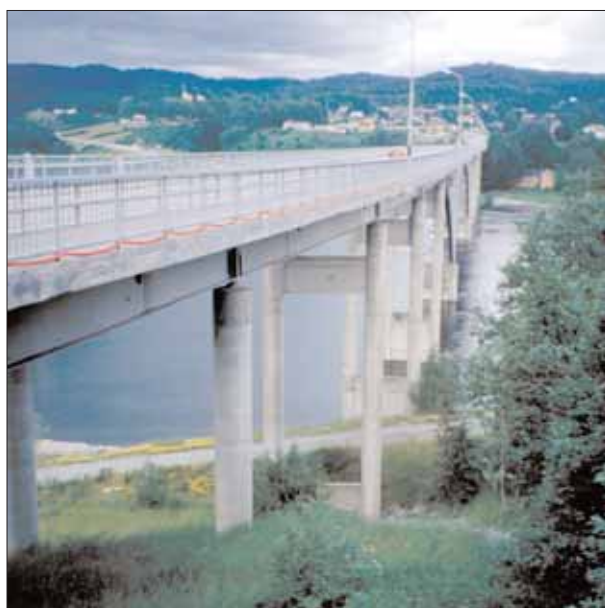
© FJELLANGER WIDERØE AS



har til sammen 18 spenn; det lengste spennet på 102 meter. Buen er konstruert som en stavbue. Bru-dekket er i armert betong. Brua er konstruert med bjelker av stålplatebærere, og er fundamentert delvis på såler og peler. Bruas landkar er av betong, og brua har kanttrekkverk av stål oppstrøms og nedstrøms. Kjørefeltet er atskilt fra en gang- og sykkelveg på nedstrøms side med rekkverk. Vegdekket er asfalt. Brua er del av Fv 501. Nye Minnesund bru er en helsveiset stålplatebærer. Brua har ni spenn med seks sidepilarer og to hovedpilarer. Spennvidden er 532 meter, og brudekket, pilarene og landkarene er i armert betong. Landkarene er fundamentert på løsmasser. Når det gjelder pilarenes fundamentering, er det en kombinasjon av direkte fundamentering og ustøpte friksjonsstålrørspeler. Vegdekket er asfalt. Mellom bruas hovedpilarer er det seilingsløp på 70 x 15 meter. Brua går i kurve over sundet og er en del av Ev 6.

### Historikk

Sundstedet omfatter i dag flere bygninger, bl.a. en slipp, skipperhuset «Amundstua», to pakkhus, verkstedsbygning med smie og mekanisk verksted for slippet, fløterbrakke og fiskestue. Ferja som gikk over sundet på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, kunne frakte to hester og en vogn. Ny bru ble bygd i 1925. Minnesund jernbanebru (1879) ble bygd som del av Hedmarksbanen som åpnet 1880. Banen gikk mellom Eidsvoll og Hamar, og knyttet sammen Hovedbanen (1854) og Rørosbanen (1877). Brua er tegnet av senere statsarkitekt i Christiania B. Lange og sjefen for Statsbanenes Brokontor A. J. Peterson, og vekket begeistring i sin samtid. Brua er 362 meter lang. Midtspennet ble forlenget med 20 meter i 1913 til 82 meter. Midtpilarene måtte flyttes i 1913, fordi en senere senkning av Mjøsas vannstand ville bringe pilarenes stabilitet i fare. Pilarene ble bygd opp igjen etter de gamle tegningene. Det nye hovedspennet ble utført som en buekonstruksjon, og ble montert over det gamle spennet, mens trafikken fortsatt gikk over brua. Brua ble ombygd til ei kombinert jernbane- og bilbru i 1925. I tiden frem til ny bru kom i 1959 hadde brua et jernbanespor i midten og to vegbruer som utkragede konsoller opphengt på hver side, festet i jernbanebrua. Bilbruene ble demontert i 1965. Det finnes imidlertid spor etter innkjørselen til kjørefelt ved landkaret i bruas sørende. Brua som ble bygd i 1959 erstattet den gamle Minnesundbrua. Byggherre og utførende ansvarlig var Statens vegvesen. Trafikkarealet på brua var opprinnelig organisert med kjørefelt i midten og gangfelt på hver side, men dette ble endret i 1993. I 1995 ble det foretatt diverse vedlike-



holdsarbeider grunnet slitasjeskader. Den nyeste brua ble anlagt i 1993 som forsering av byggingen av ny Ev 6 fra Oslo til Lillehammer i forbindelse med De Olympiske Vinterleker i 1994. Trolig har det vært overfartssted her langt tilbake i forhistorisk tid. Minnesund gir et godt helhetlig bilde av sundtrafikkens utvikling over tid, med tre parallelle bruer, ferjestedets bygninger og Minne gård (tidligere skysstasjon).

