



Statens vegvesen



Vegvalg

Nasjonal verneplan

Veger - Bruer - Vegrelaterte kulturminner

Vegvalg

Nasjonal verneplan

Veger - Bruer - Vegrelaterte kulturminner

Utgitt av:

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Ansvar:

Vegminner og vegmiljøer 1537-1960

Norsk vegmuseum, prosjektleder Cathrine Thorstensen

Vegminner og vegmiljøer etter 1960

Miljø- og samfunnsavdelingen, prosjektleder Ellen Margrethe Devold/Liv Marit Rui

Redaksjon:

Ellen Margrethe Devold

Hallstein Hage

Nils Nonås

Liv Marit Rui

Cathrine Thorstensen, koordinator

Historisk skisse:

Skrevet av Terje Bratberg, bearbeidet og supplert av Liv Marit Rui

Summary:

Oversatt av Elizabeth Susan Seeberg

Opplag: 5000

ISBN 82-91130-20-5

Verneplanen kan fås ved henvendelse til:

Statens vegvesen
Norsk vegmuseum
2625 Fåberg
Tlf. 61 28 52 50

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Pb 8142 Dep
Tlf. 22 07 35 00

Layout og trykking:

Thorsrud a.s, Lillehammer og Gjøvik Trykkeri a.s, Gjøvik

Kart: FB Engineering AS, Rolvsøy

Fotobearbeiding: Ole Arvid Flatmark

Omslag: Hilde M. Strangstadstuen

Forsidefoto: Tore Edvard Bergaust

Baksidefoto: Torstein Hansen

Forord

Det er en glede for meg å presentere Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Planen viser et prioritert utvalg av våre mange vegminner. Den inneholder vegminner som eies både av Statens vegvesen, andre offentlige etater og private. Vi vil ta ansvar for etatens vegminner.

I 1997 fikk Statens vegvesen i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide en landsverneplan for veger og bruer, i samarbeid med Riksantikvaren. I Statens vegvesen har vi i mange år arbeidet med å ta vare på veghistorien. Verneplanen er en naturlig videreføring av dette arbeidet.

Målet med verneplanen er å fremskaffe kunnskap om, og sikre for fremtiden et utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og frem til i dag. Arbeidet med planen har i tillegg bidratt til å øke kunnskapen om kulturminner og kulturminnevern, og å øke vår forståelse av det sektoransvar som vår etat har innenfor miljøarbeid.

I forbindelse med verneplanarbeidet har det vært registrert og kartlagt over 1000 vegminner. Det har vært vanskelig å foreta det endelige utvalget. Jeg vil derfor understreke at de mange vegminnene som ikke er tatt med i denne planen, også er viktige og verdifulle å ta vare på.

Med denne verneplanen har Statens vegvesen bokstavelig talt gått nye veger innen kulturminnevernet. Det er i dag få veger og andre større tekniske kulturminner som er vernet. Det er også viktig å få med minner fra nyere tid. Vi presenterer her en verneplan som inkluderer veger bygd så seint som i 1999. Vi har også med et veghistorisk miljø som inkluderer flere generasjoner høgfjellsveger og en brøytestasjon med en spesiallaget snøfreser nettopp for dette stedet. Vi ønsker at også store løse gjenstander med nær tilknytning til en bygning kan omfattes av fredning.

Mange av våre utvalgte veger og bruer vil kunne gi oss fine kultur- og naturopplevelser. Vi søker også å kombinere vern med dagens bruk og krav. Bruken av og kravene til vegnettet endres. Det samme gjelder ønsket vern. Derfor er det viktig at verneplanen med jevne mellomrom, f.eks. hvert 10. år justeres etter det som til enhver tid er verneverdig.

Vi vil gjøre vårt beste for å følge opp og sørge for å få bevart og formidlet veghistorien på en slik måte at også kommende generasjoner skal få glede av den. Statens vegvesen kan ikke følge opp dette arbeidet alene, og vi ønsker at andre samfunnsaktører og private også tar dette felles ansvaret.

Jeg vil rette en stor takk til de omkring 100 personer i og utenfor etaten over hele landet som har gjort en flott innsats og bidratt til å få utarbeidet denne planen. Med dette er det gjort et stort og viktig arbeid. Jeg vil takke Riksantikvaren og fylkeskommunene for godt samarbeid.

Juli 2002



Olav Sjøfteland
vegdirektør

Summary

In 1997 the Ministry of Transport and Communications commissioned the Norwegian Public Roads Administration to prepare a national plan for the protection of highways, bridges and cultural relics associated with roads and highways. The work connected with this protection plan forms part of the Administration's responsibility within the sphere of protection of the environment. The protection plan is to provide lines along which the national administration of Norway's cultural relics is to work in the years to come.

The principal purpose of the plan is to procure and provide information, and to safeguard – also for future generations – information about ancient highways and the environment regarding these – the period in question covers the years from about 1537 until today. At the same time, the work will also add to the Administration's competence with regard to ancient monuments. The intention is to provide all ancient highways with protection by law.

The Ministry of Transport and Communications is responsible for this project, while the responsibility for work of a high standard of quality has been assigned to the Directorate of Public Roads consisting of the following units – Norwegian Road Museum and the Environmental Issues and Planning Departement. The work has been carried out under the leadership of the Directorate of Public Roads and a group consisting of leading representatives from the following bodies: the Directorate for Cultural Heritage, the County's Departement of Culture, the Directorate for Nature Management and the Norwegian Public Roads Administration. Regional participation involving project leaders representing the local Norwegian Public Roads Administration was responsible for much of the organisation of this work.

The work of these bodies is based on sketches of highway history, on a national as well as a regional level. Over 1000 ancient monuments have been recorded. The first recommendations were the work of local project groups representing the appointed for this purpose. The local Norwegian Public Roads Administration, represented by the project committees which had been appointed, were responsible for the first selections, while the final decision as to which of these ancient monuments should be included in the national plan lay with the Directorate of Public Roads – their decisions were based on surveys and inspections of the majority of the ancient monuments selected. In all more than 500 highways and bridges, as well as 70 buildings and building sites and 140 items of machinery and associated equipment were discussed internally before being submitted to the Directorate for Cultural Heritage in 2001. The final selection, forming part of the national plan for the protection of highways, bridges and cultural relics associated with roads and highways consists of about 350 highways, bridges and buildings, such as lie on their own as well as such which form part of the highway system. The plan also includes 26 buildings and 104 items of machinery.

The monuments were selected according to the following criteria: they were to possess cultural–historical or architectural values from a national point of view. Those which have been selected were thus evaluated before any decision was arrived at. This evaluation was primarily based on their characteristics and their architectural values. Roads and bridges which are protected as ancient monuments today were all evaluated according to the same scale of values which was applied to all the highway relics in question, and those which fulfilled the above–mentioned criteria. The

selection was based on the following factors: all relics and environments must in conjunction with one another illustrate significant features of the history of transport on land. In other words – if any such individual relic were removed or eradicated, the entire continuity and the collective significance of the protective measures would be grossly damaged. Up to the present day, only very few roads or other technical relics of cultural significance have been protected or regulated for purposes of protection. In the process of preparing the national plan for the protection of highways, bridges and cultural relics associated with roads, and putting it into practice, the Norwegian Public Roads Administration carries out significant work in connection with the administration of the work of protecting cultural relics and their environment.

The next step in this connection is the preparation of plans for protection by law. In the matter of structures and installations which are to be protected according to the special section of the law governing building and planning, which deals with protection and preservation, the Norwegian Public Roads Administration is to prepare proposals for future regulation plans. In the matter of structures which, according to the legislation dealing with heritage protection, are to be preserved, all preservation will be based on the work of the Norwegian Public Roads Administration. The list of all highway relics which may be found at the end of the present text, includes recommendations as to preservation (KML) or regulation (PBL). There will be a change in the priorities assigned after ten years.

Administration, management, operation and maintenance of the historical highway relics will be the responsibility of the department, and will follow the normal routines, and the normal administrative documentation will be applied. In addition, a plan of administration is to be prepared for each individual such relic, and this will contain instructions as to the measures which may possibly be taken, as well as instructions with regard to the maintenance of the highway, bridge or the cultural relic connected with the highway system. These plans are to be prepared by the local Norwegian Public Roads Administration in collaboration with the Directorate of Public Roads. The financial administration of the highway relics is to follow the normal routines.

Innhold

Forord	5
Summary	6
Innledning	10
Vegghistorisk skisse	15
Norgeskart med regioninndeling	36
Vegmiljøer	37
Enkeltojekter	99
Liste over vegmiljøer og enkeltojekter	276
Diagrammer	286
Bygninger og maskiner som Statens vegvesen gir administrativt vern	288
Publikasjoner	291
Fotoliste	293

Innledning

Bakgrunn

Pålegget fra Samferdselsdepartementet om å utarbeide en nasjonal verneplan var i tråd med retningslinjer som er trukket opp i *Handlingsplan for kulturminneforvaltning*, der det heter at hver etat har et eget ansvar for å ivareta egne kulturminner. I Statens vegvesens egne styringsdokumenter står det i tillegg at etaten i større grad skal ta hensyn til de menneskeskapte elementene i det fysiske landskapet.

Verneplanen skal være retningsgivende for etatens forvaltning av egne kulturminner i årene fremover. Hoveddataene som foreligger vil gjøres tilgjengelige for publikum, kulturminneforvaltere og veg- og arealplanleggere i og utenfor Statens vegvesen.

Organisering

Vegdirektoratet har hatt ansvaret for prosjektet, og en prosjektledelse bestående av avdelingene Norsk vegmuseum og Miljø- og samfunnsavdelingen har vært ansvarlige for gjennomføring og kvalitetssikring. Prosjektet har vært styrt i samråd med ledelsen i Vegdirektoratet og en referansegruppe. Referansegruppen har bestått av representanter fra Riksantikvaren, Fylkeskulturminneforvaltningen, Direktoratet for naturforvaltning og Statens vegvesen.

Hoveddelen av verneplanarbeidet har vært organisert med stor grad av regional medvirkning og med ansvarlige prosjektledere ved vegkontorene. I alle fylker har det vært oppnevnt fylkesgrupper som har bestått av personer fra vegkontoret og en representant fra fylkeskommunens kulturvernseksjon. For deler av planarbeidet, som omhandler etatens egne bygninger, maskiner og utstyr, ble det opprettet to sentrale arbeidsgrupper. Fylkesgruppene har videre hatt kontakt med kommuner, frivillige organisasjoner og ressurspersoner. Vi mener denne arbeidsformen har vært svært fruktbar og har gitt et godt resultat med god forankring i etaten. Gjennom denne måten å arbeide på har vi dratt nytte av all den kompetanse og lokalkunnskap vegvesenet selv besitter.

Hovedmålsettingen med planen er å fremskaffe

kunnskap om og sikre for fremtiden et utvalg av vegminner og vegmiljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og frem til i dag. Målet er at alle vegminnene skal få juridisk vern.

Arbeidsform

Prosjektledelsen sentralt har formidlet kunnskap om kulturminnevern og verne vurderinger gjennom veiledere, kurs, samlinger, møter og befaringer. Fylkesgruppene, i samarbeid med kommuner og andre aktuelle medspillere, har foretatt registreringer etter felles retningslinjer og utarbeidet forslag til verneobjekter som er representative for veghistorien i hvert fylke. De fleste vegkontorene har i tillegg utarbeidet egne hefter over disse objektene med beskrivelse, kart og fotografier. Vegkontorene har utarbeidet veghistoriske skisser som grunnlag for utvalgsarbeidet. Prosjektledelsen har foretatt befaringer til alle fylker og de fleste vegminnene i forbindelse med utvalgsarbeidet.

Avgrensning og omfang

Verneplanen omfatter vegminner som har vært i statens eie eller bruk, som er fra etter 1537, og som ligger innenfor Norges grenser i dag. Veger fra før Statens vegvesen ble opprettet er tatt med i den grad man mener de har vært en del av det offentlige vegstellet i landet, og det betyr at verneplanen også inneholder vegminner som ikke er i Statens vegvesens eie. Tidsskille på 1537 er satt i forhold til Kulturminnelovens § 4 som gir alle kulturminner eldre enn 1537 (reformasjonen) automatisk fredning. I tillegg er også Statens vegvesens egne maskiner, utstyr og bygningsanlegg inkludert i verneplanarbeidet.

Kulturminner som skysstasjoner, bensinstasjoner og serverings- og overnattingssteder langs vegen er derfor ikke inkludert, men disse er omtalt der de inngår som en del av miljøet til de utvalgte vegminnene.

En del vegminner er utelatt fra systematisk gjennomgang i verneplanarbeidet. En av de større gruppene er *gater*. En verneplan for gater må skje i et meget nært samarbeid mellom kommunene og Statens vegvesen. I enda større grad enn vegene er

gatene en del av byene, som er påvirket av og utformet i samspill med byen for øvrig. Statens vegvesen har ikke sett muligheten til å innlemme disse i arbeidet nå. I Oslo er likevel to gamle vegfar, som i dag er deler av gatenettet, tatt med.

Videre er det ikke foretatt systematiske registreringer av varderekker, hoppesteiner og vinterveger. Sistnevnte kategori veg har riktignok ikke etterlatt seg mange fysiske spor, men vi har valgt å ta med et eksempel på hver av disse, som representanter for disse tre vegkategoriene.

Heller ikke ferjene er med i denne verneplanen. Det er imidlertid utarbeidet underlagsrapporter om ferjer og vern, og ledelsen i Vegdirektoratet har besluttet at Ferjekontoret i Vegdirektoratet skal følge opp dette arbeidet. På samme måte vil etaten i sitt videre kulturminnevernarbeid arbeide for å ivareta de øvrige utelatte vegminnetypene.

Vegminner er definert som enkeltliggende veger, bruer og bygninger. *Veghistoriske miljøer* inneholder minst to generasjoner veger der disse inngår som del av en større helhet eller sammenheng. I vegmiljøene er også tatt med eksempler på veger fra førreformatorisk tid fordi de her er viktige deler av miljøene og bidrar til å belyse viktige veghistoriske sammenhenger.

I løpet av prosjektperioden ble det til sammen registrert over 1000 veger, bruer, bygninger og maskiner. Totalt ble over 500 veger og bruer, 70 bygninger og bygningsanlegg og 140 maskiner og utstyr sendt på høring internt og til Riksantikvaren i 2001. Det endelige utvalget i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner består av ca. 350 veger, bruer og bygninger, som enten ligger enkeltvis eller inngår i et vegmiljø. Utvalget er grafisk fremstilt bakerst i verneplanen. I tillegg vil etaten foreta administrativt vern av 26 bygninger og bygningsanlegg og 104 maskiner. En liste over disse følger også bak. Bygningene har enten kulturhistorisk verdi eller verdi som magasin for de regionale gjenstandssamlingene. Samlingen av maskiner har alle kulturhistorisk verdi og skal kompletteres med 44 maskiner slik at de til sammen viser maskinhistorie fra omkring 1920 til 1980.

Verneverdier og utvalgskriterier

Vegminnene som ble valgt ut skulle ha kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi i nasjonal målestokk. Vegminnene som ble kartlagt er derfor verdivurdert før et utvalg er gjort. I verdivurderingen har vi tatt utgangspunkt i vegminnenes egenskaper og kulturhistoriske og arkitektoniske innhold. I løpet av arbeidet med verneplanen har vi gått fra en mer generell oversikt over verneverdier som historisk verdi, identitetsverdi, opprinnelighet, aldersverdi, representativitet, sjeldenhetsverdi, vitenskapelig

verdi, geografisk verdi, miljøverdi, pedagogisk verdi og symbolverdi, til en oppdeling i *kunnskapsverdier* og *opplevelsesverdier*. Vegminnenes kunnskapsverdier består i de faktiske opplysninger som kan hentes ut av dem, mens opplevelsesverdiene i større grad er knyttet til folks subjektive opplevelse. Hvordan kulturminnene oppleves har sammenheng med erfaring og kunnskap. Verdier som er vektlagt er kunnskapsverdier som samfunnshistorie, vegplanleggingshistorie, vegbyggingsteknikk og teknikkhistorie, veganleggets utvikling/endring, sosialhistorie, samt opplevelsesverdier som estetisk verdi, undringsverdi, identitetskapende verdi og brukspreg/patina.

For å forsikre oss om at det er valgt ut anlegg som til sammen gir en bredde av det som er bygd og endret, er utvalget gjort på grunnlag av og til slutt kontrollert, i forhold til de historiske oversiktene i *Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner*, *Veghistorisk skisse* og *Typiske utviklingstrekk og anlegg etter 1960 Delplan 2*. I tillegg er det tatt inn eksempler på anlegg som ikke har vært fremhevet spesielt, men som er påpekt som viktige i vegkontorenes historiske oversikter, blant annet ombygging eller foredling av eksisterende veg.

Det er valgt ut typiske vegminner som viser trekk i veghistorien som har hatt betydning i store deler av landet, samt vegminner som gjenspeiler regionale trekk. Dette innebærer at vegminnene representerer hovedprinsipper innen norsk vegbygging fra for eksempel landets første offentlige kjøreveg i Buskerud fra 1620-årene til den seneste motorvegutbyggingen på slutten av 1990-tallet i Akershus. Kulturminner kan ha pedagogisk potensiale i form av at de er lett lesbare i terrenget. Mange av vegmiljøene går inn i denne gruppen, fordi de på en god måte illustrerer veghistorien innenfor et avgrenset geografisk område. Veganleggene har blitt endret på grunn av nye behov, og eldre teknikker har ofte måttet vike plassen for teknologiske nyvinninger. Vi har derfor inkludert både de vegminnene som har hatt kort brukstid og derfor i mindre grad har vært utsatt for endringer, og de som tydelig representerer eldre strukturer som er tilpasset ny teknologi og nye bruksbehov. Det er tatt med en del spesielle vegminner som er sjeldne i dag, og som også var det i den tid da de kom til. Likeså vegminner som tidligere var vanlige, men som i dag er sjeldne. Eksempler på det siste er trebruer som tidligere var vanlige, men som vi i dag har få av. I utvalget har vi også vektlagt vegminner som kan knyttes til spesielle historiske hendelser, eksempelvis Blodveien som er bygd av krigsfanger under andre verdenskrig.

For å oppnå en bredde i utvalget som samlet kan dekke norsk veghistorie, er kriteriene ovenfor sett i

forhold til ønsker om geografisk spredning, aldersspredning, samt at alle vesentlige kategorier veger og bruer skal være representert. Kategoriene er utvidet fra å omfatte kun etatens vanlige kategori-benevnelser til også å omfatte kategorier som er hensiktsmessige å bruke for å få frem bredden i veghistorien. Et siste tema som er vurdert er veger i forskjellige landskapstyper.

Enkelte av de eldre vegstrekingene, som eksempelvis Trondhjemske Postvei mellom Bergen og Trondheim, er bevart i lange sammenhengende strekninger gjennom flere fylker. Hele vegstrekingen er viktig å bevare, men i Nasjonal verneplan har vi kun valgt å ta med mindre parseller som representanter for denne postvegen. Av de utvalgte strekningene har vi vektlagt å få med parseller som går gjennom ulike landskapstyper, som fjellområde, langs fjord og i dalføre. Det samme gjelder også for flere av de andre hovedvegene, og i enkelte tilfeller er det vektlagt å få med ulike parseller av vegen som har ulikt utseende og bruk i dag; fra den mest opprinnelige til den vegparsellen som har vært mest endret. Der ulike typer veger og bruer inngår i miljøer, er disse prioritert i forhold til lignende eksempler som ligger enkeltvis. Likeledes omfatter en del vegstrekinger flere kategorier bruer, og disse er prioritert fremfor de enkeltliggende bruene av samme kategori. I enkelte vegmiljøer er det opp til seks generasjoner veger der den veghistoriske utviklingen og de vegtekniske endringene er svært lesbare i terrenget. Vegmiljøet på Haukelifjell er et vegmiljø som utpeker seg da det i tillegg til to generasjoner veger, inkluderer flere bygninger og vegarbeidsmaskiner knyttet til vegen.

Veger og bruer som i dag er fredet, har vært vurdert på lik linje med resten av vegminnene, og disse er tatt med i planen i den grad de oppfyller de nevnte kriteriene.

Målet med utvalget er at alle vegminnene og vegmiljøene til sammen skal vise viktige trekk ved veghistorien. Dette betyr at det enkelte vegminnet ikke kan tas ut av verneplanen uten at sammenhengen og den etterstreberte bredden i utvalget forsvinner.

Mange av de vegminnene som har vært registrert i prosjektperioden, er ikke kommet med i det endelige utvalget i Nasjonal verneplan. Flere av vegkontorene har i samarbeid med fylkeskommunen startet arbeidet med regionale verneplaner for å ivareta disse.

Oppfølging av prosjektet – fremtidig vern

Verneplanen skal følges opp med utarbeidelse av planer for juridisk vern. For anlegg som foreslås vernet til spesialområde bevaring i medhold av plan- og bygningsloven, vil Statens vegvesen selv utarbeide forslag til reguleringsplaner. Arbeidet må

skje i nært samarbeid med kommunene som skal vedta planene. For anlegg som foreslås fredet i medhold av kulturminneloven, vil Statens vegvesens arbeid danne grunnlag for fredninger. Vi har ikke ønsket å dele vegminnene i verneplanen i ulike verneklasser. Alle vegminnene i planen har nasjonal verdi og til sammen gir de et representativt bilde av veghistorien. Hvilket juridisk virkemiddel som anbefales avhenger av hva som ses som hensiktsmessig i forhold til formålet med vernet og vegminnets egenskaper og bruk. I listen bakerst over alle vegminnene i verneplanen er det gitt en anbefaling om henholdsvis fredning (KML) eller regulering til bevaring (PBL).

Det stilles ulike krav til forskjellige vegstrekinger, og begrensinger og rammer for vedlikehold og oppgradering kan ikke være de samme overalt. Formålet med vernet skal gjenspeiles i de frednings- eller reguleringsbestemmelser som skal utarbeides.