### Vurdering

Minnesund har vært og er fremdeles et viktig krysningspunkt ved Mjøsas utløp i Vorma. Brumiljøet består av tre ulike brutyper inkludert et sundsted. Til sammen viser de endringer i krav til vegbredde og akseltrykk som har skjedd i løpet av 1900-tallet. Byggingen av dagens kjørebru som del av Ev 6 må ses i relasjon til De Olymiske Vinterlekene på Lillehammer i 1994. Det er viktig å bevare bruens konstruksjonsprinsipper og byggematerialer som del av et helhetlig samferdselsmiljø. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for alle bruene i vegmiljøet.



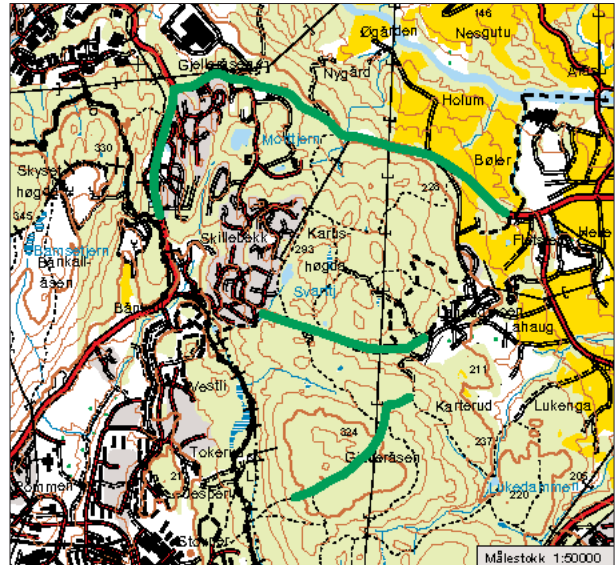
# 91-93 Gjelleråsen vegmiljø

## Nittedal og Skedsmo, Akershus

|    |                 |      |               |
|----|-----------------|------|---------------|
| 91 | Rideveg         | 1500 |               |
| 92 | Fransk prinsipp | 1770 |               |
| 93 | Kjøreveg        | 1874 | Rv 4 og Rv 22 |

### Beskrivelse

Gjelleråsen har flere generasjoner veger som har avløst hverandre som hovedferdselsveger fra Oslo og videre nordover. Oldtidsvegen har hulvegspreg og passerer det høyeste punktet over Gjelleråsen. Veggrunnen veksler mellom grus, stein, fjell og naturbakke med gress. Vegen stiger bratt opp fra fylkesgrensen mot Oslo i sør og deler seg i to ulike traseer. Den sørligste følger Kongedalene. Gjennom dalføret finner man flere parallelle veger, noe som er naturlig der tilsig av vann gjør det nødvendig å stadig finne nye traseer. Vegene møtes på toppen av Gjelleråsen ved en gravrøys. Her er vegen på flere partier slitt ned til fjellgrunn. Bortsett fra ei kavlebru sør for Kongedalene som er fra nyere dato, finnes det ikke synlige vegkonstruksjoner. Kongevegen fra 1770-tallet er ca. 1,3 km, og går gjennom skogsmark over Gjelleråsen. Vegen har til dels svært bratte stigningsforhold, og vegdekket varierer mellom grus, stein, sand, bakke og fjell. Deler av



vegen mot vest har dårlige grøfter, noe som har ført til skader. Langs vegen er flere steinmurer opp mot 2 meter høye. Murene er flere steder i dårlig forfatning, og deler av vegen er dessuten på flere steder tilvokst med trær. Med få unntak er vegen oppbygd i terrenget. Vegparsellen fra 1874 er ca. 4 km lang.





Fra fylkesgrensen mot Oslo til rundkjøringen ved Gjelleråsen er det i dag tre-felts kjøreveg med kollektivfelt inn mot Oslo. Vest for vegen ligger en separert gang- og sykkelveg. Vegdekket er asfalt. Vegen har vært utbedret og utbygd en rekke ganger, og er i dag del av Rv 4. Fra Gjelleråsen til Helle-  
rud, hvor vegen møter kongevegen og oldtidsvegen, er det to-felts kjøreveg med separat gang- og sykkelveg sør for vegen. Vegdekket er asfalt. Vegen har vært utbedret og utbygd en rekke ganger og er her i dag en del av Rv 22.