Forvaltning, drift og vedlikehold av vegminnene skal skje gjennom etatens ordinære styringsdokumenter og gjennom de ordinære rutiner. I tillegg skal det utarbeides en *forvaltningsplan* som legger retningslinjer for de tiltak som eventuelt skal foretas, og for vedlikehold av vegstrekingen, brua eller det vegrelaterte kulturminnet. Forvaltningsplanene skal utarbeides av vegkontorene i samråd med Vegdirektoratet. Også økonomisk skal forvaltningen av vegminnene følge de ordinære systemer. Statens vegvesen er nå inne i en større omorganisering og vil fra 1. januar 2003 ha ny organisasjon. Produksjonsavdelingen, som i dag har ansvaret for drift og vedlikehold av vegnettet, blir skilt ut fra etaten som eget aksjeselskap. Ettersyn og vedlikehold av vegminnene må derfor tilpasses den nye organisasjonen. Produksjonsavtaler utarbeides allerede i dag når vedlikehold og utbedringer skal foretas. Ved utarbeidelse av slike avtaler med entreprenør, må ansvarlig myndighet i Vegdirektoratet og ved vegkontoret/regionkontoret se til at hensyn blir tatt til vegminnene i henhold til verneplanens formål og formål med vern eller fredning. Kunnskap om vegminner og vegmiljøer må innhentes der det er nødvendig, slik at anleggene kan vedlikeholdes i samsvar med hensikten med vernet. Vegkontorene har selv slik kompetanse blant annet hos museumskontaktene og prosjektlederne i verneplanarbeidet og foreløpig ved enkelte vegkontor i Utbyggingsavdelingene og Trafikkavdelingene. I tillegg vil kompetansen som i dag er lokalisert til Norsk vegmuseum og Miljø- og samfunnsavdelingen være viktig. Oppbygging og kartlegging av kompetanse innen gamle byggemetoder er nødvendig for å drive tilfredsstillende bevaring av mange av anleggene.

Mange vegminner i verneplanen er ikke del av dagens ordinære vegnett. I hvilken grad disse vegminnene skal settes i stand og vedlikeholdes, eller kun vernes mot riving, må klarlegges gjennom det videre arbeidet. Det er ikke gitt at alle vegminnene som er gått ut av drift, skal restaureres. En del av dem må få ligge uten at det gjøres istandsettings tiltak. Enkelte vegminner, som det har vært planlagt å ta ut av drift, vil kreve ekstra innsats og investeringer. Det er her snakk om enkelte større vegminner som har behov for istandsetting dersom de skal kunne ha alternativ bruk etter nedklassifisering. Et viktig spørsmål å avklare er eierforhold, for selv om de fleste objektene i verneplanen er i Statens vegvesens eie, er eierforholdet til noen av de eldste vegene ikke avklart.

Formidling av hvilke vegminner og vegmiljøer som er valgt ut til Nasjonal verneplan, og hva de representerer av verdier, vil være et sentralt arbeidsområde. Formidlingsarbeidet må omfatte tiltak rettet både eksternt og internt i etaten.

Presentasjon

Heftet er bygd opp slik at man først får en presentasjon av norsk veghistorie. Deretter vises de utvalgte vegmiljøene, og videre de enkeltliggende objektene. Presentasjonen er ordnet etter etatens nye regioninndeling fra nord til sør. Vegmiljøene er alle kalt med egennavn, og for de enkeltliggende vegminnene er disse kalt med offisielle navn eller mer lokale navn. De enkelte veger eller bruer som utgjør et vegmiljø har fått hvert sitt nummer, mens for eksempel en vegstrekning med mange bruer har fått ett nummer, og bruene er synliggjort i listen bakerst i heftet.

Teksten og opplysningene bygger på registreringer og arbeid som vegkontorene har gjort. For hvert av vegminnene og vegmiljøene er det foretatt en verne vurdering samt en vurdering av omfanget av vernet. I det videre arbeidet vil dette danne grunnlaget for ytterligere vurdering, avgrensning og detaljering av objektene.

Deltagere i prosjektet

Prosjektledelsen

Geir Paulsrud, Norsk vegmuseum, Vegdirektoratet
Cathrine Thorstensen, Norsk vegmuseum, Vegdirektoratet
Nils Nonås, Norsk vegmuseum, Vegdirektoratet
Ellen Margrethe Devold, Miljø- og samfunnsavdelingen, Vegdirektoratet
Liv Marit Rui, Miljø- og samfunnsavdelingen, Vegdirektoratet

Referansegruppe

Gustav Rossnes, Riksantikvaren
Gaute Sønstebo, Direktoratet for naturforvaltning
Harald Jacobsen, Oppland fylkeskommune
Lars Lefdal, Statens vegvesen Sogn og Fjordane
Olav Grindland, Bruavdelingen, Vegdirektoratet
Gyda Grendstad, Miljø- og samfunnsavdelingen, Vegdirektoratet

Prosjektledere i fylkene

Stein Brendholen, Statens vegvesen Østfold
Akkelies van Nes, Werner Harstad, Tore Edvard Bergaust, Statens vegvesen Akershus
Jon Grasmø, Statens vegvesen Oslo
Frode Bakken, Statens vegvesen Hedmark
Harald Ødegård, Statens vegvesen Oppland
Eivind Berge, Hans Ruistuen, Statens vegvesen Buskerud
Mary Kristensen, Statens vegvesen Vestfold
Birger Aase (†), Gunnar E. Norby, Statens vegvesen Telemark
Bjarte Sandve, Øystein Tobiassen, Statens vegvesen Aust-Agder
Jørgen Ording, Statens vegvesen Vest-Agder
Svein Magne Olsen, Statens vegvesen Rogaland
Nils Nonås, Statens vegvesen Hordaland
Oddvar Sørensen, Statens vegvesen Sogn og Fjordane
Geirmund Nordal, Statens vegvesen Møre og Romsdal
Gunnar Tørud, Per Løvaas, Statens vegvesen Sør-Trøndelag
Synnøve Lien Jørgensen, Statens vegvesen Nord-Trøndelag
Torstein Hansen, Statens vegvesen Nordland
Oddmar Eilertsen, Statens vegvesen Troms
Karl S. Foslund, Statens vegvesen Finnmark

Arbeidsgruppe maskiner og utstyr

Bjørn Prebensen (leder), Vegteknisk avdeling,
Vegdirektoratet
Asgeir Engjom, Norsk vegmuseum,
Vegdirektoratet
Liv Ramskjær, Norsk Teknisk Museum
Lars Kleppe, Statens vegvesen Oppland
Cathrine Thorstensen, Norsk vegmuseum,
Vegdirektoratet
Fritjov Angermø, tidligere maskinsjef og
museumskontakt i Akershus.

Arbeidsgruppe for bygninger

Ingolf Budeng (leder), Produksjonsavdelingen,
Vegdirektoratet
Torstein Hansen, Statens vegvesen Nordland
Jostein Myrbostad, Statens vegvesen Nordland
David Brand, Norsk Telemuseum
Nils Nonås, Norsk vegmuseum, Vegdirektoratet.

En rekke personer i fylkeskommuner, kommuner,
frivillige organisasjoner og privatpersoner har også
deltatt i arbeidet.

Registratorer

Espen Finstad, Østfold og Akershus 1998
Lillian Trinterud, Østfold og Oppland 1999
Ingunn Marit Røstad, Akershus 1999
Sissel Haug, Hedmark 1998 og 1999 og Oslo 1999
Erlend Smedshaug, Buskerud og Telemark 1998
og 1999
Lena Fahre, Oslo 1998 og Vestfold 1998 og 1999
Ole Madsen, Aust-Agder og Vest-Agder 1998
og 1999
Jan Adriansen, Rogaland og Hordaland 1998
og 1999
Tine Eikehaugen, Hordaland 1998
Sigmund Bødal, Sogn og Fjordane og Møre
og Romsdal 1998 og 1999
Ida Beyer, Møre og Romsdal 1998 og 1999
Terje Bratberg, Sør-Trøndelag 1998 og 1999
Kathrine Stene, Nord-Trøndelag 1998
Kirsten Gartland, Nord-Trøndelag 1999
Jan Ivar Trones, Nordland 1998
Eirin Holberg, Nordland 1999
Tor Mikalsen, Troms 1998
Cathrine Baglo, Troms 1999
Mia Krogh, Finnmark 1998
Jan Ingolf Kleppe, Finnmark 1999
Helene Kjeldsen, Oslo

Kilder

Miljøverndepartementet, «*Handlingsplan for kultur-
minneforvaltning*», Rundskriv T-891, 1992.
Samferdselsdepartementet, «*Norsk veg- og veg-
trafikkplan 1998-2007*», St. meld. nr. 37, 1996-97.
*Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte
kulturminner Underlagsrapport om ferjer del 1* Norsk
Sjøfartsmuseum på oppdrag fra Vegdirektoratet
2001.
*Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kul-
turminner Underlagsrapport om ferjer del 2*, Norsk
Sjøfartsmuseum på oppdrag fra Vegdirektoratet
2002.
*Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte
kulturminner Veghistorisk skisse 1998* Norsk veg-
museum.
Typiske utviklingstrekk og anlegg etter 1960 Delplan 2
1999 Miljø- og samfunnsavdelingen,
Vegdirektoratet.

Veghistorisk skisse

Innledning

Utviklingen av vegnettet i Norge har sammenheng med strukturelle endringer i landet. Spesielt har bosettingsstruktur og næringsgrunnlag vært bestemmende for vegutbyggingen. Topografi og klima har imidlertid også vært bestemmende for trasevalg og vegenes utforming.

Veg kan defineres som en trase i terrenget, skapt av menneskelig ferdsel. Utviklingen av veger startet som tråkk eller stier i terrenget der hvor det passet best for å komme frem til det stedet man skulle til. I dag kan man bygge veger nesten hvor som helst, og det finnes neppe andre hindringer enn politisk vilje og finansiering for hvor man kan bygge veger i fastlands-Norge.

Ferdselen på land har foregått til fots, ridende eller kjørende ved hjelp av dyr eller kjøretøyer. Dette gjør at vi prinsipielt kan dele vegene i tre typer; sti, rideveg og kjøreveg. Vegens utseende henger sammen med hva den har vært brukt til. Mange gamle rideveger er senere bygd ut til kjøreveger. At en veg utviklet seg fra sti til rideveg og kjøreveg, betyr ikke at tidligere funksjoner falt bort. Det skjedde først i moderne tid med funksjonsdelt vegnett.

Historisk gjennomgang

Forhistorisk tid (perioden frem til omkring 1050)

Det har eksistert ferdselsårer så lenge det har vært mennesker i Norge, tilbake til de første jegersamfunnene i eldre steinalder for mer enn 10000 år siden. Ferdselen gikk mellom bosteder, jaktområder, fiskeplasser og eventuelle kultsteder. Ved gjentatt ferdsel på samme sted oppstod stier på steder hvor det var nødvendig for mennesker å ferdes. Da jordbruket ble etablert for ca. 5-6000 år siden, førte det etter hvert til fastere bosetting, noe som må ha resultert i et kommunikasjonssystem mellom boplasser og steder hvor man kunne utnytte ulike ressurser. I yngre jernalder økte behovet for transport av ulike varer som jern, brynestein og kleber. Varetransport har antagelig i stor grad foregått på slede vinterstid. Slike vinterveger fulgte andre traseer enn de stiene hvor en gikk, da en lett kunne komme frem over islagte vann og myrer.

De eldste vegspor vi kan se i dag kalles gjerne hulveger, etter formen på vegen, hvor slitasje har ført til at de i hellende terreng har fått en u-formet tverrprofil. I tillegg kjenner vi vardeveier, hvor veg over fjellet er markert med oppmurte varder. Mennesker har til alle tider hatt behov for å krysse elver,

*Kløvstien ved nåværende Rv 63 Trollstigen i Møre og Romsdal ble utbedret til rideveg og stod ferdig i 1913. Bildet viser den gamle kløvstien der den svinger opp «Stigen» ved Stigfossen.
Foto: Ida Beyer.*





Del av middelaldersk kavlebru på Langemyr i Botne i Vestfold. Foto: Ole Risbøl.

bekker og myrer. De eldste formene for bruer som er bevart er kavlebruer, ei slags trebru som er lagt direkte på myrer eller over bløte markområder, samt hoppesteiner/gangsteiner og klopper i tre eller stein. Fra denne perioden kan en antagelig ikke snakke om anlagte eller bearbejdede veger, men det har ihvertfall vært foretatt enkelte utbedringer eller mindre anlegg langs ferdselsårer, noe den eldste daterte kavlebrua fra 800-900-tallet (vikingtiden), er et vitnesbyrd om.

Middelalder (år 1050 –1537)

Norge ble samlet til ett rike i perioden 900-1030, noe som også fikk betydning for utviklingen av vegene. Kongen og hans folk var på stadig flyttefot, da det var enklere å dra dit hvor skatten (som ble betalt i naturalier) ble levert, enn å frakte varene til hoffet. Dessuten ga reisene bedre kontroll med deler av riket. Slike forflytninger krevde at vegene var fremkommelige, selv om store forflytninger helst ble foretatt vinterstid med slede, da kongen ofte tok veitsler (gjestebud) i innlandet vinterstid. Den viktigste ferdselsåren var imidlertid kystleia og fjordene.

Da de første byene vokste frem omkring år 1000 e.Kr., økte varetransporten betydelig. Byene var handelsplasser og de ble anlagt der hvor sjøveg og landveg møttes. Mye av landsbygdas varer ble fraktet inn til byene, mens varer som ble produsert

i byene, og importvarer, ble fraktet ut på bygda.

I de eldste lovene fra denne tiden (Gulatings- og Frostatingsloven) er veger nevnt, og i Magnus Lagabøters Landslov fra 1274 fantes det fem paragrafer som omhandlet samferdsel. Paragrafene beskrev blant annet vegtyper, vegstandarder og vedlikeholdsansvar. Et av forholdene som måtte reguleres var veg over annen manns grunn. Dette har alltid kunnet føre til strid, men samtidig har vegrett tidlig vært oppfattet som et samfunnsgode som private hensyn må vike for. Lovens bestemmelser om vegene gjaldt i grove trekk frem til 1824.

Fra båtstøer ved fjordene gikk det stier, ride- og kløvveger innover i de ulike bygdene og dalførene. Vegene forbandt bygder og gårder som lå langt fra fjorden med vannvegen. Mange veger hadde en viktig funksjon som kirkeveger, og disse gikk fra gårdene til kirken og ofte også fra båtstø til kirke. Fra skriftlige kilder går det frem at det også fantes mange trebruer i middelalderen.

Vegene hadde også militær betydning, og av den grunn var det viktig at vegene var fremkommelige. Også de lokale makthaverne var avhengige av et vegnett for å kunne kontrollere sine distrikter. Ting-samlinger krevde at man kunne benytte veg, og det er grunn til å anta at folk flest reiste en del innenfor sine distrikter.

At vintervegene var viktige for transport av varer, vitner tidspunktene for levering av landskyldvarer, betaling av tiende, samt markedet, om. Landskyldvarer skulle leveres til godseierne på bestemte dager innen jul, og markedene foregikk ofte vinterstid.

Frostatingsloven bestemte at alle våpenføre menn skulle på vegarbeid den nærmeste fulle virkedagen før jonsokaften. Vegene i hver skipreide skulle repareres der det var mest behov for det. Dette var en form for arbeid der flere bønder delte på ansvaret for ett bestemt vegstykke. De som ikke møtte til vegarbeid skulle betale bøter. Bøtene tilfalt biskopen, noe som viser at det å vedlikeholde veg var ansett som en kristenplikt. Denne bestemmelsen inngår i kristendomsbolken i lovbooken. Det finnes også runesteiner fra 1000-tallet med innskrifter om brubygging som et middel til sjelefrelse. Det var god anledning til å delta i brubygging, da loven bestemte at det skulle bygges bruer over alle tverr-åer. Innenfor Frostatingslovens område kom plikten til å bøte veg i stedet for en annen kristenplikt, nemlig å frigi treller.

Gulatingsloven inneholdt bestemmelser om at alle veger skulle ligge slik de hadde ligget fra gammel tid. Vegbredden skulle være lik et spydskaft. At vegen gikk over innmark kunne være en ulempe, og loven bestemte at eieren av marken kunne føre den utenom om han laget en like god veg. Loven



Etter Magnus Lagabøters landslov lå også vedlikeholdet av bruene til bøndene, men mange bruer kunne nok være like skrøpelige som denne utleggerbrua fra Visdalen i Lom synes å være. Foto: Geir Paulsrud.

bestemte også at om noen ødela ei bru skulle han gjenoppbygge brua og gjøre den like god som tidligere. Dersom man nektet noen å bruke eksisterende veg, skulle det bøtes til kongen.

Magnus Lagabøters landslov av 1274 gjentok bestemmelsen om at eieren kunne flytte veg som gikk over innmark, og føyde til at selv om den var

lenger, skulle den nye vegen brukes. Landsloven videreførte Gulatingslovens bestemmelser om vegrett og bruer. Loven bestemte at kongens ombudsmann skulle kalle inn til vegarbeid, og at arbeidet skulle foregå i tiden mellom onnene. Vegene skulle være i så god stand at de kunne brukes til å gå eller ri på både vinter og sommer. Landsloven inneholdt



Nidaros var et sentralt mål for pilegrimer i middelalderen. Men også andre steder har vært mål for deres vandringer. Denne vegen i Røldal skal etter tradisjonen bl.a. være brukt av pilegrimer på veg til Røldalskyrkja. Foto: Jan Adriansen.

også bestemmelser om at vegene skulle være ryddet i en bredde på åtte alen, slik at en mann til hest kunne holde spydet på tvers (baugreid).

Hvis vegen kom til elver som ikke var farbare med båt, skulle det bygges bru av de som eide jorden på begge sider av elven. Var det umulig å bygge bru, skulle det legges ut flåte eller eike med dragtau til begge landsider. Ved store elver skulle eieren av nærmeste gård ansette ferjemann. Dette var ikke bare en plikt, men også en inntektskilde for eieren, da det skulle tas betalt for ferging.

Forbindelsesvegene over fjellet mellom ulike landsdeler var viktige hovedferdselsårer, slik som vegene mellom Sogn og Valdres og mellom Trøndelag og Østlandet over Dovrefjell. På Dovrefjell gikk det to veger fra Hjerkin, en vestlig gjennom Gudbrandsdalen og en østlig gjennom Østerdalen.

Rideveger 1537-1640

Reformasjonen i 1537 var på mange måter et tidskille, men veger og veghold ble likevel i lang tid administrert etter middelalderens lovgivning. Det var bøndene som hadde plikt til å vedlikeholde vegene, mens lensherrene og deres fogder førte oppsyn med vegarbeidet.

Christian IVs Norske lov fra 1604, som var en fornyelse av Landsloven, bestemte at veger, gjerder og

led skulle være som de alltid hadde vært. Loven fastsatte bot for den som red utenom vegen eller gikk i åker og eng. Ved en forordning av 1636 går det frem at plikten til å vedlikeholde vegene skulle deles likt mellom bøndene. Dessuten skulle fogdene, sorenskriverne og bondelensmennene vise dem hvordan vegarbeidet best kunne utrettes. Stattholder Hannibal Sehested og kansler Jens Bjelke nedla et stort arbeid for å finne fornuftige måter å administrere vegarbeidet på. De tok også opp skyssplikten som bøndene klaget over. Rett til fri skyss hadde alle som reiste i kongens ærend og alle adelige.

Fra 1620-årene ble gruvedrift en stor næring i Norge, noe som initierte mye av vegbyggingen i landet. Landets første kjøreveg mellom sølvgruvene på Kongsberg og ladestedet Hokksund ble bygd i perioden 1624-1630. Nye næringsveger som bergverksdrift og smelteverk førte til behov for kjøreveger, selv om rideveger fortsatt var den vanligste vegtypen i tillegg til vann- og vinterveger.

De første kjørevegene 1640-1760

Kravene til kjørbare veger økte etter som det ble mer vanlig å kjøre med hest og vogn. Utviklingen av postvesenet førte til økte krav til vegene, og med statsforvaltningen som ble etablert i Danmark-

Norge fra 1600-tallet av, oppsto behov for bedret fremkommelighet for et økende antall embetsmenn på reise i kongens tjeneste.

Vegstellet var lite tilfredsstillende i første halvdel av 1600-tallet og det var sterkt behov for reformer. Bøndene møtte ofte ikke til vegarbeid og Christian IV bestemte i 1643 at om en bonde ikke møtte til veg- og bruvedlikeholdsarbeid til rett tid, kunne lensherren leie andre til å gjøre arbeidet for ham, og siden kreve ham for kostnaden. Forordningen forutsatte at det skulle bygges veger i hele landet, men lensherren i Bergenhus len, Henrik Thott, mente at man heller burde satse på båttrafikk på Vestlandet.

På midten av 1600-tallet økte trafikken på vegene og bøndene klagde gjentatte ganger over at de ble ille belastet med varetransport og skyss. I 1643 krevde den norske adel en bedre ordning av skyssvesenet, mest for å skåne sine egne leilendinger for plikten til å skyss andre. Kongen befalte at Hannibal Sehested og Jens Bjelke skulle utrede hvordan skyssferden kunne avskaffes og om det kunne opprettes faste gjestgiverier med skyssstasjoner. Dessuten ønsket man å opprette faste postruter, noe som krevde brukbare og vedlikeholdte veger. Fra 1643 ble det derfor ansatt faste skysskaffere.

1. juni 1643 ble det underskrevet en kongelig forordning om forbedring av vegene. Forordningen

bestemte at vegene skulle planeres med et dekke av stein, sand, grus eller bark. Vegene kunne eventuelt brugges, noe som ikke ble vanlig. Kongen bestemte at hver bonde skulle ha kjennskap til hvor lang vegstrekning han skulle vedlikeholde.

Stattholder Hannibal Sehested var opptatt av å forbedre vegene, og han kom med en rekke forslag til hvordan dette kunne gjøres. Spesielt var han av den formening at alle veger burde vedlikeholdes. Han hevdet at vegene til Sverige burde avskaffes, både av militære hensyn og for å kreve toll på varer som ble ført ut av landet. Kongen bestemte derfor at det i 1645 skulle opprettes faste markedsplasser hvor svenskene kunne handle.

I 1665 ble det opprettet generalvegmesterembeter, ett sønnenfjells med Jens Sørensen Hauritz som generalvegmester og ett nordenfjells under Nicolaus Helvaderus. Det sønnenfjellske distriktet omfattet Østlandet og Sørlandet, mens det nordenfjellske distriktet omfattet Vestlandet og Trøndelag, samt Nord-Norge. Generalvegmestrenes oppgaver var å anlegge og vedlikeholde veger og bruer, og særlig viktig var vegene mellom festningene, slik at en kom frem med artilleri og varer. I den kongelige forordning, utstedt av stattholder Ulrik Fredrik Gyldenløve, var det konkrete krav til vegene og hvordan vedlikeholdet praktisk skulle ordnes. Det



Bonden på øvre Løsnes i Ringebru i Gudbrandsdalen omtales som gjestgiver allerede i manntallet i 1665/66. Garden var dessuten skyssstasjon ved den Trondhiemske Kongevei helt frem til den såkalte Gudbrandsdalschausseen kom rundt 1860. Her har Johannes Flintoe malt skyssstasjonen rundt 1825.

var blant annet angitt bredde på vegen, 8, 10 eller 12 alen bred etter stedets beskaffenhet.

Christian Vs Norske lov av 1687 bestemte at det skulle være så mange veger til de forskjellige kjøp- og ladestedene som det var behov for. Det var også tatt inn bestemmelser om at den som lukket, forandret eller ødela offentlig veg skulle gjøre i stand vegen igjen og dessuten betale bot. Dette er en gjen- tagelse av de eldre bestemmelsene i lovgivningen. Vegene skulle ellers behandles etter de reglene som var utferdiget for generalvegmaster og amtmenn. I denne perioden ble det også anlagt en del private veger. Store godseiere ville gjerne ha alleprydde veger på sine gods.

En del rideveger ble bygd om til kjøreveger i peri-oden 1643-1760. Hovedvegene ble utbedret og til dels omlagt. Dette gjaldt deler av vegen mellom Oslo og Trondheim, men også deler av vegen mellom Oslo og Bergen og mellom Bergen og Trondheim. Linjeføringen ble beholdt, men vegene ble jevnet og mange steder kantet med stein. Ved kryssing av elver og bekker var trebruer og tre- klopper brukt, og ved brede elver ble det brukt utleggerbru som ga mulig- het for større bruspenn.

Vegen mellom Oslo og Trondheim ble utbedret til kjøreveg på 1700-tallet. Som et ledd i dette arbeidet ble lange strekninger av vegen i Gudbrands- dalen flyttet fra gårdene som lå midt i lien, til nærmere dalbunnen. Man unn- gikk derved de vanskeligste partiene lenger oppe i lien. På strekningen fra Dovrefjell og ned gjennom Drivdalen var Vårstigen ett av de vanskeligste partiene. Men også dette vegstykket ble forbedret og kan stå som et eksem- pel på utviklingen på slutten av 1600- tallet og begynnelsen av 1700-tallet. Under kong Christian Vs besøk i 1685 var Vårstigen i bruk som rideveg, men til neste kongebesøk i 1704 var den opparbeidet til kjøreveg, hvor kongen kunne benytte karjol som fremkomst- middel. Vegen ble ytterligere utbedret utover på 1700-tallet og ved kong Christian VIs reise i 1733 kunne kon- gen benytte reisekarosse i Vårstigen.

Hovedvegene ble kalt kongeveger etter den dansk/norske lovgivningen fra denne perioden, et navn som i før- ste rekke var knyttet til danske forhold der kongevegen bare var til bruk for kongen selv og hans folk. Slik var det

imidlertid ikke i Norge. Denne betegnelsen hadde disse vegene frem til 1824, da navnet ble endret til hovedveger.

Bergverksnæringen var avhengig av kjørbare veger, og de viktige bergverkene i grenseområdet mellom de nåværende fylkene Hedmark, Oppland og Sør-Trøndelag ble bestemmende for mye av veg- byggingen i innlandet. Vintervegen sørover fra Røros gikk fra 1644 over isen på Femunden, mens den viktigste vegen fra Røros gikk gjennom Gaul- dalen til Trondheim, som var utskipningshavn for kobber og leverandør av varer til kobberverket. Sommerstid ble kobberet fraktet med kløvhest, mens man vinterstid fraktet det ut med slede, ofte med elveisen som kjørebane.



Tegning fra Odalen i Hedmark utført av Georg Anthon Krogh i april 1770. Illustrasjonen viser med all tydelighet hvordan generalvegmaster Krogh forsøkte å legge vegene i rette linjer.

Ref.: SAH; Oppland Amt 1757-1781, Veibrev 1761-1779.

Det franske prinsipp 1760-1850

Vegbyggingen gjennomgikk store endringer i denne perioden. Stein ble brukt i langt større grad enn tidligere, og vegbanen ble mange steder bygd opp slik at den ble liggende markert i terrenget. Størstedelen av perioden var preget av stor befolkningsvekst. Det var stor tilgang på arbeidskraft og det skjedde en utvikling i håndverkene. Det var enkelte steder mangel på trevirke, og det ble oppfordret til å bruke stein. Det ble brukt tørrmuring i både veg- og brubygging.

Fra 1767 ble Georg Anthon Krogh ansatt som generalvegmeister sønnenfjells, og året etter ble broren Nicolai Fredrik Krogh utnevnt til generalvegmeister nordenfjells. Disse satte sitt sterke preg på vegbyggingen i siste halvdel av 1700-tallet. Generalvegmeister N. F. Kroghs store mål var at alle rideveger skulle gjøres om til kjøreveger, og alle mindre veger til gode rideveger. Brødrene Krogh arbeidet etter det franske prinsipp med mest mulig rette veger.

Vegbyggingen i Norge på slutten av 1700-tallet var inspirert fra Danmark, hvor det foregikk stortiltet utbygging av vegnettet i denne perioden. Den franske vegingeniør Marmillod ble i 1761 utnevnt til overinspektør for vegene på Sjælland. I 1749 ble det i Frankrike opprettet verdens eneste veg- og bruskole, og Marmillod var utdannet der. Han innførte det franske prinsipp, noe som uten større vanskeligheter lot seg gjennomføre i Danmark. Det ble lagt langt større vekt enn tidligere på god fundamentering av vegene. Samtidig ble det foretatt en oppmåling av vegene med hjelp av hjulgående avstandsmålere, slik at man fikk eksakt kunnskap om avstanden mellom forskjellige byer og tettsteder. Når vegene ble anlagt etter rette linjer uten at det ble tatt større hensyn til terrengets beskaffenhet, førte dette til problemer i Norge. Stor stigning var et resultat av de rette linjene og stigninger opp til 1:3 var ikke uvanlig. Dette gjorde det nødvendig å anlegge mange veger på vegmurer som i bratt terreng kunne bli svært høye.

I 1789 ble kammerherre Peder Anker utnevnt til generalvegintendant for Akershus stift. Han er den eneste som har båret denne tittelen og hans embete var overordnet generalvegmeisteren. Anker utviste stor energi på mange områder, også som vegbygger, og sto blant annet for byggingen av vegen over Krokskogen mellom Akershus og Buskerud. Samtidig ble det sønnenfjellske distrikt delt i Kristiansand og Akershus stift, slik at man fikk en egen generalvegmeister i Kristiansands stift.

Det nordenfjellske distriktet var delt allerede 1787 da Christopher Johannes Hammer ble utnevnt til generalvegmeister i Bergen stift. De nye generalvegmeistrene hadde arbeidet under Marmillod og



Den Bergenske Kongevei som gikk mellom Oslo og Bergen ble bygd omkring 1800 etter det franske byggeprinsipp med rette linjer. Dette bildet er fra Vang i Valdres, Oppland fylke. Foto: Cathrine Thorstensen.

behersket hans vegbyggingsteknikk. Flere veger er vitnesbyrd etter disse vegmeistrene; Bergenske hovedveg fra Oslo over Nittedal, vegen over Totenbygdene, Vestlandske hovedveg i Agderfylkene, Tynsetvegen gjennom Kvikne og vegen over Fillefjell og videre gjennom Lærdal i Sogn og Fjordane.

Den nye vegloven av 1824 overførte ansvaret for vegene til Justisdepartementet, og det lokale ansvaret ble pålagt amtmennene. Det ble opprettet en amtsvegkasse som dekket utgiftene til vegvesenet. Under amtmennene ble det tilsatt vegmestre. Det praktiske arbeidet ble organisert av veginspektører, lensmenn og rodemestre. Norge var i union med Sverige fra 1814, og kong Karl Johan var opptatt av å binde sammen broderfolkene ved å bygge mellomriksveger. Staten skulle ha et overordnet ansvar for disse, samt sammenbindende veger mellom flere amt. Vegene ble nå delt i to hovedtyper, hovedveg og bygdeveg. Vegarbeidet var fremdeles organisert som pliktarbeid og hver gård hadde ansvaret for sin vegstrekning. Det ble også foretatt en utstrakt utbygging av bygdeveger fra

Trondhjemske Postvei ble bygd i siste halvdel av 1700-tallet. Illustrasjon fra boken «Postvegen Bergen- Trondheim» av Ingemar Nordstrand.



slutten av 1700-tallet. Disse vegene ble sakte, men sikkert, gjort kjørbare.

I perioden 1824-1850 ble det bygd svært solide veger og vegmurer. Omkring 1820 ble et nytt prinsipp for vegbygging lansert av skottene McAdam og James Patterson. Prinsippet gikk ut på at vegens øverste lag skulle bestå av 15-20 cm grov pukk som ble lagt med en tverrprofil som lot vannet renne ned i åpne sidegrøfter. Det geniale ved dette prinsippet var bruken av knust stein, som ga større styrke og stabilitet. Denne metoden ble kalt macadamisering, etter McAdam, og første gang tatt

i bruk ved bygging av Ljabbruchausseen i Oslo i 1850.

I Norge utga veginspektør Georg Daniel Barth Johnson i 1839 en håndbok om moderne vegbygging. I boken beskrev han hvordan man kunne lage faste dekker ved hjelp av macadamisering. Hele overbygningen på vegen ble konstruert av knust stein; pukk, som sikret fasthet og god drenering og avrenning. Johnsons bok inneholder også opplysninger om hvordan man kunne bygge kjedehengebruer etter engelske forbilder.

Sjøen var fortsatt viktigste ferdselsåre, selv om

vegbyggingen skjøt fart også i kystregionene og i Nord-Norge på 1840-tallet. Det ble blant annet bygd en gjennomgående veg på Fosen i Trøndelag og postveg fra Namdalen til Terråk i Bindal. Dampbåtene hadde på denne tiden slått igjennom, og det ble planlagt rutegående båter også i vassdragene på Østlandet. Veginspektør Georg D. B. Johnson tiltrådte en nyopprettet stilling som kanaldirektør, etter først å ha bygd vegen til Åna Sira og landets første hengebru, Bakke bru i 1844. En rekke statlige institusjoner som forsvaret, tollvesenet og fyrvesenet bygde en del veger til sine installasjoner mellom 1760 og 1850. De ulike bergverkene samt en del større gårder og gods bygde også private veger i denne perioden.

I 1846 startet endringene som førte frem til den endelige utviklingen av et vegdirektorat. Det året ble ansvaret for det statlige vegvesen overført fra Justisdepartementet til Indredepartementet, og det ble tilsatt en vegassistent i departementet. Embetet ble bekledt av Henrik Christian Finne i årene 1846-1852, og Christian Wilhelm Bergh var innehaver av stillingen 1852-1864.

Chausseeperioden 1850-1912

1850-årene medførte på mange måter et tidsskille. Industrialiseringen startet, noe som førte til behov for stadig bedre veger. Helt frem til siste halvdel av 1700-tallet var brubygging et håndverk basert på erfaring. En hadde ikke eksakte teorier eller formler for dimensjonering. Med industrialiseringen ble nye materialer tatt i bruk og det ble utviklet vitenskapelige metoder for dimensjonering av byggverk.

Det ble opprettet en mengde skysstasjoner langs hovedvegnettet med faste skysskift. Bønder ble betalt for å holde det nødvendige antall hester for å drive skysstasjonen. Mange steder ble det utplassert hestedrikkekar og støpte jernskilt med teksten «glem ikke at hesten trenger hvile». En stadig større del av transporten foregikk med tunge vogner. Jernbane og dampskip ble etter hvert viktige kommunikasjonsmidler, og turismen ble en viktig næring i enkelte områder. I slutten av perioden kom også de første motoriserte kjøretøyene til Norge.

Etter at man fikk kommunalt selvstyre ved formannskapslovene av 1837, var vegloven lite i samsvar med de nye forholdene. Dette medførte at det ble vedtatt en ny veglov i 1851 som innebar en harmonisering med formannskapslovene. Bygging av bygdeveger ble et ansvar for herredskommunen, men alle prosjekter måtte godkjennes av amtsformannskapet. Loven bestemte at utgiftene til vegbygging skulle dekkes av amtene, som med det fikk en sterk økning i sine budsjetter. Staten kunne

imidlertid gi bidrag til vegbygging, enten som direkte tilskudd eller som forskudd.

En viktig endring kom i 1864 da vegdirektoratet ble opprettet. Den første vegdirektøren ble Christian Wilhelm Bergh, som sto for kontinuitet i etaten. Han bekledte embetet i årene 1864-1873. I 1857 gikk daværende vegassistent Bergh inn for å ansette faste vegvoktere, noe som det ikke ble noe av i første omgang. De første faste vegvokterne ble ansatt på veger som ble vedlikeholdt av Staten.

De neste tretti årene, 1873-1903, var Hans Hagerup Krag en svært markant vegdirektør. Krag's ideologi var klar. Han mente at det var bedre å bygge en enkel veg enn ingen veg. Hans oppfatning var at en dårlig veg kunne utbedres senere. Vegene skulle virke sammenbindende ved å forbinde jernbane og båt. De første rutebåtene mellom øysamfunnene og fastlandet kom på midten av 1800-tallet. Dette medførte at det ble bygd en rekke veger mellom jernbanestasjoner og rutebåtanløpssteder. Vegvesenet hadde allerede på 1860-tallet begynt å bruke dynamitt, og den første tunnelen mellom Nesflaten i Rogaland og Røldal i Hordaland ble bygd. Norge nøt stor respekt i utlandet for sin ingeniørkunst, og Krag fikk blant annet gullmedalje for sin modell av Geirangervegen på verdensutstillingen i Paris i 1900.

Fra 1893 ble det tilsatt amtsingeniører med ansvar både for hovedveger og bygdeveger. På mange måter er det fremdeles denne ordningen som gjelder, men amtsingeniørens tittel er i dag vegsjef, en tittel som fra 2003 endres til regionsjef.

Vegene ble fra omkring 1850 bygd som chausseer. Disse skulle føye seg mykt inn i terrenget og ha så liten stigning som mulig. Dette gjorde at vegen i stor grad kom til å følge kotene i terrenget. Bærelaget skulle bestå av stein og pukk (macadamisering). I stedet for høye vegmurer bygde man skråninger som stabiliserende element i vegkonstruksjonen. Dette kunne være grusskråninger eller også murte. Vegene var sikret med stabbesteiner; noe som både var en måte å hindre utforkjøringer på og som virket som et dekorativt element.

I 1850 ble Ljabruchausseen i Oslo bygd. Vegen ble planlagt og utredet av Christian Wilhelm Bergh, og var den første vegen som ble bygd fullt ut etter chausseprinsippene, både når det gjaldt teknisk utføring og linjeføring. Vegbredden var 10 alen, og maksimumsstigningen på 1:20, noe som var gunstig når man ønsket å kjøre færre og større lass. Dette ble sett på som transportøkonomisk gunstig og dermed ble stigningen på vegen av større betydning enn tidligere. Vegingeniørene fikk gjennomslag for en sosialøkonomisk tankegang. Det samfunnsøkonomiske aspektet ble utslagsgivende for hvor vegen skulle legges.

Terrenget i Norge gjorde imidlertid at man ikke

Norges første
chaussee – Ljabru-
chausseen sør for
Christiania.
«Skilling-Magazin»
1867.



alltid fikk den ideelle formen etter idealer fra de europeiske chausseene. Vindhellavegen i Lærdal er et godt eksempel på en chaussee hvor terrenget gjorde det nødvendig med flere svinger på 180 grader for å oppnå maksimumsstigning på 1:20.

Det foregikk utstrakt brubygging og mange bruer ble oppført ved hjelp av nye teknikker. Landets første støpejernsbru, Løkke bru, ble oppført i Sandvika utenfor Oslo i 1829, og Fosstveit bru ved Tvedestrand ble bygd syv år senere. Begge ligger ved to av datidens store jernverk. Bruene var etter den tids målestokk svært dyre, og selv om de er meget elegante i formen, mangler de pynt og ornamentering slik en finner på mange tilsvarende utenlandske bruer. Landets første hengebru, Bakke bru, ble oppført i 1844. Det ble bygd enda to kjedehengebruer, Åmot bru i Modum i 1852, som er flyttet til Akerselva i Oslo, og ei bru over Sarpsfossen, som ble skiftet ut i 1930-årene. Sistnevnte var det første tilfellet i Norge hvor en profesjonell arkitekt,

Wilhelm von Hanno, var med på utformingen av brua. Fra 1905 ble mer moderne hengebruer med kabler som bærende element vanlige.

Flere bruer ble oppført som fagverk med trekonstruksjon. Fra omkring 1870 ble det også oppført fagverksbruer med stål som byggemateriale. Disse bruene skilte seg prinsipielt ikke fra lignende bruer av tre, men de fikk svært god bæreevne. Man bygde også andre typer bruer, som bevegelige bruer, sprengverkbruer, buebruer og steinhvelvbruer, en eldre teknikk som nå ble videreutviklet. Hausmanns bru i Oslo, bygd 1892, er et eksempel på buebru med svært forseggjorte detaljer.

Vegvesenet fikk bedre utstyr og gjennomgikk en første forsiktig mekanisering på begynnelsen av 1900-tallet. I 1902 ble det anskaffet en god, hestetrasket snøplog, Teienplogen. Fordelen med denne var at den både hadde en effektiv styreanordning og skråttstilte skjær som flyttet snøen bedre ut til sidene. I 1901 anskaffet man de første steinknuse-

maskinene, noe som var en stor forbedring i arbeidet med å bearbeide stein til pukk. Produksjon av pukk hadde tidligere foregått på den måten at vegarbeiderne satt på vegens midtrygg og knuste stein med hjelp av slegger. Dette arbeidet var fysisk krevende, da man produserte grov pukk som ikke måtte være større enn en knyttet mannsneve. Steinknusemaskinene gjorde det også lettere å lage pukk av



Restaurert Teienplog fra perioden 1910-1920, Røros vegstasjon. Foto: Per Løvaas.

langt større finhet enn det som tidligere hadde vært vanlig. Vegvalser med egen forbrenningsmotor var antagelig den første motordrevne redskapstypen som ble tatt i bruk av vegvesenet. Den store mekaniseringen av vegvesenet kom imidlertid først senere.

Utdannelsen av ingeniører ble forbedret etter at man fra 1910 fikk ingeniørutdanning ved Norges Tekniske Høyskole, noe som fikk stor betydning for rekrutteringen av fagfolk til vegvesenet.

Bilalderen 1912-1960

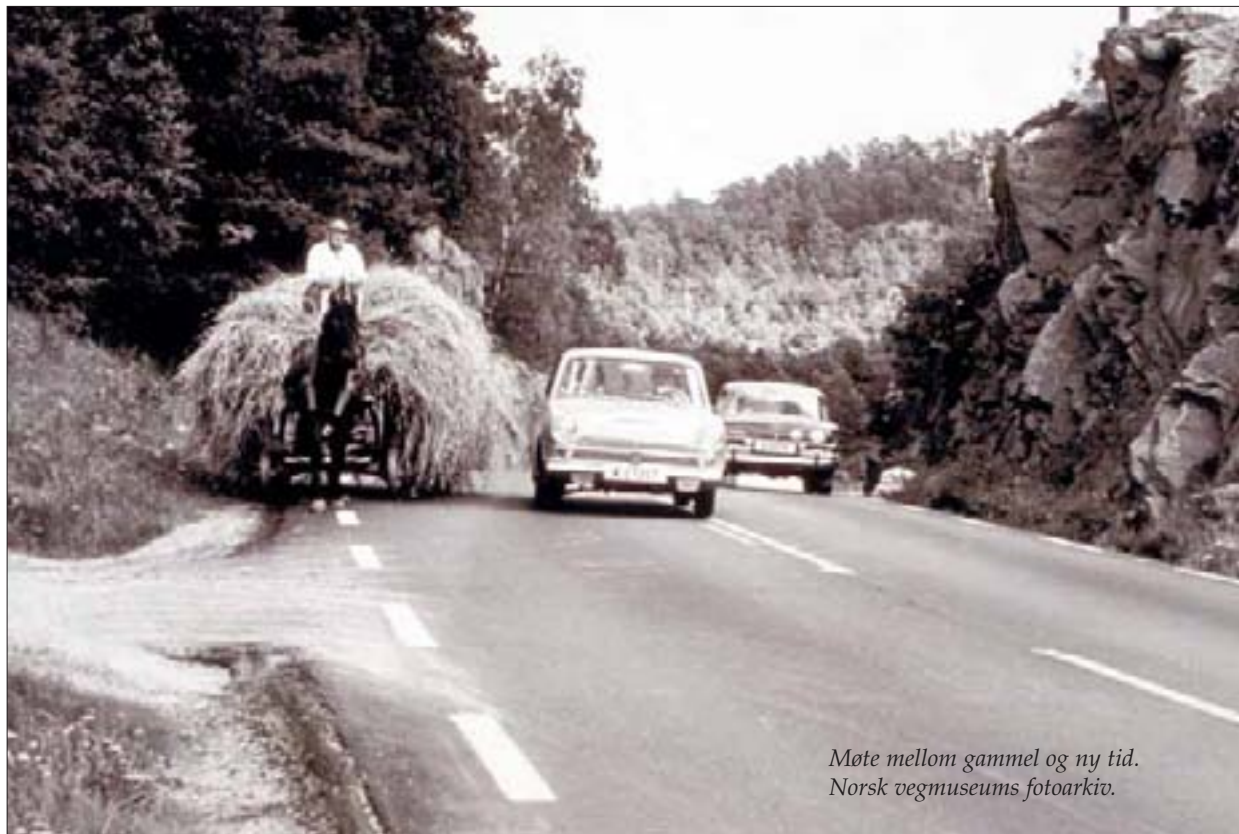
Vegvesenet måtte i denne perioden i stadig sterkere grad forholde seg til bilen og dens krav. Den økende biltettheten ble bestemmende for mye av vegbyggingen i perioden. I mellomkrigstiden ble også vegbygging iverksatt som nødsarbeid. Det ble bygd ut en rekke veger av militære hensyn, spesielt under andre verdenskrig.

I 1912 ble lovverket fornyet. Stortinget vedtok en ny veglov og landets første motorvognlov. Vegloven av 1912 ble stående helt til 1964. I 1914 var den kombinerte vegadministrasjonen gjennomført i alle fylker. Den opprettholdt skillet mellom hovedveg og bygdeveg. Med motorvognloven ble bilsakkyndige opprettet. Bilsakkyndige skulle foreta undersøkelser av motorvogner, prøve førere og kontrollere at motorvogner var i forskriftsmessig stand. Motorvognloven ga myndighetene anledning til å forby bruk av bil på vegene. Enda i 1919 var det helt eller delvis forbud mot motorkjøretøy

på 7% av hovedvegene og hele 71% av bygdevegene. Etter hvert viste det seg at forbudet ikke var i samsvar med utviklingen, og i 1926 ble Statens Bilsakkyndige opprettet for å ta seg av det biltekniske, mens Statens vegvesen hadde ansvaret for vegutbyggingen.