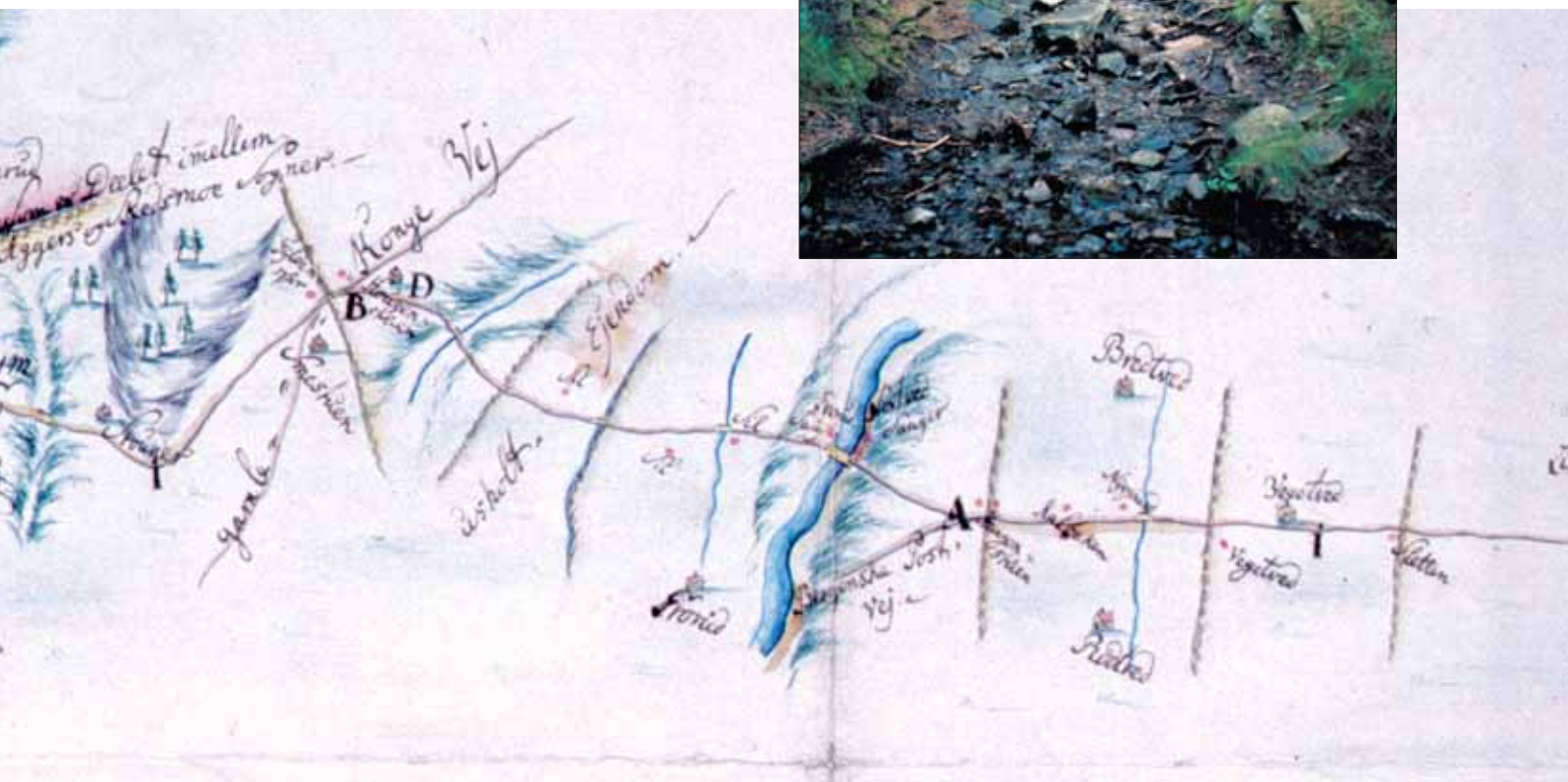
### Historikk

Oldtidsvegen over Gjelleråsen har fra forhistorisk tid inngått i hovedferdselsåren mellom den indre delen av Oslofjorden og det indre østlandsområdet. Langs vegstrekningen gjennom Gjelleråsmarka ligger det flere gravrøyser fra bronsealder eller jernalder. Vegen er beskrevet av biskop Jens Nilssøn i 1594. Vegen ble avløst av Trondhiemske Kongevei over Skillebekk til Lahaugmoen. Denne ble bygd i perioden 1762 til 1770 etter fransk prinsipp, og nedlagt som hovedveg på 1870-tallet da ny kjøreveg ble anlagt i forbindelse med ny Hadelandsveg gjennom Nittedal. Strekningen fra Oslo frem til Gjelleråsen ble da felles for begge disse hovedvegene.