Organiseringen av vegstellet ble altså endret med vegloven av 1912. En viktig endring var at det ble lovfestet en sammenslåing av statens og amtenes vegstell. Styret av vegvesenet ble overført fra amtmannen til amtsvegstyret, og overingeniøren fikk talerett i saker som angikk amtet. Vegdirektoratet bestyrte de vegene som ble vedlikeholdt av midler bevilget over statsbudsjettet. Dette dreide seg for det meste om høgfjellsveger og mellomriksveger. Amtet sto ellers relativt fritt med hensyn til anlegg og nedlegging av hovedveger, selv om slike tiltak krevde stadfesting av Kongen i statsråd. Amtet kunne være med på å vedlikeholde bygdevegene der herredenes utgifter ble for store til at dette kunne bæres over kommunale budsjetter. Fra 1920-årene ble det i stadig større grad tilsatt faste vegvoktere som hadde ansvaret for hver sin vegstrekning.

En ny motorvognlov ble vedtatt i 1927. Denne innførte motorvognavgifter som skulle øremerkes til utbygging av hovedveger. Staten overtok i 1928 ansvaret for en rekke viktige gjennomfartsveger. I årene fra 1912 skjedde det en rivende utvikling av trafikken. Landets første egentlige vegplan ble vedtatt i 1929. Vegene ble inndelt i riksveger, fylkes-



*Møte mellom gammel og ny tid.
Norsk vegmuseums fotoarkiv.*

veger og herredsveger. De to førstnevnte ble forvaltet av Statens vegvesen. Riksvegnettet ble i stor grad finansiert med motorvognavgifter. Det ble bygd ut et nett av vegstasjoner hvor man hadde maskiner og utstyr. Mens det i 1912 var lovbestemt med grenseskilt mellom amtene og kilometerskilt, sa loven ingenting om trafikkskilt. Norsk automobilforbund hadde på 1920-tallet innført trafikkskilt, men noen lovbestemmelse kom ikke før i 1938.

Etter at dampmaskinen ble utbredt, ble mange små samfunn bundet sammen med båttruter på begynnelsen av 1900-tallet. Etter hvert ble vegene mellom bygder utbygd og biltruter ble satt opp. De første ferjeforbindelsene så dagens lys på 30-tallet og bandt sammen vegstrekingene.

Vegnettet var etter hvert blitt relativt tett i store deler av landet. Den mangfoldige administrasjonen som dette medførte, gjorde at Vegvesenet var en av de etatene som hadde det mest velutviklede administrasjonsapparatet. Dette faktum fikk stor betydning i mellomkrigstiden da den store arbeidsledigheten ble forsøkt bekjempet med ekstraordinære tiltak, såkalt nødsarbeid. Det var stort behov for nye veger i deler av landet. Nødsarbeidet hadde til dels

meget stort omfang, og i 1936 var hele 8600 mann sysselsatt ved hovedveganlegg og 5300 ved anlegg av bygdeveger. Trolig ble mekaniseringen holdt noe tilbake på grunn av overflod av arbeidsledige mennesker. Etter andre verdenskrig ble Vegdirektoratet i 1945 underlagt det nyopprettede Samferdselsdepartementet. I 1947 ble det vedtatt en stamvegplan som ble en bærebjelke i utbyggingen av hovedvegnettet i Norge.

Mye av vegbyggingen i perioden 1912-1960 var preget av at tidligere anlagte kjøreveger ble utbedret til bilveger. Dette innebar retting av krappe svinger og utstrakt bygging av tunneler. Vegene ble konstruert med grusdekke. Etter hvert fikk hovedvegene fast dekke, som kunne bestå av brustein, oljegrus, asfalt eller betong. Utbedringen av vegnettet førte også til økt brubygging. I forbindelse med veg- og brubygging var det vanlig med min-

dre anleggsmier. Omkring århundreskiftet skjedde det mye på det materialtekniske området som fikk stor betydning for brubyggingen. Det ble fremstilt brukabler spunnet av trukne ståltråder, sementmørtel og betong ble introdusert, i tillegg til at armert betong ble utviklet. Man fikk en ny periode med bygging av steinhvelvbruer, som nå ble konstruert av huggen stein med fuger av betong. Dette økte spennet kraftig. Skodjebruene fra 1922 i Møre og Romsdal er et godt eksempel med hovedspenn i naturstein og med en rekke småhvelv i teglstein. Bjelkebruer i stål med brudekke i armert betong ble

introdusert, og en rekke stålfagverksbruer ble bygd i denne perioden, både overliggende og underliggende fagverk. Fremstilling av kabler førte til at hengebruene fikk en renessanse. En viktig nyvinning var også myke hengebruer som var elastiske og dermed tålte store påkjenninger.

Den sterke vegutbyggingen medførte at vegvesenet gradvis ble mekanisert. Motoriserte vegvalser ble tatt i bruk fra 1909. Vegvesenet kjøpte i perioden 1918-19 inn 15 traktorer av merket *International Mogul*. Dette var den første motoriserte trekraften i etaten. Traktorene var vanlige landbrukstrakto-



Brøytesjåfør Kjellaug Heia (senere Røkke) i Grong med bil og påmontert spissplog rundt 1930. Foto: Ottar Heia.

rer, men i 1930-årene ble det utviklet egne anleggs- og industritraktorer som var bedre egnet til etatens formål. De første lastebilene ble tatt i bruk i Vegvesenet omkring 1920. Det var to eksempler på norsk produksjon av lastebiler, det første tidlig på 20-tallet ved Stavern Bilfabrikk og i årene 1932-35 leverte Strømmens Mekaniske verksted sju lastebiler til Vegvesenet. I 1924-25 tok man også i bruk motordrevne veghøvler, som ble benyttet til vedlikehold av grusveger og til vintervedlikehold av veger. De første beltetraktorene ble tatt i bruk i 1930-årene. Disse ble brukt som trekraft til enkelte maskiner og til planering. Også de første bulldoserne kom i bruk i denne perioden. Dette var kraftige maskiner med regulerbart frontblad og de var utmerket egnet til planering. Påmontert vinsj har de kunnet benyttes til en rekke tunge arbeidsoppgaver.

Funksjonalismen, som begynte å gjøre seg gjel-

dende fra 1920-tallet, krevde at skjønnhet skulle skapes av ren og nøktern teknikk. En god konstruksjon ville også være en estetisk opplevelse, mente man. Etter krigen gjorde ensidige krav om økonomi at funksjonalismens uttrykk endret seg til enkel og billig form. Kanalbrua i Tønsberg er et godt eksempel fra funksjonalismen.

I årene 1912-1960 ble vegnettet i Norge utbedret til bilveger, og Riksveg 50 (den senere Ev 6) og Riksveg 40 (senere Ev 18) ble rygggraden i vegnettet. Riksveg 40 utgjorde hovedvegen gjennom Sørlandet og Vestlandet, mens Riksveg 50 bandt sammen

Østlandet, Trøndelag og Nord-Norge. Den sistnevnte vegen fikk suksessivt fast dekke i perioden og deretter fikk de andre hovedvegene og senere også en god del andre veger fast dekke. Mange av vegene ble bygd i vanskelig terreng hvor det var nødvendig å bygge kompliserte store vegfyllinger, utsprengete skjæringer, tunneler og bruer.

Da krigshandlingene våren 1940 var over, ble det etter pålegg fra tyskerne presset frem en prioritering av trafikken mellom Fauske og Narvik. Hovedsambandet gjennom landet ble sett på som særlig viktig og ferjeleier ble bygd på

kort tid, deriblant i Røsvik i Nordland. Det var i bruk til 1967, da ny hovedveg lenger inn i fjorden ble åpnet. Den tyske okkupasjonen 1940-45 medførte at det ble utbedret og bygd en rekke veger, oftest av militære grunner. Mange av disse ble bygd med krigsfangers arbeidskraft. En av vegene, Blodveien i Saltdal i Nordland, har fått sitt navn til minne om de mange krigsfangene som døde under arbeidet med å bygge den. Ved tyskernes tilbaketrekking fra Nord-Norge i 1944, ble størstedelen av bruene i Finnmark og Troms sprengt.

I Nord-Norge foregikk det etter andre verdenskrig en sentralisering og konsentrasjon av bosettingen og vegnettet ble ytterligere bygd ut. Mye av vegarbeidet i landsdelen startet for fullt i mellomkrigstiden. I indre deler av området var vegutbyggingen kommet langt i 1950. I Troms og Vest-Finnmark ble det på grunn av de lange og dype fjordene bygd gjennomgående riksveg innerst i fjordbunnene.

De største tettstedene og byene lå ved skipsleia og fikk forbindelsesveger fra stamvegen.

Salget av biler hadde vært underlagt rasjonering fra 1940 og denne politikken ble opprettholdt også i etterkrigstiden. Man skulle ha gode grunner for å få tildelt en tillatelse til å kjøpe bil, selv om betingelsene ble noe lempet på utover mot 1960.

De første gravemaskinene kom i bruk i Vegvesenet etter 1945, men ble først vanlige i 1950-årene. I 1958 kom en norsk maskin, hydraulisk Brøyt, som er spesielt egnet til arbeid i sprengt stein. Kompressorer ble tatt i bruk av Vegvesenet i 1930-årene. De

ble blant annet brukt til å drive fjellboremaskiner. Fjellboring med trykkluft ble utført med håndholdte maskiner, noe som var et stort fremskritt i forhold til den tidligere metoden, som var å slå inn fjellbor for hånd. Drammens Jernstøberi leverte steinknuser til Vegvesenet fra 1916.

Fast dekke i form av asfalt- og tjæreprodukter ble først tatt i bruk i liten skala i 1920-årene. Dekkematerialene ble produsert av eksterne leverandører og lagt ut for hånd. For å legge ut asfalt og oljegrus benyttet man etter krigen slodd, trukket av lastebil. Maskinell asfalt-

utlegger ble tatt i bruk i 1952.

Mekaniseringen av Vegvesenet førte til at snøryddingsarbeidet ble betydelig forenklet. Omkring 1925 monterte man snøskjær på biler og kunne dermed utnytte motorkraft til dette arbeidet. Spissplog for bil, som viste seg å være svært effektiv, ble utviklet i slutten av 1920-årene. I 1930-årene ble også snøfreser forsøkt tatt i bruk i vegvesenet. Tyskerne innførte under okkupasjonen en rekke spesialsnøfresere, kalt Peterfresere. Etter krigen kom mange av disse inn i vegvesenets maskinpark. Fra slutten av 1950-tallet tok man i bruk Unifreseren, en praktisk snøfreser som kunne monteres på en hjullaster. I 1930-årene begynte vegvesenet å montere sandspredere på lastebiler. Det ble opprettet vegstasjoner for å vedlikeholde og reparere den stadig økende maskinparken.

De vegene i Norge som ble bygd ut til to-felts veger, fikk etter hvert fast dekke. Da ble de også



Minne fra byggingen av Blodveien. En Wehrmacht-vaktpost, «Blingsen», skjøt fangen Miloš Banjac under fluktforsøk 14 juli 1943. Miloš' bror tegnet et kors på fjellveggen med den dødes blod. I dag er stedet merket med et rødt kors, like ved den gamle riksvegen, ca. 1 km nord for Blodveimuseet. Foto: Bård Selfors.



*Tyskprodusert
Peter-fres og weasel
til transport av driv-
stoff til Peter-fresen.
Arkivfoto vegdir.,
MMK.*

merket med midtlinje, sidelinjer og gangfelt. Merkearbeidet ble først utført manuelt, men i slutten av 1950-årene ble det utviklet en selvgående merkemaskin.

De mange menneskene som arbeidet på veganleggene, med nybygging og vedlikehold, hadde behov for midlertidig innlosjering, og det ble bygd forskjellige typer brakker til bruk mens vegarbeidet pågikk på de enkelte strekninger. De eldste av disse kunne være svært enkle, men brakkene fikk etter hvert bedre standard.

Vegnettet var sterkt nedslitt etter andre verdenskrig, noe som medførte utstrakt istandsetting og vedlikehold. Fylkesvegstyret ansatte vegvoktere til å utføre det praktiske arbeidet og laget en egen instruks for dem. I 1955 overtok Vegvesenet vedlikeholdet av bygdevegene som fra da av ble vedlikeholdt sammen med fylkesvegene.

Den store økningen i veger som skulle vedlikeholdes fra 1955 var et vesentlig insitament for å opprette en egen vegsentral og maskinavdeling, og å funksjonsdele etatens tekniske side i laboratorium, plan-, anleggs- og vedlikeholdsavdeling. Den teknologiske utviklingen lar seg utlede av maskinavdelingens utgifter. I 1950 gikk ca. 2/3 av utgiftene til arbeidsutgifter og ca. 1/3 til maskiner, mens forholdet i 1960 var omvendt. Både den politiske og teknologiske utviklingen gjør at det er naturlig å sette et tidsskille i vegutviklingen i 1960.

Funksjonsdelt vegnett og mekanisering 1960-1995

En annen viktig hendelse som gjør det naturlig å sette et skille i vegutviklingen ved året 1960, er at salget av biler ble frigitt dette året. Opphevelsen av rasjoneringen og stadig økonomisk vekst gjorde at bilsalget nærmest eksploderte. Den økonomiske

utviklingen gjorde at folk fikk økt sin reallønn med 250% fra 1950 til 1980, noe som gjorde at bil ikke lenger var et kjøretøy for de rike, men for allmennheten. Dette forholdet gjorde det nødvendig å bygge et tidsriktig vegnett.

Frem til 1960 var det å komme frem det viktigste. I løpet av 1950- og 60-årene ble tømmerfløtingen nedlagt og transporten overført til veg. De store tømmerbilene påførte vegnettet store problemer med hensyn til kapasitet, sikkerhet og slitasje. Vegenes bæreevne var for dårlig, og det ble nødvendig med en mer solid vegkonstruksjon, også for å oppnå bedre frostsikring. Man måtte finne løsninger på de problemene som den økende bil- og tungtrafikken ville medføre. Trafikkulykkene ga også grunn til bekymring. Svaret på ulykkesproblemet var segregering (differensiering og separering) av trafikken på grunnlag av ulike funksjoner. Siden den gang har funksjonsdelt vegnett vært bærebjelken i utformingen av vegnettet. Vi har utformet hovedveger, samleveger, atkomstveger, og gang- og sykkelveger.

En hel rekke nye faktorer kom inn i vegforvaltningen, bl.a. ny veglov i 1963. I 1965 ble vegtrafikkloven vedtatt. Den ga rammer for trafikk, skilting, hastighet, parkering m.m.

Arbeidet med rullerende langtidsplanlegging for vegsektoren ble påbegynt i 1964, da vegplankomiteen ble oppnevnt. Den leverte sin innstilling i 1968 og samme år ble Norsk vegplan (NVP) vedtatt. Vegplanene skulle være sektorplaner og inndelingen kom til å følge regjeringens langtidsprogram, slik at planene ble rullert hvert fjerde år. Planene var en grundig gjennomgang av hvilke prosjekter Vegvesenet skulle arbeide med i kommende fireårsperiode.

Arbeidet med nye vegnormaler basert på prinsippene om et funksjonsdelt vegnett, startet i 1962. Samme år ble et eget plankontor i Vegdirektoratet opprettet. Rundt 1960 var fagkunnskapen heller begrenset når det gjaldt å møte de nye utfordringer den økte trafikkveksten og ulykkene medførte. Det ble nødvendig å hente nye impulser og metoder fra utlandet, og vegplanleggingen ble sterkt påvirket fra USA.

Vegbyggingen fra 1960 har nær tilknytning til den politiske utviklingen i perioden. Økte krav på transportsektorens område førte i sin tur til krav om stadig forbedret vegstandard. Dette førte til en total ombygging av stamvegnettet i landet. NVP satte fokus på vegstandarden ved introduksjonen av begrepene fullgod standard og brukbar standard. Planen la opp til at stamvegene og de viktigste gjennomgangsvegene skulle bygges ut til fullgod standard i løpet av en 20 års periode.

I 1967 utga Opplysningsrådet for biltrafikken et hefte som fikk tittelen «Norge trenger motorveier». Her ble det foretatt en analyse av trafikkøkningen, og konklusjonen var at motorveger var en nødvendig del av vegnettet. Selv om det å anlegge motorveger var kostbart, ville liv reddes og transport-



Forsiden på heftet Norge trenger motorveier utgitt i 1967 av Opplysningsrådet for biltrafikken.

omkostningene reduseres kraftig. De tidligste motorveianleggene på Ev 6 på Romerike og Ev 18 mellom Asker og Drammen viser samspill mellom landskapsform og linjeføring.

Det ble et uttalt mål å få fast vegdekke på de fleste mer trafikkerte veger. Vegdekket endret seg fra grusdekke til asfalt av ulike kvaliteter.

Et markant trekk og et tidsskille i utviklingen i etaten på vegdekkesiden var innføringen av oljegrusdekke etter svensk mønster i 1960-årene. Dette var et fast og rimeligere vegdekke som Vegvesenet selv produserte, og som førte til betydelig hurtigere takt i overgangen til fast dekke på det norske vegnettet. Dette falt i tid sammen med den sterke økningen av biltrafikken og tungtransporten. Ved Norges Tekniske Høyskole (NTH) ble det forsket på bedre vegdekker. Sammensetningen av asfaltdekkene endret seg, hovedsakelig for å få større styrke mot piggdekksslitasje.

På det utdanningsmessige området skjedde det også viktige endringer i denne perioden. Opprettelsen av vegfaglige institutter på NTH, Institutt for samferdselsteknikk, og Institutt for veg- og jernbanebygging styrket vegutdanningen i Norge i betydelig grad.

I de største byområdene ble det utarbeidet egne



Nye veger med fast dekke blir standarden for Statens vegvesen fra 1960-tallet. Norsk vegmuseums fotoarkiv.



Ferjesamband er en viktig del av vegnettet. Foto: Liv Marit Rui.

transportplaner. Hovedvegnettet inne i selve byene ble foreslått bygd kraftig ut, og typiske motorvegløsninger uten tilknytning til byplaner og byform, ble foreslått uten sterke motforestillinger.

I kyst- og fjordstrøkene kom overgangen fra sjøverts til landverts ferdsel for fullt. Utover 1960-tallet overtok ferjene mer og mer for rute- og lokalbåtene. En mengde nye ferjesamband og vegsamband ble opprettet. Etter hvert snudde forholdet mellom sjøen og vegen som ferdselsåre seg. På ferjestedene overtok ferjekaien for dampskipskaaien og mange fiskevær og andre steder langs kysten vendte seg fra sjøen mot land hvor vegen ble hovedferdselsåre. I tillegg startet arbeidet med utbedring av fjelloverganger til helårsveger. Det første større anlegget var helårsvegen over Haukelifjell i 1968.

Bygdevegene ble ved den nye vegloven av 1963, med små unntak, opptatt som fylkesveger. Fylkesvegene fra før 1963 var relativt få og de ble for en stor del oppjustert til riksveger i 1960-årene.

Arbeidet med Norsk vegplan II (NVPII), som startet i 1972, hadde en annen innfallsvinkel enn den første NVP. De største by- og tettstedsområdene ble pålagt å utarbeide lokale riksvegplaner basert på sentrale retningslinjer. Arbeidsprosessen ble desentralisert og nye samarbeidsformer måtte utvikles. Det ble også tatt opp nye problemstillinger ved at miljø og trafiksikkerhet ble synliggjort som egne tema.

Fra tidlig på 1970-tallet ble vegbevilgningene redusert. Dette ble til en viss grad kompensert ved at en reduserte kravene til standard. Det betydde i praksis at det ble bygd mer av det som i den første

NVP ble karakterisert som brukbar standard; det ble bygd mer i lengden enn i bredden. Ulykkestallene gikk ned, noe som blant annet skyldtes innføringen av funksjonsdelt vegnett og særskilte trafiksikkerhetstiltak.

Det var et viktig samferdselspolitisk mål å opprettholde bosettingen i distriktene. Vegplankomiteen hadde gått inn for at alle bygder med mer enn 700-800 innbyggere skulle få vegforbindelse. I mange distrikter gikk samferdselspolitiske diskusjoner om forholdet mellom veg og jernbane. Dette fikk konsekvenser for vegbyggingen. Lokalmiljøet fikk løfter om god veg som kompensasjon for nedlagt jernbane, ofte i samme trase, eller i stedet for tidligere lovet jernbane. Utover på 1970-tallet ble også mange tidligere vegløse områder etter hvert knyttet til vegnettet, ofte ved hjelp av tunneler og bruer. Bruer med bjelker av sveisete platebærere erstattet de valsede bjelkene og var de dominerende stålbruene helt frem til slutten av 60-årene.

I Norsk vegplan 1982-85 ble det antatt at trafikkveksten ville flate ut. Fra 1985 skjedde det motsatte, og man fikk en sterkt trafikkvekst som gikk langt utover prognosene. Dette førte til at det ble større oppmerksomhet om nytte-kostnadsvurderinger og prioriteringer. Politikerne foretar valg på grunnlag av alle konsekvenser, også de som ikke inngår i nytte-kostnadsanalyser. Mens nytte-kostnadsvurderingene pekte mot en større innsats i trafikksterke strøk med trafikkavviklingsproblemer, valgte ofte politikerne å gjennomføre prosjekter med lav beregnet økonomisk nytte, for å opprettholde bosettingen i mer grisgrendte strøk.



Mange nye vegprosjekter ble finansiert med bompenger. Foto: Liv Marit Rui.

For raskere å kunne bygge ut vegene i byområdene, ble derfor en del veger finansiert med bompenger, der trafikantene betalte en større eller mindre del av veganlegget.

Sentraliseringen av bosettingen fortsatte. Vestlandet og Nord-Norge hadde mange ferjestrekninger, og det ble fra politisk hold sett som svært viktig å avløse disse med bruer og tunneler. Store ferjeavsløringsprosjekter ble igangsatt og mange ble delvis finansiert ved hjelp av bompenger. Den første undersjøiske tunnelen sto ferdig i 1982/83 i Vardø. Arbeidet med å redusere ferjestrekninger ble prioritert høyt innenfor ordinære prosjektmidler.

Det ble bygd en rekke fagverksbruer i stål. Det ble også bygd en rekke hengebruer og skråstagbruer, som er en spesiell form for hengebruer, utviklet i begynnelsen av 1960-årene. Den rivende utviklingen innenfor betong har medført at den er blitt ett av de viktigste byggematerialene våre. Utviklingen av spennbetong, mulighet for undervannstøp på store dyp, og utvikling av lettbetong, har hatt avgjørende betydning for brubyggingen. De første brukonstruksjonene i spennbetong var prefabrikerte betongbjelker. Prefabrikerte bjelkebruer ble standardisert og det ble bygd en rekke platebruer. Etter hvert ble det utviklet kassebruer i betong etter «fritt frambygg» metoden. Disse rimeligere bruene har fått stor utbredelse. Fritt frambygg-metoden ble utviklet i Tyskland og ble første gang brukt her i landet ved bygging av Tromsøbrua i 1960.

Etter at stål og betong ble tatt i bruk ble det ikke bygd nye trebruer før de laminerte bjelkene kom og tre fikk en renessanse i brubyggingen på 1990-tallet.

Flytebruer som fast bru er en ny brutype, hvor bæreelementet er en pongtong. Det er foreløpig kun bygd to slike, Bergsøysundet bru og Nordhordlandsbrua.

Fra midten av 1980-tallet kom det politiske signaler om sterkere prioritering av stamvegene. Det ble satt fokus på trafikkssikkerhet. Dette innebar blant annet bedre autovern og bedre skilting, samt at mange strekninger fikk vegbelysning. Man fjernet i stor grad vegetasjon og andre hindre for den frie sikten. Spesielt viktig ble det å skape trygge og oversiktlige avkjøringsforhold fra alle veger. For motorveger, som tillater stor trafikk med høy hastighet, måtte man legge særlig vekt på avkjøring og kryssing. Et resultat av dette er at det ble bygd en rekke avanserte planskilte vegkryss. Landets første treplankryss ble anlagt på Ev 18 ved Farriseidet i Larvik i 1975.

På 1980-tallet kom ens krav til fylkesveger, og en rekke fylkesveger ble nedklassifisert til kommunale veger. Fra midt på 1970-tallet og fremover ble det bygd mange gang/sykkelveger. Per 2002 er det bygd ca. 3000 km gang/sykkelveger langs riksvegene. I løpet av 1980-tallet ble det lagt større vekt på miljøspørsmål og Vegvesenet vektla støyforebyggende tiltak. De første støyskjermene kom på 1970-tallet, og var gjerne bygd i tre. Senere er det bygd en rekke stedstilpassede støyskjermer i ulike materialer. Før 1980 var det ca. 15 rundkjøringer i Norge. Med rundkjøringer kunne behovene for mange tilknytninger og god og fleksibel trafikkavvikling forenes med høy trafikkssikkerhet.

Det ble lansert ny utforming av hovedårer

gjennom tettsteder, kalt miljøprioritert gjennomkjøring, og det er bygd mange slike miljøgater. Ulike overbygningsløsninger ble også et virkemiddel for å forbedre bomiljøet, slik som for eksempel miljøtunnelen gjennom Horten i Vestfold. Utformingen og behandlingen av veganleggenes sidearealer er blitt en stadig mer integrert og naturlig del av vegprosjektene. Grøntanleggene er søkt tilpasset stedets egenart, slik at en i byer og tettsteder satser på en mer parkmessig utforming, mens det i naturpregete omgivelser søkes å få reetablert stedegen vegetasjon.

Det var først i overgangen mellom 1970- og 1980-tallet at landskapsarkitekter og arkitekter ble involvert i planlegging og utforming av veger. Det vegfaglige miljøet hele tiden i varierende grad vært opptatt av vegestetikk. Fra 1985 skjedde en markert dreining i å satse mer på estetiske forhold, og fra 1988 ble det opprettet en pris kalt «Vakre vegers pris».

Arbeidet med en samordnet samferdselspolitikk og regional- og arealpolitikk har i stadig sterkere grad stått på dagsorden på 1990-tallet. Innføring av strategivurderinger i Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) og nye planleggingsbestemmelser i tilknytning til endringer i Plan- og bygningsloven avspeiler dette. I 1994 ble det bestemt at all planlegging av veger skulle underlegges Plan- og bygningsloven. Stamvegnettet har fått stadig større oppmerksomhet, og en del store ferjeavløsningsprosjekter som Krifast og Nordhordlandsbrua har blitt ferdigstilt. Samtidig er det også bygd nye ferjeforbindelser.

Ny teknologi har gjort det mulig å bygge nye vegforbindelser, blant annet ved å bygge lange tunneler. Dette har medført at Norge i dag har verdens lengste vegtunnel, Lærdalstunnelen på Ev 16 i Sogn og Fjordane, som er 24,5 kilometer lang.

Skredsikring har vært og er en viktig del av Vegvesenets sikkerhetsstrategi. Svært mange distrikter har skredutsatte veger. Dette kan dreie seg om både snø-, jord- og steinscred. Det er prøvd ut en rekke metoder som fastbolting av løse bergpartier, nett som fanger opp stein, overbygninger, forbygninger og renner man kan styre skred ned i. Ofte har imidlertid tunnel gjennom fjellet på særlig vanskelige partier blitt løsningen.

Fra 1960 fikk man en rivende utvikling i mekaniseringen av vegvesenet. Maskinene i Vegvesenet ble samlet i vegsentrallene i 1965-68, samtidig med at maskinforvaltningen ble skilt ut som eget funksjons- og ansvarsområde. Dumpere som er svært effektive til massetransport, ble tatt i bruk i 1950-60-årene. Firmaet Øveraasen i Gjøvik utviklet i samarbeid med Vegvesenet en spesialdumper som var godt tilpasset norske forhold. Den første av disse ble levert i 1972. Dumperne ble fra 1973 levert av firmaet Glamox/Moxy i Molde. Stor var også utviklingen innen viktige maskintyper som grave-maskiner og hjullastere. Fra omkring 1975 er trykkluftboremaskiner erstattet med maskiner med hydraulisk borhammer, noe som i sterk grad har gjort anleggskompressorer overflødig. Fra omkring 1960 kom borevogner og borerigger i bruk. Disse ble hydraulisk drevet fra omkring 1980. Store borerigger for tunnelbygging ble benyttet fra ca. 1960. Fra samme tid har man også benyttet store mobilkraner. I 1975 ble det innført lastebilmontert merkemaskin. Merking av veger ses på som helt nødvendig for trafiksikkerheten, blant annet for å informere om avkjøringsmuligheter. På snøryddingens område ble det tatt i bruk diagonale snøploger.

Maskinsentrallene, de senere maskinavdelingene, hadde en førende rolle i teknologiseringen av Vegvesenet. Disse avdelingene ble nedlagt i forbindelse med omorganiseringen av Vegvesenet i 1995, og bemanning og utstyr ble overført til de nydannede produksjonsavdelingene.

Vegvesenets bygningsmasse er stor og mangeartet, men ikke monumental som hos mange andre store statsetater. Den følger skiftende tiders lokale byggeskikk, men spiller også i stor grad utviklingen av Vegvesenet. Den eldre bygningsmassen er uensartet, men fra omkring 1970 ble byggevirksomheten mer sentralt styrt. Vi har fått bygg som fremstår innenfor sin kategori som nokså enhetlige. Formgivning og materialbruk er preget av sin tid. Enkelte typer bygninger kan oppfattes som etats-typiske, slik som biltilsynsstasjonene, etter at Statens bilsakkyndige ble lagt inn under vegvesenet i 1977.



Røros veg- og trafikkstasjon.
Foto: Per Løvaas.

Det nye vegvesenet 1995-2002

Vegvesenet gikk i 1995 gjennom en stor omstrukturingsprosess og man fikk det såkalte nye vegvesenet. Dette innebar et skille mellom vegvesenets myndighetsutøvelse (trafikk-, utbyggings- og administrasjonsavdelingene) og produksjonen på og av veger (produksjonsavdelingene). Omkring 1995 hadde landet ca. 91000 km offentlig vegnett. Av dette var 26500 km riksveger, hvorav 560 km motorveg. 27000 km var fylkesveger og 37500 km kommunale veger.

Et nytt spennende element som kom inn er kunstnerisk utsmykking eller annen medvirkning fra kunstnere. Tunnellen ved Mannheller i Sogn og Fjordane, som ble åpnet i 1995, har kunstnerisk utsmykking. Vegprosjektet fikk *Vakre vegers pris* for 1997.

Vegvesenet har ansatt fagfolk med estetisk og annen miljøfaglig kompetanse for å ivareta sitt sektoransvar for miljø med hensyn til veg- og trafikk-skapte miljøproblemer. Det legges vekt på å bekjempe støy- og luftforurensning i henhold til nasjonale mål, grenseverdier og internasjonale konvensjoner. Det har vært satt i verk tiltak for å få ned

piggdekkbruken, på grunn av problemene med svevestøv. Det er også lagt betydelig vekt på servicetiltak som rasteplasser.

Statens vegvesen har fått et utvidet ansvar for planlegging av kollektivtiltak og det tilrettelegges for kollektivtrafikken i form av egne felter. Det er enkelte steder bygd kollektivterminaler, der man lett kan skifte mellom ulike transportmidler.

Tilnærmet alle vegarbeidsprosesser er i dag mekanisert og det utvikles nye maskiner som kan utføre stadig mer kompliserte oppgaver, men det er også behov for å løse andre oppgaver. En av disse oppgavene vil være å ta vare på den rike kulturskatten som de mange vegminnene som er registrert i forbindelse med Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner representerer.

Statens vegvesen står igjen overfor en omorganisering. Fra 2003 skal vegkontorene i fylkene slås sammen til fem regionkontorer, og produksjonsavdelingene, som har vært en av vegetatens bærebjelker innen drift- og vedlikehold av vegnettet, skal skilles ut som eget aksjeselskap.



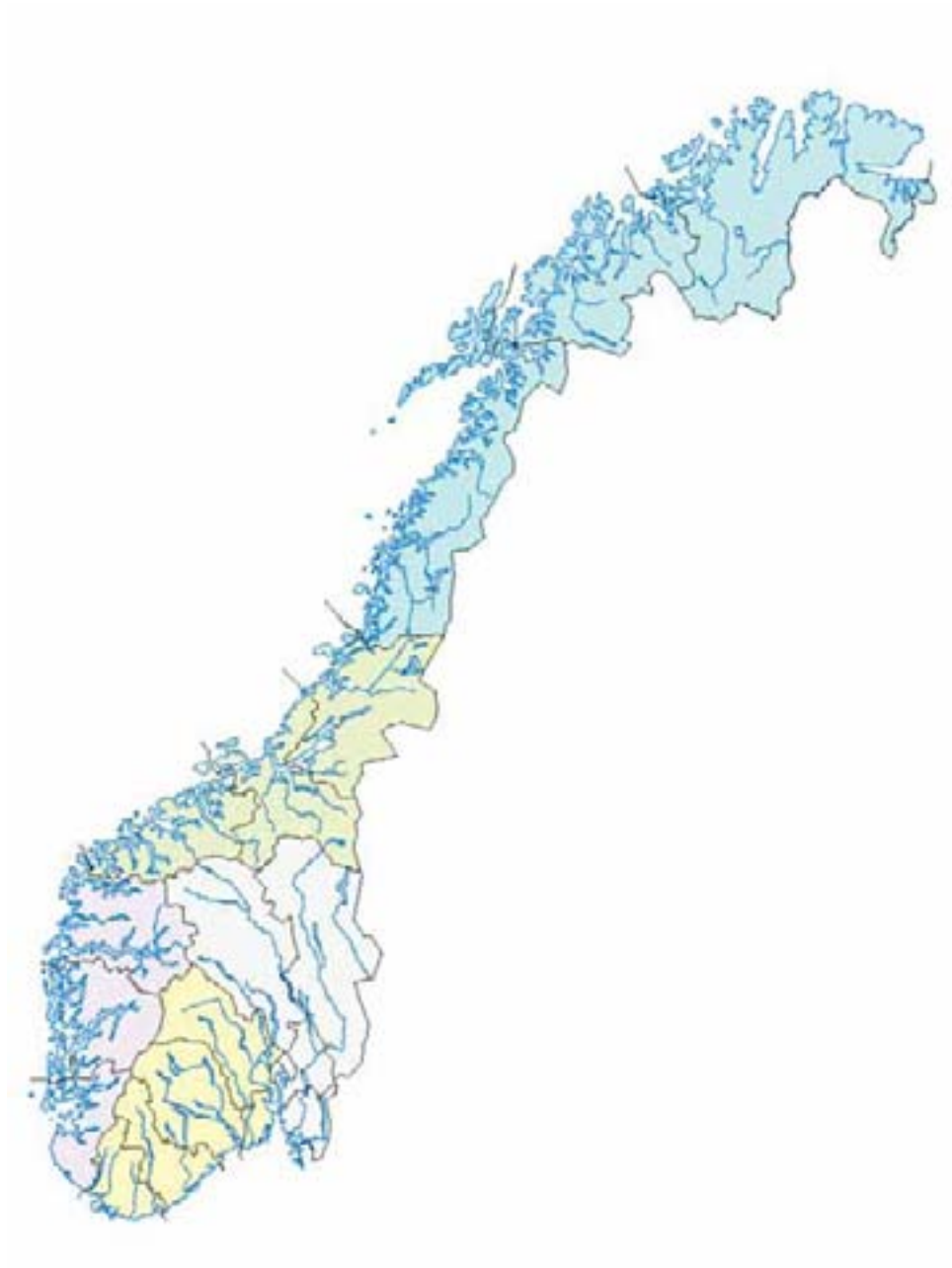
Uavhengig av den teknologiske utviklingen har mennesker alltid vært involvert ved vegbygging og vedlikehold. Her arbeides det med håndpukking på Fagernes, like ved utgangspunktet for Rv 51. Vegarbeidet begynte i 1912, og bildet er trolig tatt samme år. Norsk vegmuseums fotoarkiv.

Kilder og litteratur

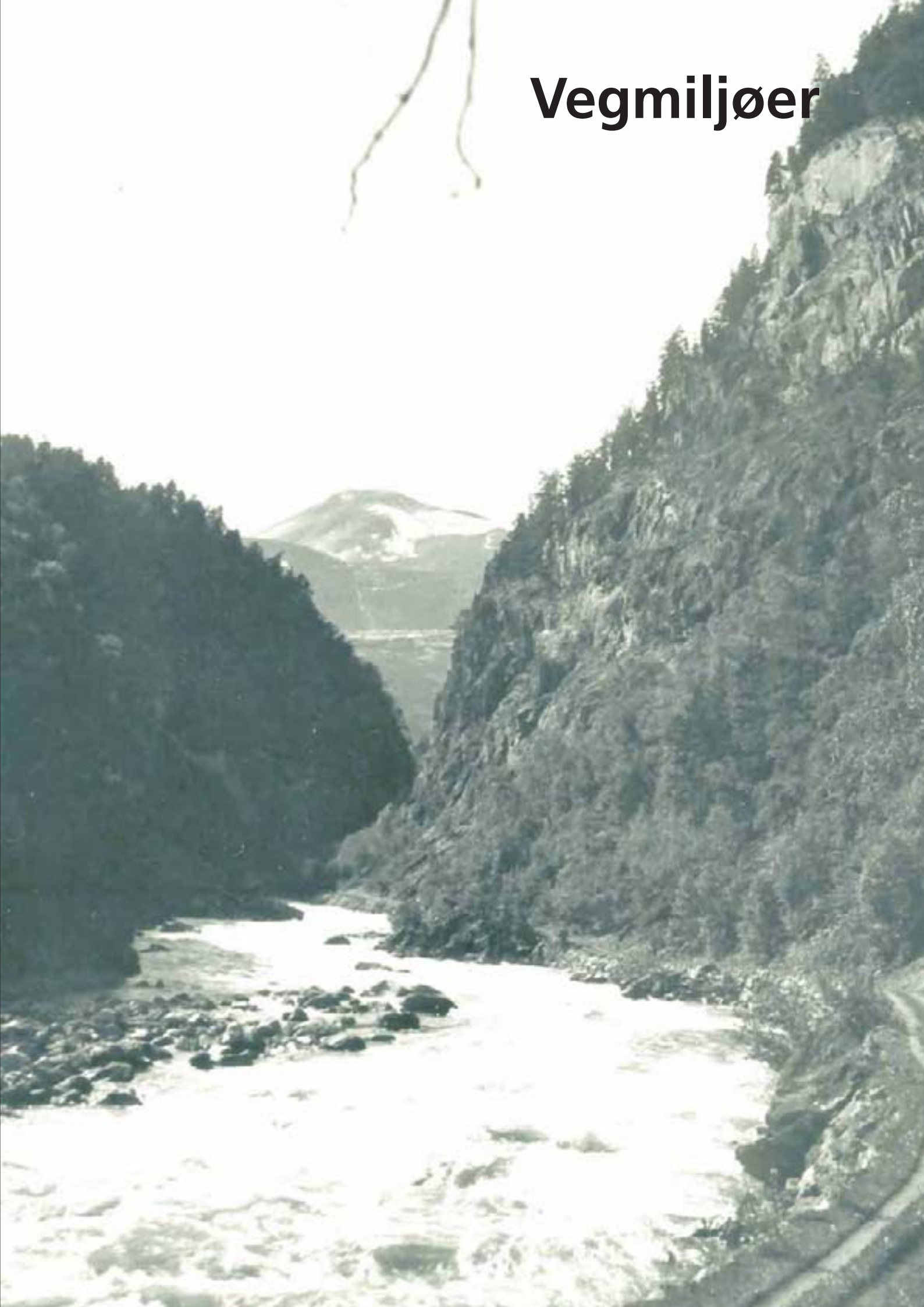
- Aktstykker til de norske stændermøders historie (Oslo 1929-1984).
- Alin, borgermester: *Svenske reisebrev fra Norge 1818*, trykt i Vidar 1887.
- Asfaltboka, Landsforeningen for bygg og anlegg. Grunnleggende lærebok i asfaltfaget. BA forlaget, 1996.
- Aubert, Elise: *Fra de gamle Prestegaarde. Beskrivelse over Statens Eiendomme 1825-26* (1842).
- Bjørnland, Dag: *Innenlands samferdsel i Norge siden 1800* (1977).
- Bjørnland, Dag: *Vegen og samfunnet* (Oslo 1989).
- Blom, Grethe Authen: *St Olavs by. Trondheim Bys Historie I* (1956).
- Broch, Just: *Veier og veivesen i Norge* (1937).
- Bull, Andreas: *Dovrefield* (1784).
- Christian den fjerdes recess 1643 (Oslo 1981).
- Christian Vs Norske Lov (Kristiania 1905).
- Diplomatarium Norvegicum.
- Eckhoff Mathias Wilhelm: *Reisebeskrivelse* (1826).
- Eggen, Johs.: *Vegvesenets redskaper og maskiner 1941* (Oslo 1942).
- Elgvin, Johannes: Bro, I Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder, bind II, s. 242ff.
- Espelund, Arne: *Kobber i Det Nordenfjeldske Bergamt* (1998).
- Foreningen til Norske Fortidsminde-merkers bevaring. *Årsberetning 1930* (1932).
- Frostatingsloven (Oslo 1994).
- Grankvist, Rolf: (red.): *300 År med Cicignon* (1981).
- Gulatingsloven (Oslo 1969).
- Haugland, Kjell m.fl.: *Pilgrimsleia* (1997).
- Helland, Amund: *Norges Beskrivelse*, ulike bind.
- Hjorth, Peder og P. S. Krag: *Efterretninger om Røraas Kobberværk og Præstegjæld* (1770).
- Høstmælingen, Harald: *Opplandsbeskrivelse* (1991).
- Johannessen, Finn Erhard: *Alltid underveis – Postverkets historie gjennom 350 år, bind 1: 1647-1920* (1997).
- Johnson, G. D. B.: *Handbog for Veiofficianter* (Christiania 1839).
- Johnson, G. D. B.: *Norges Communicationsvæsen* (Christiania 1861).
- Kierulf, Jonas: *Journal og Beskrivelse over Hans Kongl. Mayest. Kong Christian VI og Dronning Sophia Magdalena med Frue Moder Markgrevinde Sophia Christiana. Deres Foretagende Reise til Kongeriket Norge Aar 1733* (1745).
- Kobberstikk av Bartholome Rocque til Christian VI's reise 1733.
- Kong Christian den fjerdes Norske Lovbog af 1604 (Christiania 1855).
- Koren, Kristian B.: *Fra Fordums Dage* (1900).
- Krogh, Nicolai Frederik: *Kundgjørelse General Vejrmester Embedet Nordenfjelds vedkommende* (Tronhiem 1768).
- Kaare Berg: *Og veien drog gjennom landet*.
- Lamotte, A: *A journey in the Northern Europa* (1807).
- Lundebrekke, Egil: *Veg og byplanlegging*. Årbok for Norsk vegmuseum 1996.
- Magnus Lagabøters landslov (Oslo 1979).
- Magnus, Bente og Bjørn Myhre: *Norges historie 1* (1976).
- Malthus, Thomas Robert: *Reisedagbok fra Norge 1799* (1968).
- Meddelelser fra Veglaboratoriet, *Berelag for vegar* (1960).
- Meddelelser fra Veglaboratoriet: *Drenering av vegar* (1965).
- Meddelelser fra Veidirektøren: *Indberetning om veivæsenet anlægsmateriel og arbeidsmetoder m.v. i forskjellige fylker* (1919).
- Militærkart (flere).
- Mykland, Knut: *Fra Søgaden til Strandgaden 1800-1880*, bind 3 av Trondheims Historie 997-1997 (1997).
- Nagell, O.: *Det norsk vegvesens historie*, bind III, 1ste og 2den del 1820-1940 (Oslo 1950).
- Nasjonal verneplan: Delplaner fra fylkene. Norsk vegmuseums arkiv.
- Nielsen, Anne-Mette, 1999, *Kongeferder i Norge gjennom 300 år*, Norsk vegmuseum 1999.
- Nielsen, Yngvar: *Biskop Jens Nilssøns Vititæsbøger og reiseoptegnelser 1574-1597* (Christiania 1885).
- Nielsen, Yngvar: *Rundt Norge* (1892).
- Nordal, Rasmus S.: *Vegprofessor ved en milepel – Festskrift til Rasmus S. Nordal i anledning hans 70-årsdag*, Trondheim 1996.
- Nøklebye, Kirsten K. Bertheu: *Carl 14. Johans kroning i 1818 sett med en kristiansanders øyne*, i Vest-Agder Fylkesmuseum Årbok 1999 (1999).
- Olaus Magnus: *Carta Marina*.
- Olaus Magnus: *De Nordiska Folkens historia II* (1555; svensk utgave 1976).
- Paulsrud, Geir: *Nasjonal verneplan – Veghistorisk skisse* 1998.
- Pontoppidan, Erich: *Norges Naturlige Beskrivelse* (1750).
- Praktisk Lomme-Reiseroute fra Christiania til Trondhjem* (1840).
- Riksarkivet, 1122/01, Danske kanselli, skåp 9, pakke 305, Skåp 11, pakke 56.
- Riksarkivet, 1122/02 s. 199, Danske kanselli, skåp 31 Veivæsenet.
- Riksarkivet, 7 a-i Betenknninger om veienes istandsettelse.
- Riksarkivet, Kanselliet, 6 a-c Lüttau, Carl Em., veimester Nordenfjelds 1723, 1724, 1725.
- Schmedling, Tor: *Glimt fra Veghistorien i Østfold* (1997).
- Schougaard, Joh.: *Norsk Veivæsens Historie*, bind I-II 1820-1914. (Kristiania 1899 og 1914).