### Vurdering

Oldtidsvegen er en godt bevart veg fra forhistorisk tid, og er i dag en viktig og mye brukt turveg. Den bevarte strekningen av Trondhiemske Kongevei

har i svært liten grad vært utsatt for endringer etter 1870-årene. Den er derfor i stor grad opprinnelig, og må bevares slik den er i dag. Det må gjøres tiltak slik at vegbanen holdes tørr. Kjørevegen fra 1874 er derimot et typisk eksempel på en stadig utbedret hovedveg, og vegens bredde og ulike vegutstyr er skiftet ut og tilpasset nye behov. Til sammen viser vegene på Gjelleråsen et vegmiljø som avspeiler ulike byggeteknikker, ulike bruksbehov og ulike tilpasninger til senere endringer. Oldtidsvegen er i dag automatisk fredet i medhold av Kulturminneloven. For de øvrige vegene må det utarbeides egne vernebestemmelser som skal gjelde for bevaring og videre bruk.





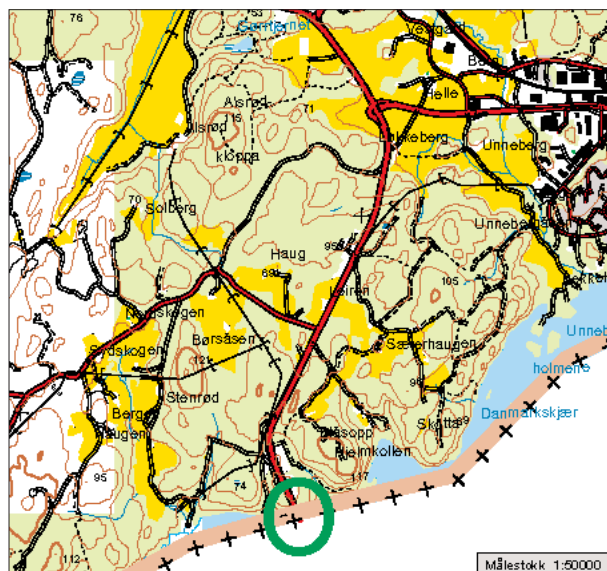
## 94-97 Svinesund vegmiljø

Halden, Østfold

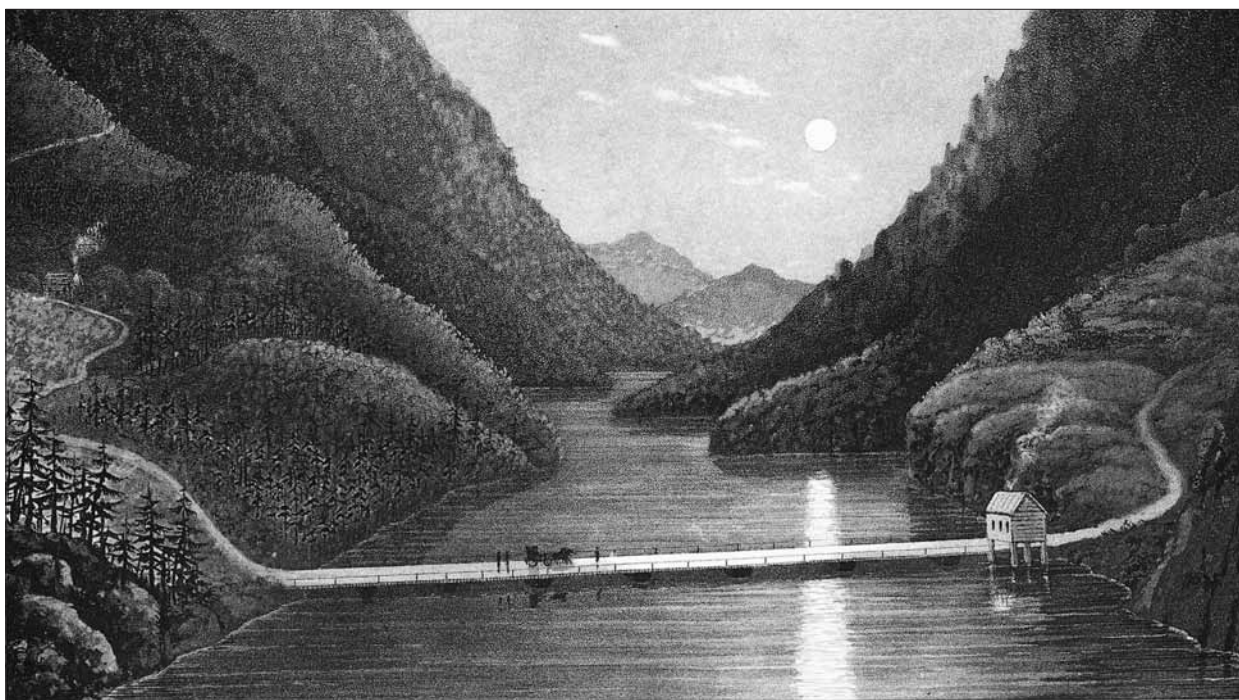
|    |                 |      |               |
|----|-----------------|------|---------------|
| 94 | Fransk prinsipp | 1800 |               |
| 95 | Chaussee        | 1894 |               |
| 96 | Ferjekai        | 1894 |               |
| 97 | Buebru          | 1946 | Brunr 01-0109 |