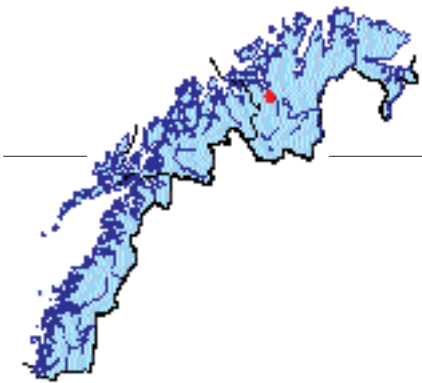
- Schulerud, Mentz: *Kongeveg og fantesti*, Oslo 1974.
- Schøning, Gerhard: *Reise giennem en deel af Norge* (1775).
- Sehested, Hannibal: *Forordning av 24. Desember 1648*.
- Skari, Bent Magne: *Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94* (1995).
- Smedstad, Ingrid: *Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid*, Varia 16, Universitetets Oldsaksamling.
- Smedstad, Ingrid: *Brobygging i Nord-Trøndelag i middelalderen*, I årbok for Nord Trøndelag historielag 1988.
- Sneedorf, Frederik: *Reisedagbøker 1790*, Utgitt av Trygve Lysaker i Trondhjemske Samlinger 1988.
- Statens vegvesen: *Delplan 2 – Typiske utviklingstrekk og anlegg*.
- Statens vegvesen. Håndbok 164. Utforming av bruer. Oslo 1992.
- Statsarkivet i Trondheim, Generalveimesteren i det Nordenfjeldske Norge, Kopibok 1795-1802, 1.
- Steen, Sverre: *Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder* (Oslo 1942).
- Store Norske Leksikon, bind 15, s. 488.
- Store Norske Leksikon, bind 9, s. 47f.
- Sturla Tordsson: *Soga om Håkon Håkonson* (1963).
- Tambs-Lyche, Per: *Streiftog gjennom norsk vegbrubygging i det 20. århundre. Årbok for Norsk vegmuseum 1998*.
- Thorstensen, Cathrine: *På gjengrodde veger i Norge. Norsk nasjonal verneplan for vegminner og veghistoriske miljøer*, i *Bebyggelseshistorisk tidsskrift* 39-2000.
- Tønsberg, Christian: *Norge fremstillet i tegninger* (1848).
- Vegnytt 1959-1960.
- Vinje, Aasmund Olavson: *Ferdaminne frå sumaren 1860* (1861).
- Willemsen, Henrich: *Norske Reise Anno 1733 – Beskrivelse af Kong Christian 6. og Dronning Sophie Magdalenes Rejse til Norge 12. Maj – 23. September* (1992).
- Winge, Harald: *Lover og forordninger 1537-1605* (Oslo 1988).
- Aase, Birger: *Var Askeklova landets første? Årbok for Norsk vegmuseum 1996*.

Norgeskart med regioninndeling



Vegmiljøer

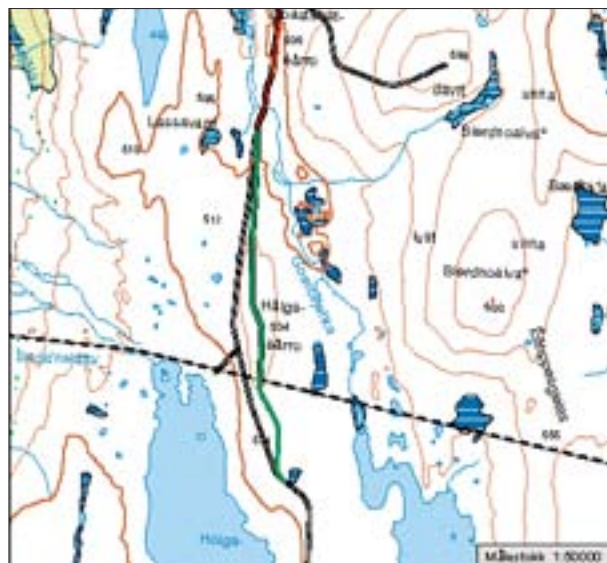




1-2 Bæskades vegmiljø

Alta, Finnmark

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



Beskrivelse

Bæskades vegmiljø består av to generasjoner veger 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 reindrift. 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

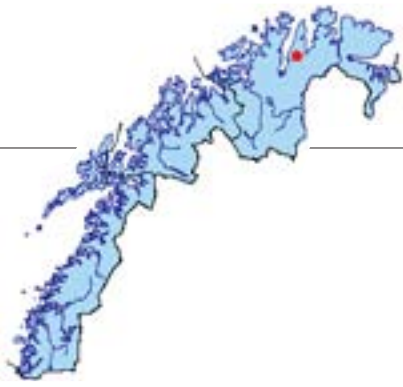
Strekningen mellom Alta og Kautokeino – mellom innland og kyst – har gjennom lang tid vært en viktig ferdselsveg. Om sommeren gikk transporten med båt og til fots. På vinterstid var det svært værhardt, og i 1896-1898 ble strekningen merket med varder av stein og trestaker. Arbeidet med å bygge kjøreveg 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

Varderekken 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 varderekken, 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 Kobbbevåg vegmiljø

Hasvik, Finnmark

5	Kjøreveg	1873	
6	Kjøreveg	1928	
7	Kjøreveg	1967	Fv 882

Beskrivelse

Området viser tre generasjoner veger, 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

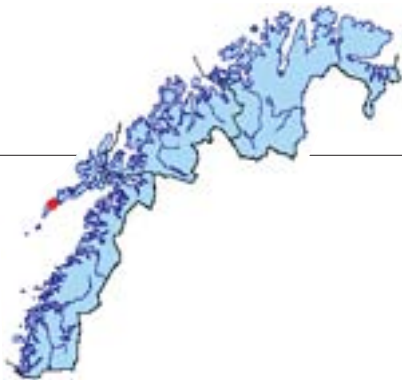
Utbyggingen av vegnettet i Troms startet for fullt i mellomkrigstiden. I indre deler av fylket var utbyggingen kommet langt like etter andre verdenskrig. På grunn av de mange fjordene og høye fjellene ble den gjennomgående riksvegen først bygd innerst i fjordene. De tre største byene og tettstedene, 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.



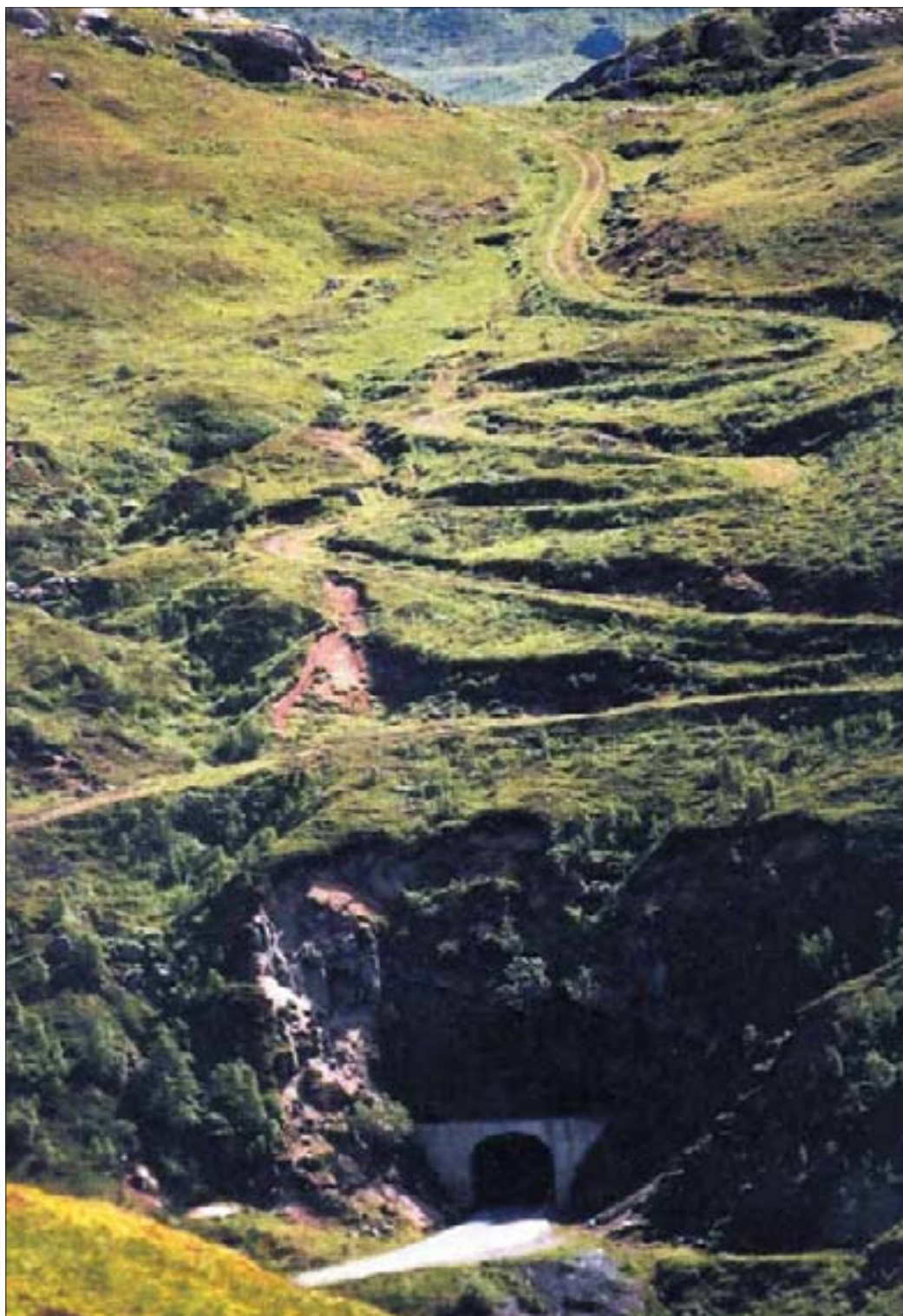
Historikk

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	Chausse	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



rekkeverk av steinheller. Vegbanen varierer mellom grus og naturgrunn. Noen steder brukes vegen som atkomstveg til bolighus. Chausseen fra 1859 er bygd med stigningsforhold 1:20. Vegdekket er delvis grus og delvis grus og gress. Veggen ender i jernbanelinjen. Dagens Fv 24 fra 1880 har asfaltdekke, og det er gjort endringer av bredde og rekkverkstype 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 veger 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 opplevels- og formidlingsverdi. Dagens Ev 6 viser hvordan man nå kan bygge høystandard veger 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 enkelt detaljer 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

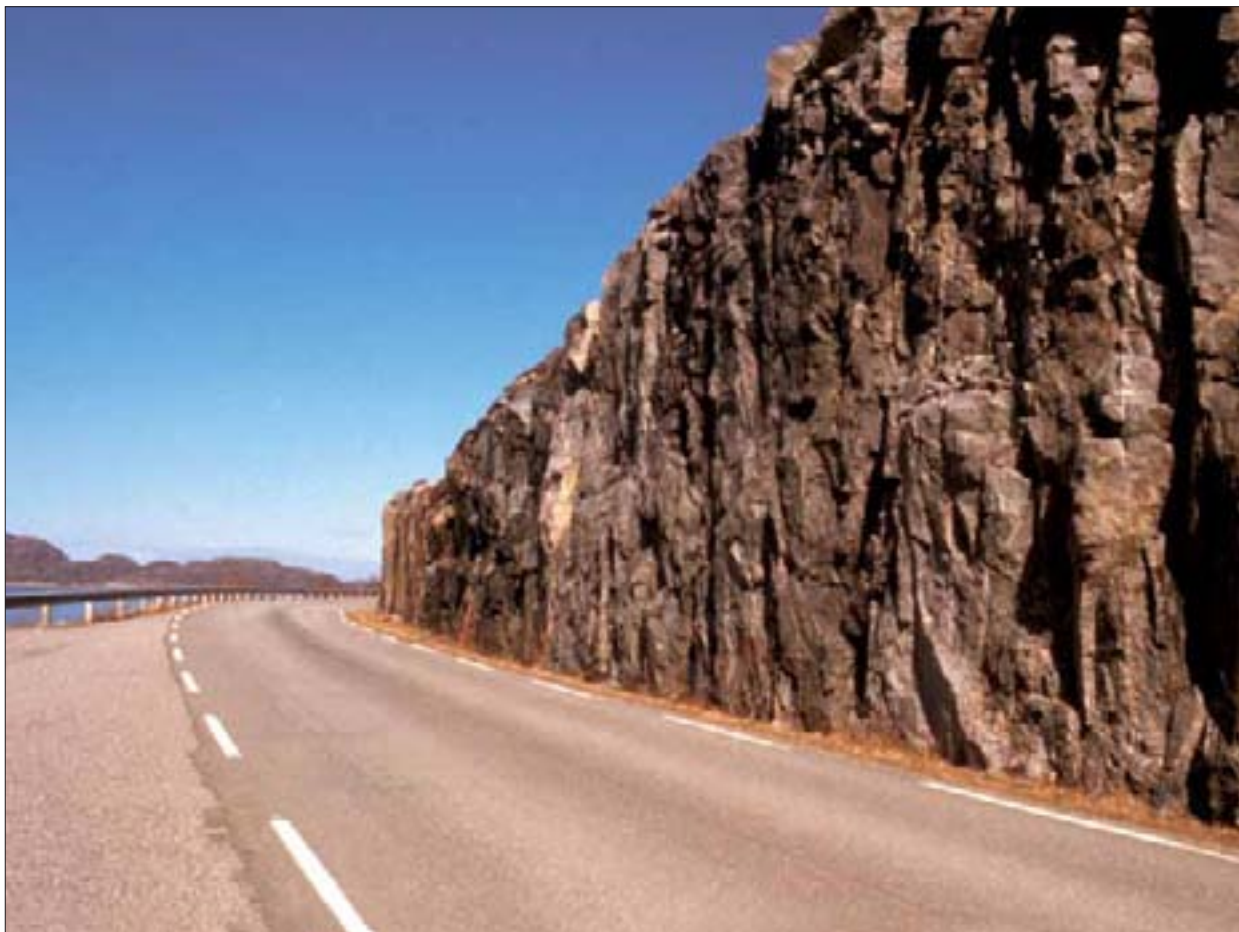
Nordfosen vegmiljø består av to generasjoner veger; den eldre går over fjellet, mens den andre er lagt i bue rundt. Den eldste vegen er 1,7 km lang, og går delvis gjennom tett vegetasjon og delvis på fjell. Vegen ligger over terrenget med opp til 3 meter høye murer, og stedvis står stabbesteiner langs 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 frambygg 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 veger 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 dampskipskaaien 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 kledt 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 stålrekkverk. 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

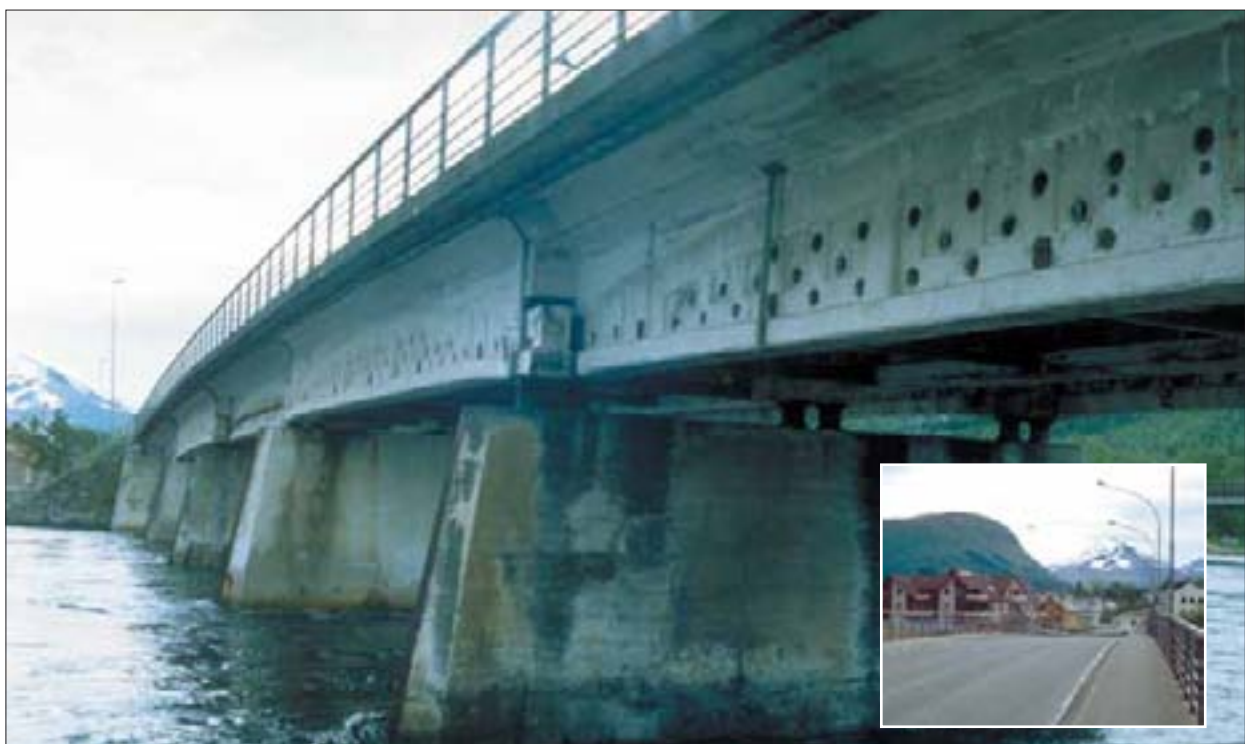
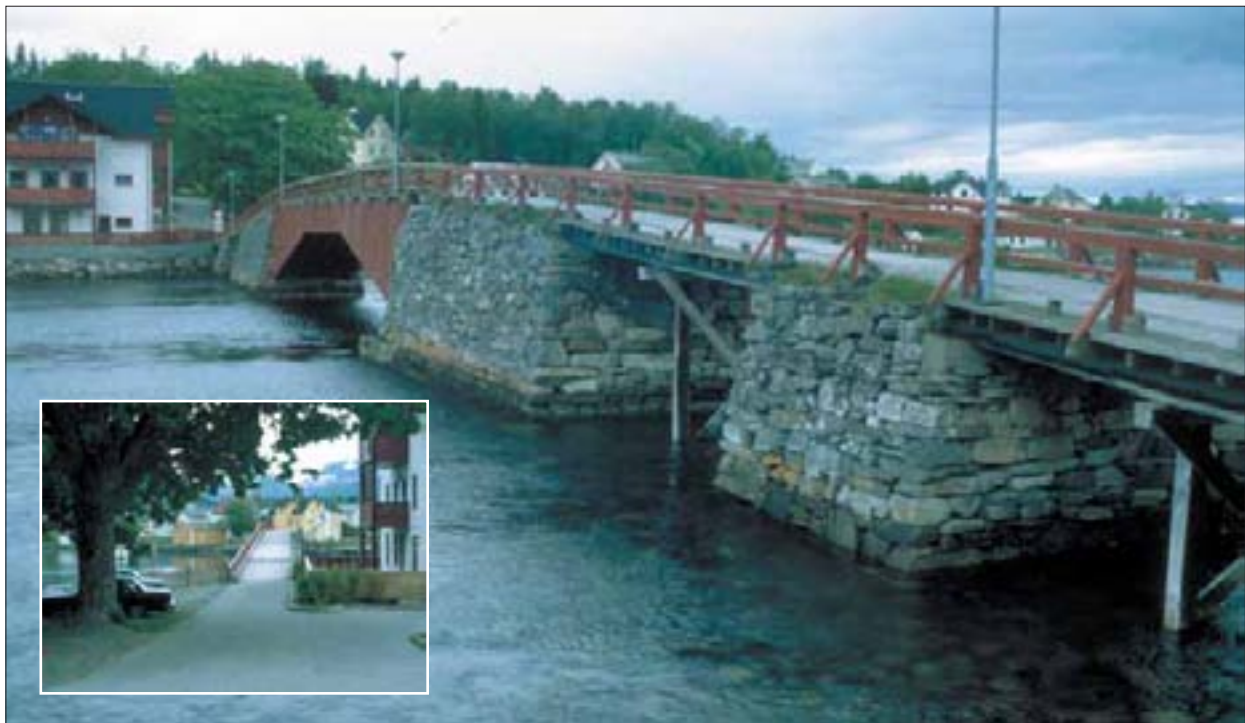


1946 foran en omregulering som følge av at tettstedet knappe ti år tidligere var blitt ferjested og et viktig knutepunkt for en voksende biltrafikk. Den gamle brua hadde dårlig bæreevne, og ny bru ble bygd i 1954-1955 da også ny veg ble bygd. Den nye brua, Straumsbrua, var ei bjelkebru i fem spenn, og 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 bruenes konstruksjoner avspeiler sin tids krav, og bør bevares som del av et helhetlig bru- og vegmiljø. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegmiljøet.







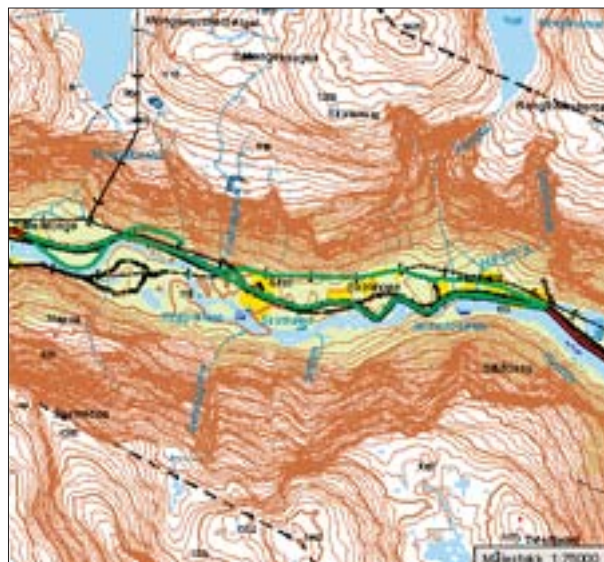
23-26 Flatmark-Skiri vegmiljø

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 veger. 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. Vegen er lagt mellom kampesteiner tett ved elvekanten. Langs med vegen 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. Veggen 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 markedsplatsen på Devoll (1600-1700-tallet). Veggen 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 kjørbar gjennom hele Romsdalen. Veggen ble lagt inn mot fjellfoten, men var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Veggen 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 Raumabanen 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. Veggen 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.





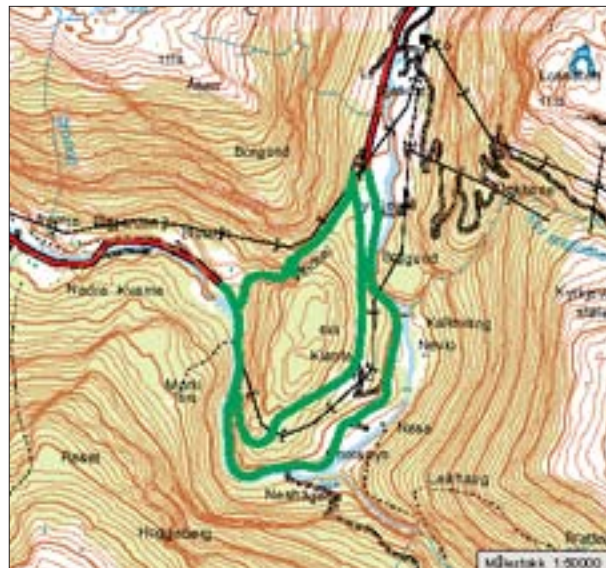
27-29 Borgund vegmiljø

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.





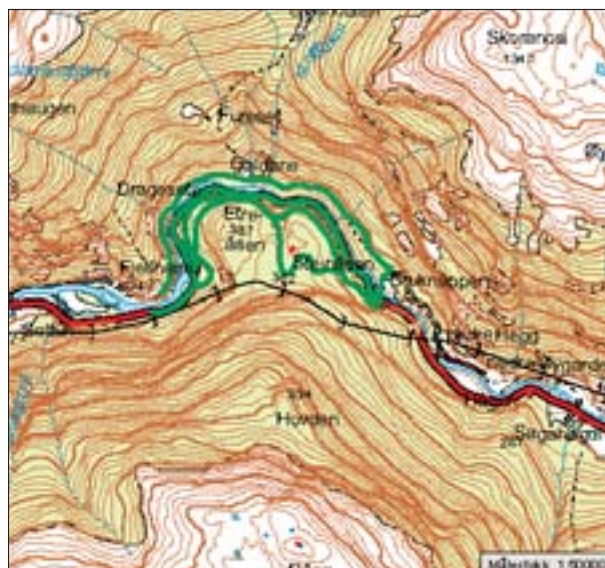
30-33 Seltunåsen vegmiljø

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 rastein. 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 ferdafolk, og senere også som skytestil-





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 vegstrekingene.



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. Vegen 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. Vegen 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 vegen 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. Vegen 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 Suldalsvatnet. 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 kjørebane. 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 Hylen 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 kledt 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 kledt 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 spanner 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

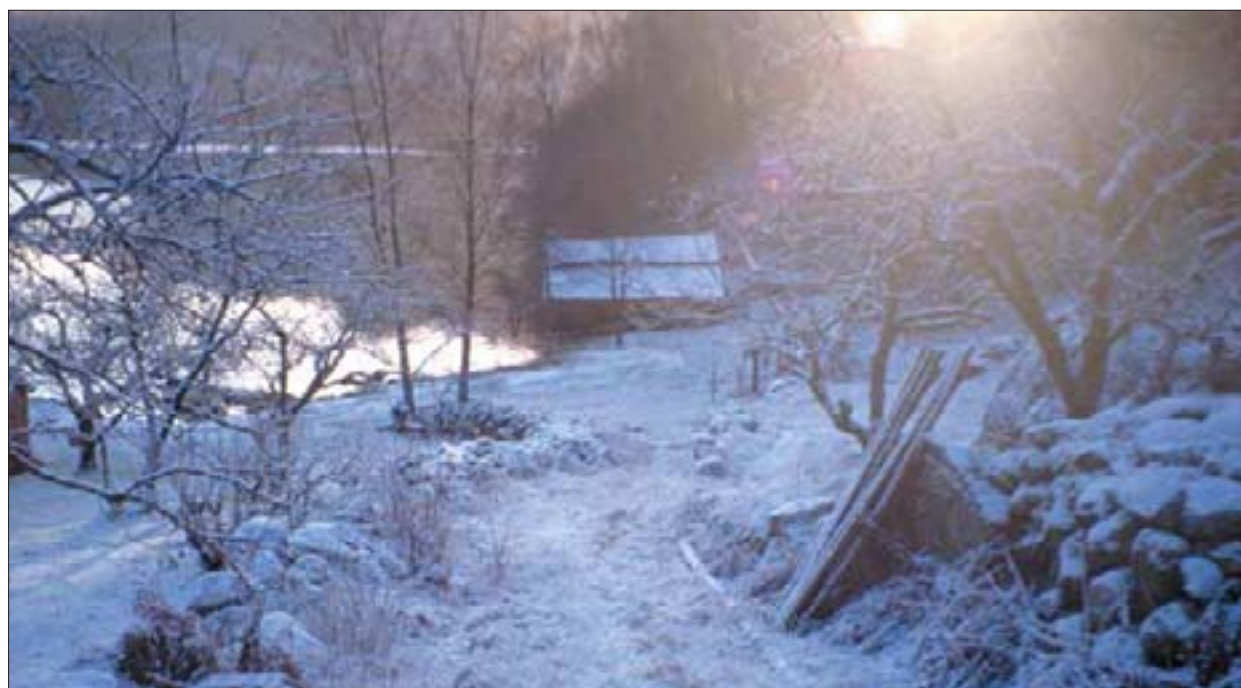
43	Rideveg/kjøreveg	1650	
44	Fransk prinsipp	1842	
44	Bjelkebru	1904	Brunr 10-0623
45	Chausse	1886	Fv 953
46	Avkj. reg. hovedveg	1973	Ev 39

Beskrivelse

Vegmiljøet består av fire generasjoner veger. 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 jernbaneskiner, 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 kjørbar 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 stålbeltebru ble bygd etter brutedninger 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 veger, 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 veger. 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 tørrmur 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 fyl-ling av tørrmurt stein og går delvis gjennom en halvtunnel. Strekningen 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.

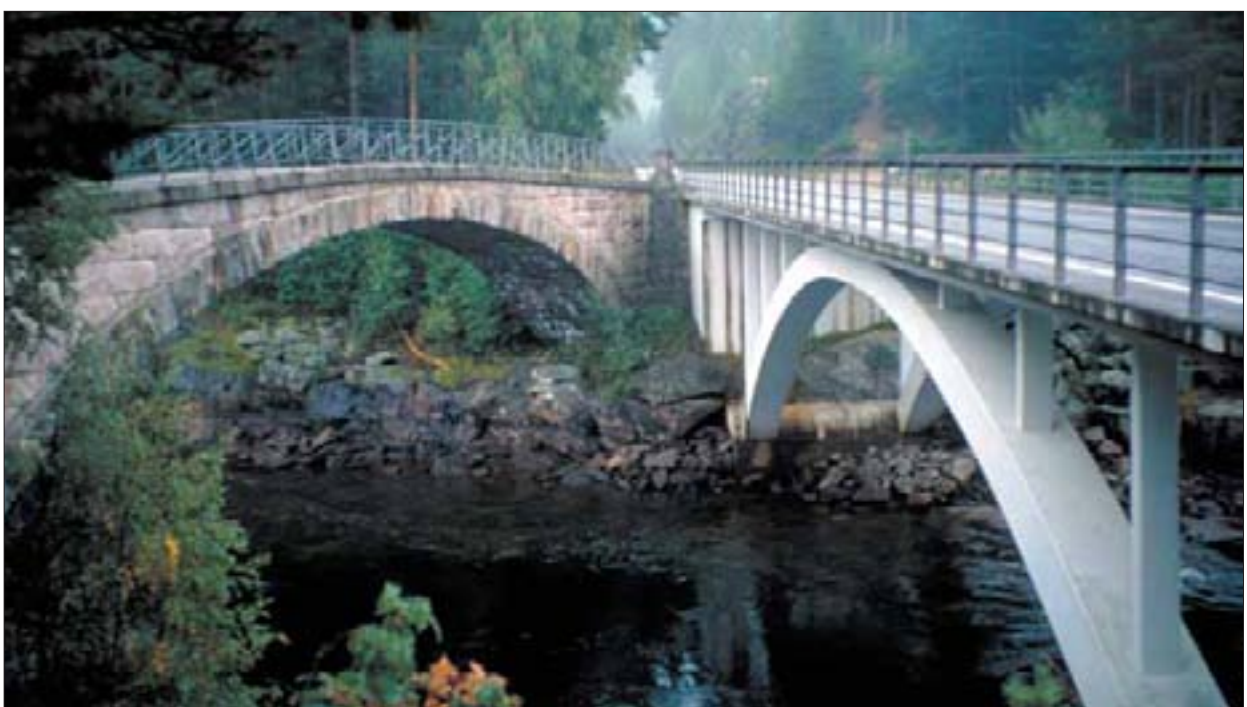
Historikk

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 verne hensikten. 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



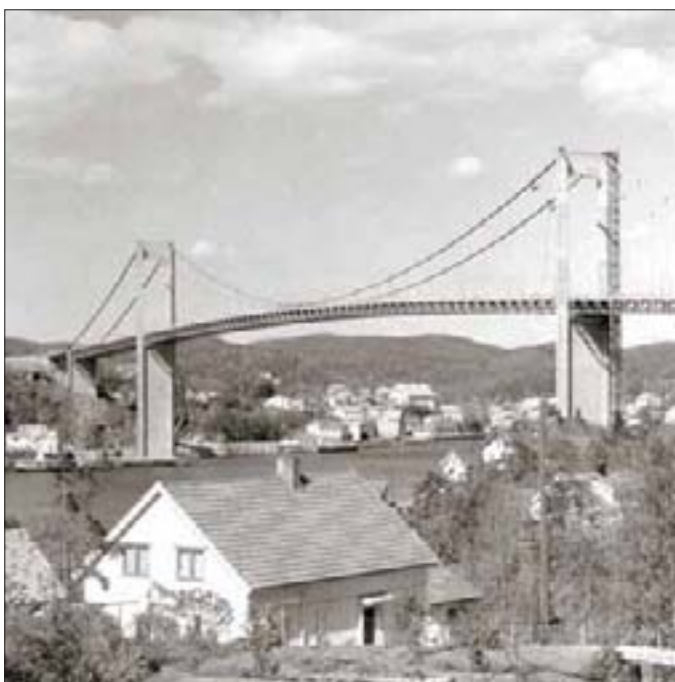
passerer over Norges kanskje mest trafikkerte skipsled, med skip som fører farlig gods til fabrikkene i Porsgrunn og på Herøya. Bruene er godt synlige fra sjøsiden. Den omtalte bomstasjonen står midlertidig lagret på Porsgrunn trafikkstasjon. Tellemaskinen som ble brukt, er også bevart. Rester etter 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 hengebru som senere skulle bli mye brukt for større spenn her i landet. Varoddbrua ved Kristiansand fra 1956 er den første av typen. Skråstagbru 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/ tunneler	1968/1982	Ev 134
63	Brøytetasjon	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 chaussé-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 Vågsli. 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 brøytetasjon 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 høg fjellsveg. 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 sommermåneder. 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 plogen 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 brøytese- songen 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 ombygd 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 etatsens 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 anleggssmie, 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 høgfjellsprofilet 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. Vegen kan følges vestover mot Lågen, og nær elven er det lagt kavlebruier. Den er stedvis bygd opp med tørmur. «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. Vegen 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. Vegen 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.

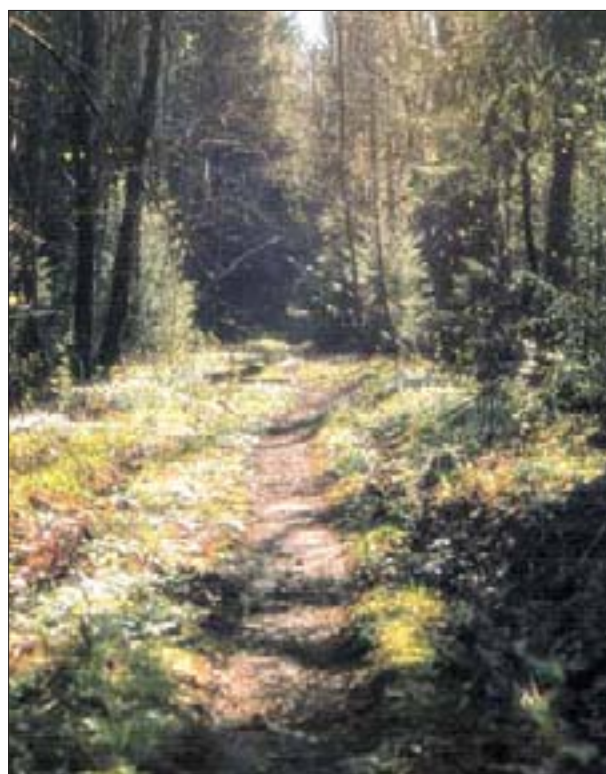
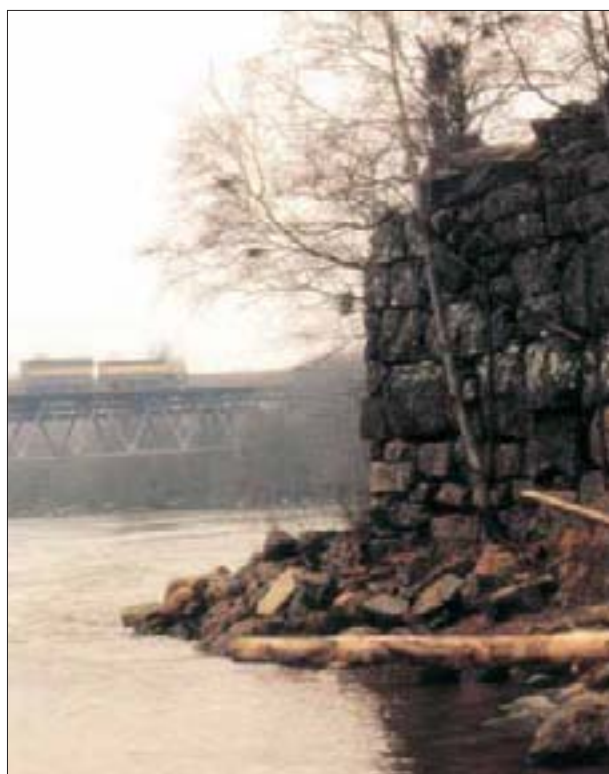
Historikk

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 vegene 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 med midtdeler	1967-1972	Ev 18
74 Tunneler	1967-1972	
74 Kryss	1967	Ev 18/Rv 289
74 Platebru Kirkelinna mot Oslo	1967	Brunr 6-0694
74 Platebru Kirkelinna 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 kjøreveg-standard 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 plaststøpt 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-



føringen 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 nedsunket 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 slitasjespor 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. Vegen 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 vegene 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 vegen 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 vegen 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 vegen har bra standard og to-felt. Tunnelene har en samlet lengde på 10806 meter og en høyde på 4 meter. Vegen passerer flere bruer, et 100 meter langt ras-



overbygg i Grasdalen og raskjeglør 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 vegraseen 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 langbærerne 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 totallengde på 186 meter fordelt på tre spenn. Spennvidden,



som tilsvarer 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 stålbejler.

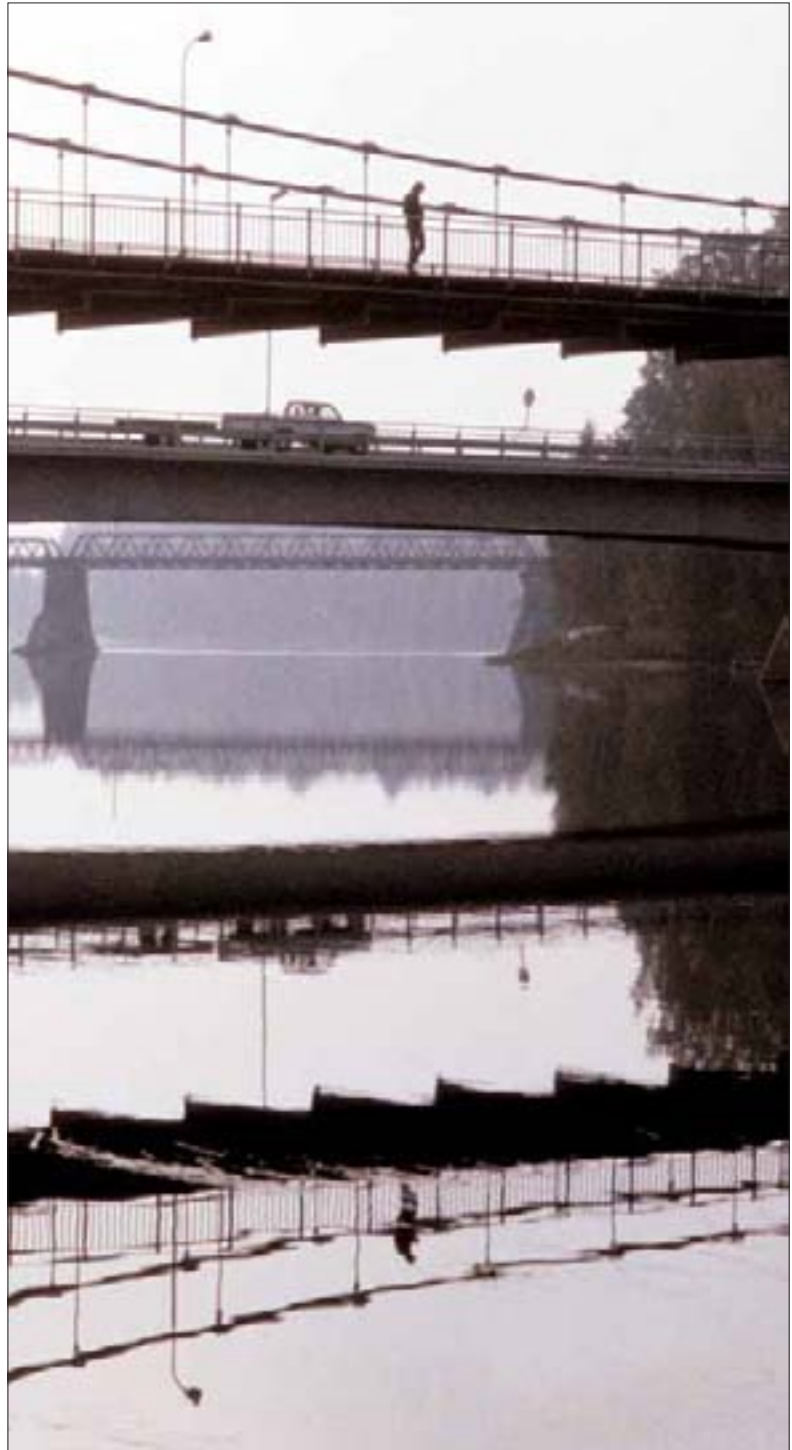


Historikk

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 fagverksruer. 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

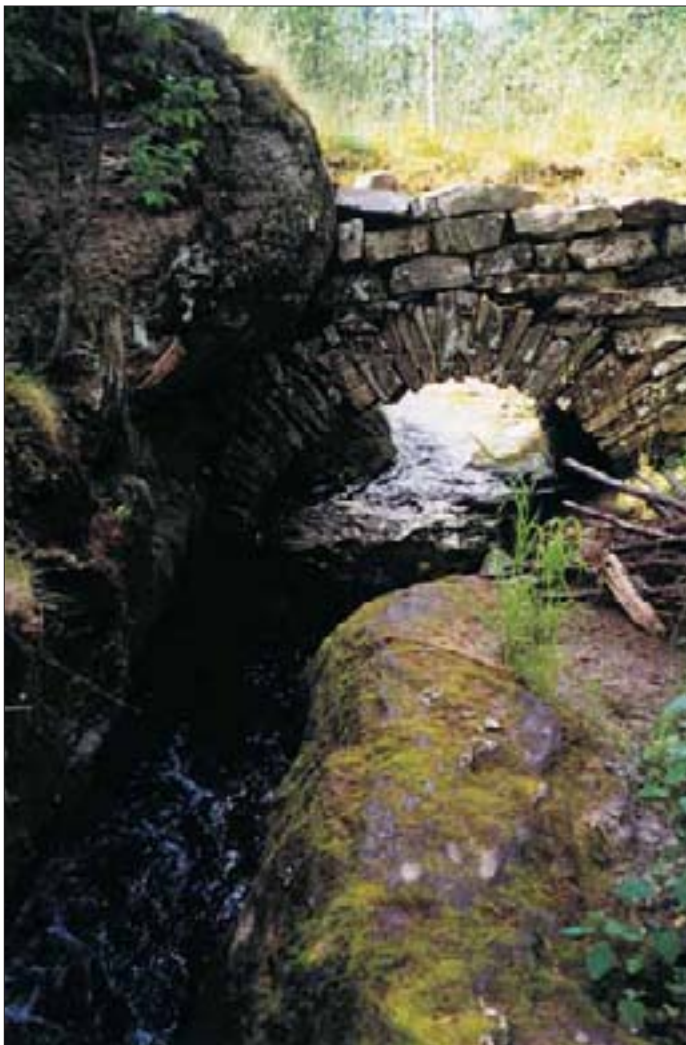
Vegmiljøet ved Stai-Koppang består av to generasjoner veger som krysser Glomma på to ulike plasser. Kongevegen representerer en del av den eldste kjørevegen mellom Oslo og Trondheim gjennom Østerdalen. Den går gjennom et dalføre øst for Glomma på sørsiden av Koppang. Deler av den utvalgte strekningen kan være yngre omlegginger. Brua over Nordre Kjemåa er en ca. 10 meter lang hvelvbru av tørmurt bruddstein. Den tekniske tilstanden på brua synes å være dårlig. Brua over Søndre Kjemåa er også av tørmurt 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 Koppangsjordet. 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