### Beskrivelse

Vegmiljøet ved Svinesund består av tre generasjoner mellomriksveger mellom Norge og Sverige. Svinesund er et smalt parti i Ringdalsfjorden, og trolig har det vært overfartssted her tilbake til forhistorisk tid. Terrenget i området er kupert, og det er svært bratt ned mot fjorden. Den eldste kjørevegen fra omkring 1800 er delvis oppbygd i terrenget og er bevart i en strekning på 70 meter. Vegen er overgrodd med vegetasjon og har sidekanter av tørrmurt naturstein. Den er delvis overbygd av chausseen fra 1894 som har grøfter på begge sider og er delvis oppbygd i terrenget. Langs vegstrekningen står stabbestein, og langs vegens søndre parti er det satt jernrekkverk oppå stabbesteinene. Rekkverket er flere steder i dårlig forfatning, hvilket også gjelder for steinmurer langs vegen. Vegen er i stor grad gruslagt med unntak av et asfaltert parti på 50 meter. Den brukes i dag som privat veg. Ferjekaien og sundstuen er bevart ved fjorden, og er i dag i privat eie. Deler av sundstuen er fra 1600-tallet, men flere endringer er foretatt i senere tid.



Svinesundbrua er ei betongbuebru med betongpilarer som er forblendet med granittblokker og med sidespenn i murte granittblokker. Bruas totale lengde er 420 meter, og høyden er 60 meter. Det største bruspennet er på 155 meter. Brua har en to-felts asfaltert veg med smalt fortau på begge sider. På hver side av riksgrensen ligger moderne tollstasjoner og servicebygg.







### Historikk

Den eldste kjørevegen er en del av Fredrikhaldske Kongevei bygd i siste halvdel av 1700-tallet. Denne parsellen førte ned til fjorden der ferden videre til Sverige gikk med båt. Ifølge muntlige kilder skal vegen ha vært bygd for lettere å få fraktet varer opp den første bratte kneika fra fjorden. Chausseen ble bygd i 1894 og overtok da som hovedveg. Vegen var bygd etter nye vegbyggingsprinsipper der

maksimal stigning skulle være 1:20. Vegen og ferjeforbindelsen var i drift frem til 1946. Planene for bru over Svinesund begynte allerede på slutten av 1800-tallet, og etter mange og lange diskusjoner mellom de to landene, tok det første grunnarbeidet til i 1939. Brua ble i hovedsak bygd med svensk arbeidskraft, svensk entreprenør og i svensk materiale – stein og betong, og Norge slapp også nokså billig fra det økonomisk. Da andre verdenskrig brøt





ut, var det liten vilje til å fullføre arbeidet, men etter at krigshandlingene i Norge var over, ble arbeidet gjenopptatt på svensk side. Brua sto mer eller mindre ferdig i 1942, men ble sterkt skadet 6. juli 1942 da deler av mineringen i brua ble antent. Hvorvidt dette skyldtes naturkrefter eller menneskelige krefter vites ikke med sikkerhet. Først i august 1945 ble arbeidet nok en gang gjenopptatt, og brua ble ferdigstilt og åpnet i 1946.

### Vurdering

Svinesund vegmiljø består av flere generasjoner veger med forbindelse over til Sverige. Vegminnene inngår i et helhetlig miljø, og representerer ulike faser av veghistorien. For de enkelte vegminnene i miljøet må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.