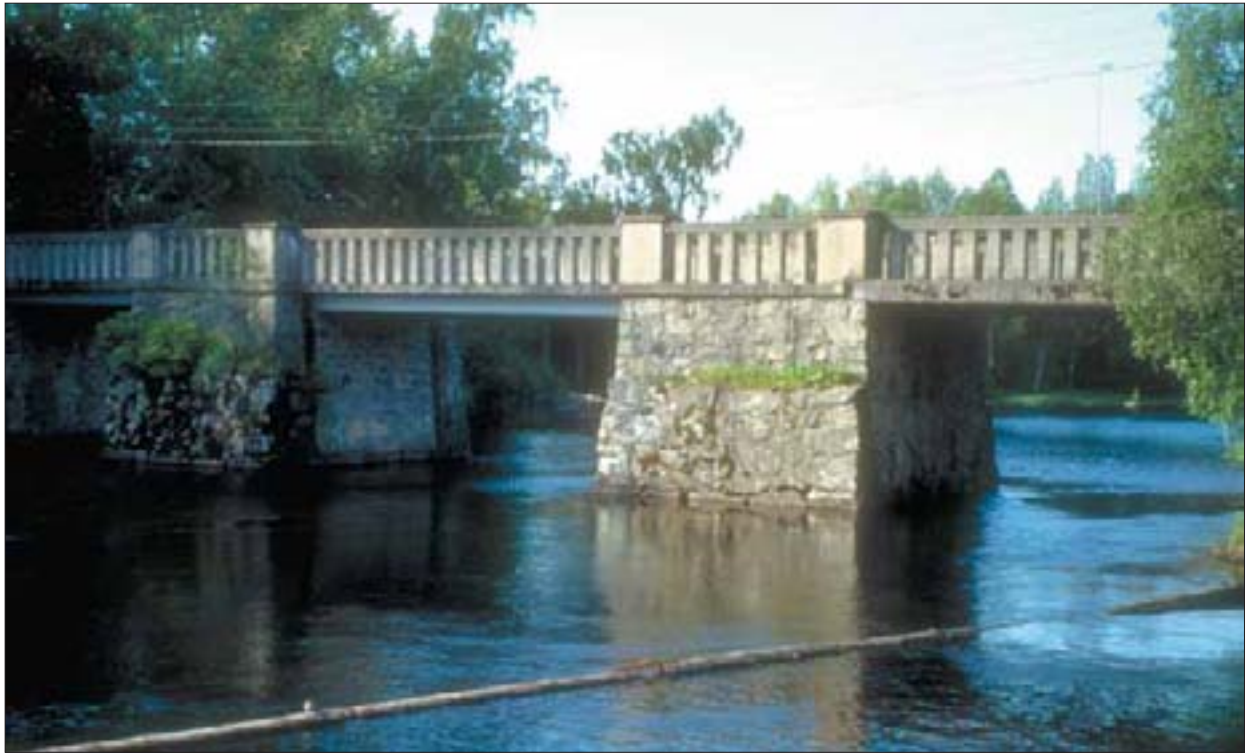
Vegmiljøet ved Eidsvoll verk består av to generasjoner veger og bruer som går parallelt nordover og over Andelva før de igjen kommer sammen ved Nes gård nord for Eidsvoll verk. Eidsvoll verk med Eidsvollsbygningen er stedet der Grunnloven ble vedtatt. Det er etablert et rikspolitisk senter her som innbefatter 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 vegen 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 Eidsvollsbygningen 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 forskjellig 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 stålbu 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 buer av stål i hovedspennet. Brua har en spennvidde på 598 meter, og

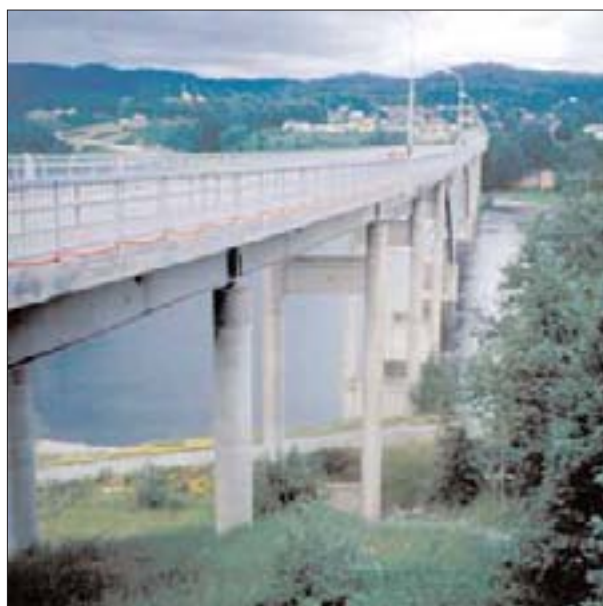


© FJELLANGER WIDERØE AS

har til sammen 18 spenn; det lengste spennet på 102 meter. Bua 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 bua 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 bukonstruksjon, og ble montert over det gamle spennet, mens trafikken fortsatt gikk over bua. Brua ble ombygd til ei kombinert jernbane- og bilbru i 1925. I tiden frem til ny bru kom i 1959 hadde bua 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 bua 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 bua 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 Vormå. 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 Kongedalen. 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 Kongedalen 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 separat 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.

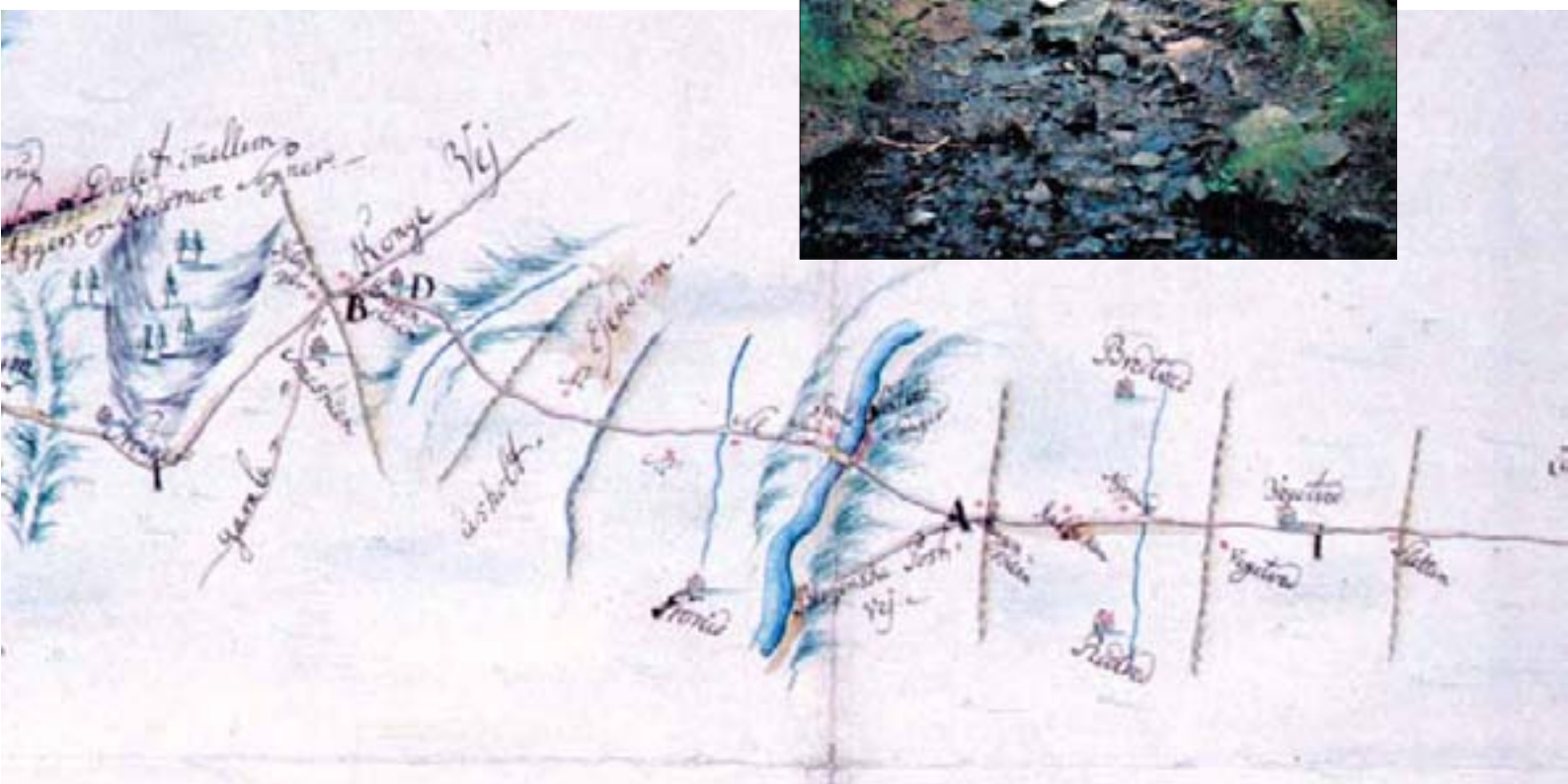
Historikk

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	Chausse	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 bruspenntet 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 ferje-forbindelsen 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



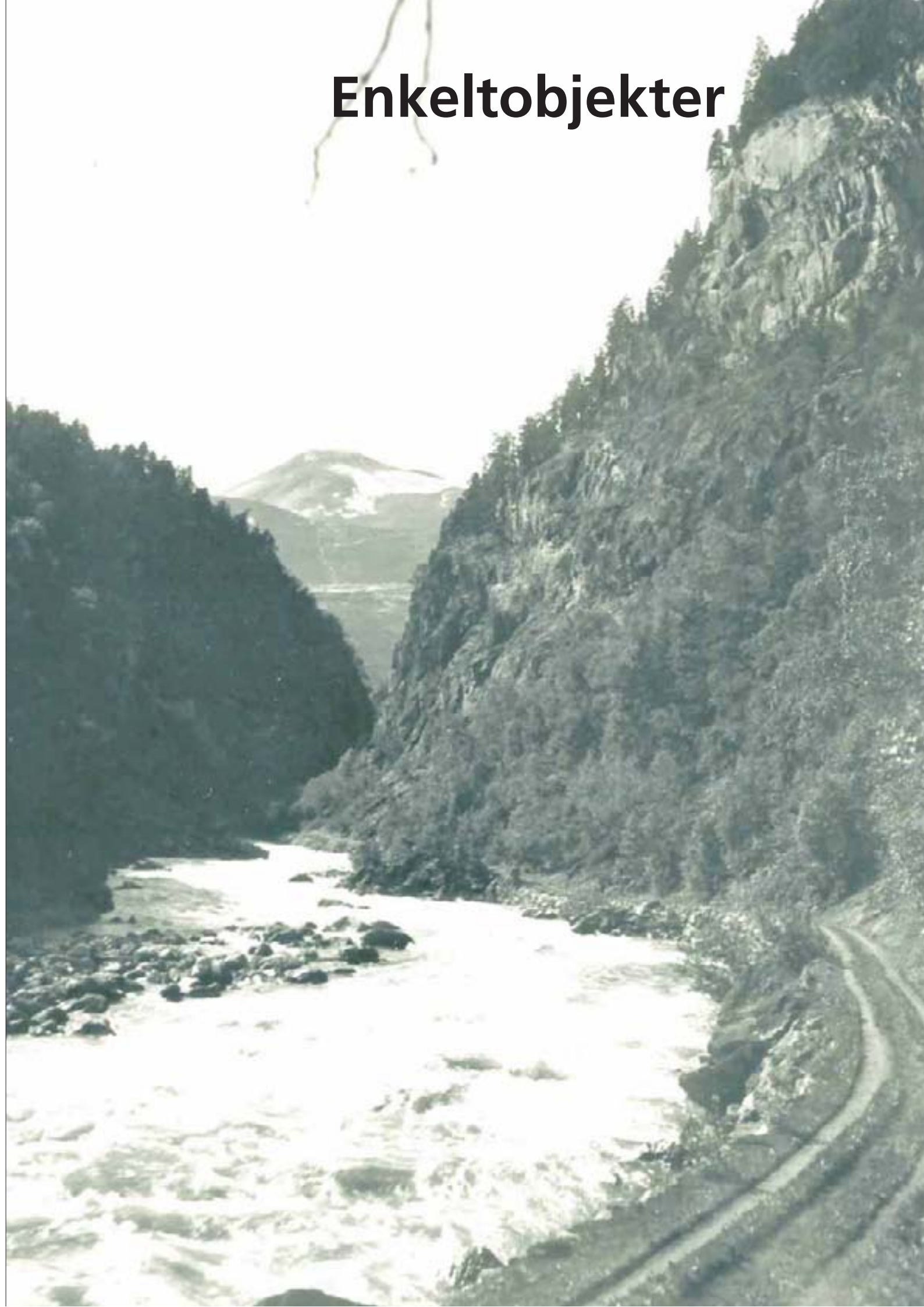
ut, var det liten vilje til å fullføre arbeidet, men etter at krigshandlingene i Norge var over, ble arbeidet gjenopptatt på svensk side. Brua sto mer eller mindre ferdig i 1942, men ble sterkt skadet 6. juli 1942 da deler av mineringen i brua ble antent. Hvorvidt dette skyldtes naturkrefter eller menneskelige 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.



Enkeltobjekter





98 Gammelvegen i Øksfjord

Loppa, Finnmark

Chausse 1909 Fv 74

Beskrivelse

Vegen er en såkalt chausse med maksimalt stigningsforhold 1:20. Langs vegen er en rekke stabbe- steiner, mindre grustak, rester etter vegbrakker og et hestedrikkekar bevart. Som del av prosjektet «Fotefar mot Nord», ble vegstrekningen restaurert i 1995, og brukes i dag bl.a. som turveg. Vegen fører ut til Øksfjorden, og her ender den i en tørrmurt båtvorr (steinkai) på hele 180 meter. Den er bygd med høydeforskjell på 4 meter slik at båter kan legge til uansett vannstand. Opprinnelig var det en skinnegang langs båtvorren for å lette transporten av varer, men det er ikke bevart rester etter denne. Den fungerer i dag som molo.

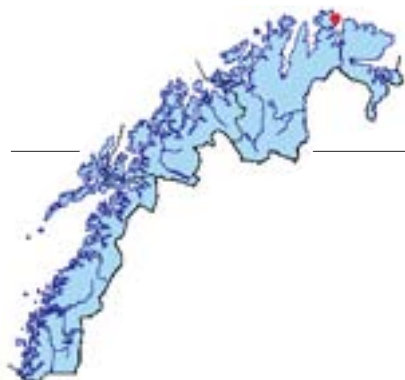
Historikk

Vegen var en av fire vegstrekninger i Finnmark som etter vegloven av 1824 ble klassifisert som offentlig bygdeveg. Da denne vegen ble bygd over eidet til Øksfjordbotn, fikk Øksfjorden forbindelse med Langfjorden som fra før hadde forbindelse med Kvænangen i Troms. Byggingen av veganlegget foregikk i perioden 1905-1909 etter nye vegbyg- gingsprinsipper. Vegen ble bygd ned til Øksfjorden, og i 1910 ble det bygd en båtvorr. Da ny veg ble bygd på 1950-tallet, ble denne 2 km lange strek- ningen liggende urørt.

Vurdering

Vegen er svært godt bevart, og et flott eksempel på en kjøreveg fra begynnelsen av 1900-tallet. Vegen er tilbakerestaurert til sitt opprinnelige utseende. Båtvorren er svært repre- sentativ for kystområdene. Det må utarbeides spesifik- ke vernebestemmelser for denne vegstrekningen, slik at den blir bevart med sine mange vesentlige detaljer.





99 Finnkongkeila

Gamvik, Finnmark

Kjøreveg 1922



Beskrivelse

Vegen er en såkalt fiskeværsveg og er lagt i strandsonen i en lengde av 800 meter. Den er bygd med tørrmur på yttersiden, og det er bevart rester etter brukar fra ei bru som ble sprengt i 1944. Langs begge sider av elveløpet er det bygd forsterkninger av tørrmur, og fra brustedet og ut til sjøen er elvebunnen hellelagt. Rester etter bygninger og andre anlegg som var del av fiskeværet er også bevart.

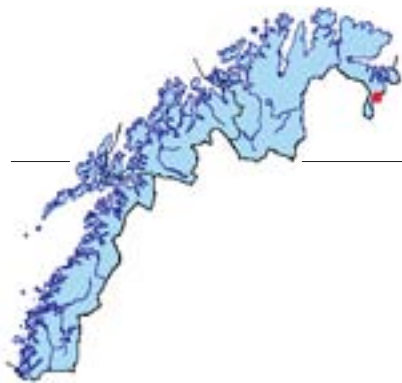
Historikk

Vegen ble bygd i 1922. Intensjonen var å løse de sosiale og hygieniske forholdene i fiskeværet ved hjelp av spredt bebyggelse. Da tyskerne trakk seg tilbake i 1944, ble hele fiskeværet og alle bygningskonstruksjoner brent og ødelagt. På grunn av det rasfarlige området, ble ikke fiskeværet gjenoppbygd etter andre verdenskrig.

Vurdering

Vegen er en fiskeværsveg og representerer en svært vanlig type veg i Finnmark i mellomkrigstiden. Det som er bevart av fiskeværet, viser på en svært instruktiv måte hvorledes store deler av Finnmark og Troms så ut etter at tyskerne trakk seg tilbake i 1944. Det er nødvendig at det utarbeides spesifikke vernebestemmelser for området, og det er viktig at vegen, brukarene og den hellelagte elvebunnen bevares som del av det nedbrente fiskeværet.





100 Jordanfoss

Sør-Varanger, Finnmark

Trallebane 1925

Beskrivelse

Trallebanen ser i dag ut som en skogsveg. Vegbanen er bygd opp ca. 0,5 meter over terrenget og ligger på en fylling av tørrmur. Den er 327 meter lang, og langs strekningen er det bevart enkelte rester etter sviller.

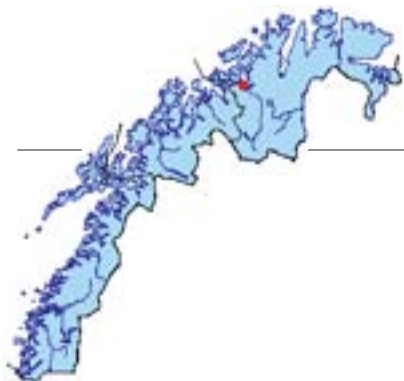
Historikk

Den naturlige transportåren i Pasvikdalen var elven og bruk av båt. I 1869 vedtok Stortinget å stimulere til kolonisering i Pasvikdalen, og dette førte etterhvert til at det ble bygd en rekke trallebaner for å lette kommunikasjonen langs elveløpets mange stryk der det ikke lot seg forsere med båt. Trallebanen ved Jordanfoss ble bygd i 1924-1925, og på vegbanen var det lagt sviller med påmonterte skinner slik at båten kunne skyves på en tralle. Trallebanen var en del av hovedvegnettet i Pasvikdalen. Den var i bruk frem til 1941 da ny veg sto ferdig.

Vurdering

De fleste trallebanene som ble bygd er i dag ødelagt pga. kraftutbygging i elven, og trallebanen ved Jordanfoss er den siste bevarte i Sør-Varanger. Den bevarte vegtraseen til trallebanen er et resultat av et statlig byggeprosjekt, og viser således noe av bredden i datidens samferdselspolitikk. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for dette vegminnet.





101 Talvik

Alta, Finnmark

Vegstasjon 1945 Gnr/bnr 12/78

Beskrivelse

Vegstasjonen består av et verkstedbygg, to garasjer/lagerbrakker og en oppsynsmannsbolig. Portene på garasjene/brakkene er bygd med gjenbrukt krigsmateriell fra andre verdenskrig. Vegstasjonen er i middels bra stand.

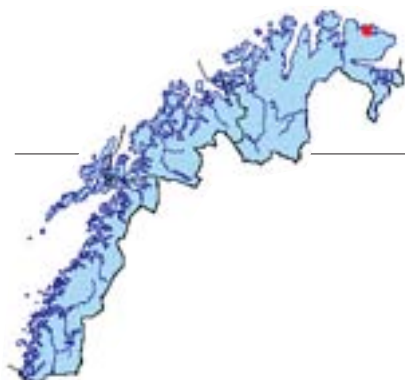
Historikk

Vegstasjonen er bygd i 1945 og påbygd i ulike etapper frem til 1952.

Vurdering

Vegstasjonen er eksempel på en vegstasjon som i svært liten grad har vært endret siden den ble bygd. Verkstedbygningen som ble oppsatt i 1952, har ikke vært utsatt for senere endringer. Bygningsanlegget må vernes slik det er bevart i dag, og det må utarbeides vernebestemmelser som ivaretar dette.





102 Strømmen bru

Båtsfjord, Finnmark

Fagverksbru 1929 Brunr 20-0003

Beskrivelse

Brua er ei fagverksbru, og har en spennvidde på 25 meter. Brukarene er en kombinasjon av steinmur og betong. På brua finnes to originale skilt; ett med bruas navn og byggeår, og ett som angir tillatt akseltrykk. Den er ikke i daglig bruk, da trafikken går over ny bru som er bygd rett nord for denne.

Historikk

Brua ble bygd i 1929 av stålkomponenter produsert i Bergen. Under transporten med båt, ble enkelte deler deformert og mistet, og disse måtte erstattes med nye. I 1934 ble det lagt nytt betongdekke på brua.

Vurdering

Ved tyskernes tilbaketrekning i 1944 ble de aller fleste bruene sprengt, og denne er ei av svært få som ikke ble ødelagt. Brua er således ei av de eldste fagverksbruer i Finnmark. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for Strømmen bru.





103 Langvasseid

Sør-Varanger, Finnmark

Tjenestebolig 1935 Gnr/bnr 22/54



Beskrivelse

Bygningen er av bindingsverk, og i tillegg til bolig-
huset er det to uthus. Hovedbygningen er under
restaurering, og arbeidet skjer i samarbeid med Sør-
Varanger museum. På området omkring tjenestebo-
ligen er det samlet en rekke brakker av ulike alder
som har vært brukt av Statens vegvesen under
anleggsarbeider. I Finnmark der avstandene er
store, har slike brakker vært mye brukt. Brakkene
inngår i etatens museumssamlinger.

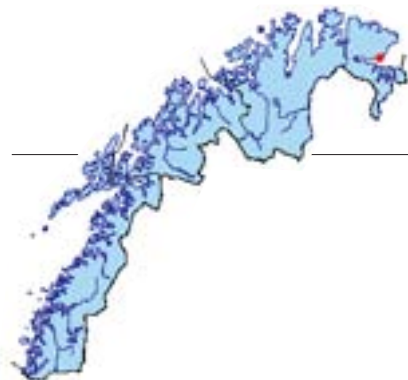
Historikk

Bygningen har tjent som en vegvokterbolig, og ble
bygd i 1935.

Vurdering

Bygningen er en av svært få bygninger i Finnmark
som ble stående etter tyskernes tilbaketrekning i
1944. Bygningen er i god stand, og er representativ
for etatens tjenesteboliger. De fleste bygningstyper i
etatens eie og bruk var frem til omkring 1970 til-
passet lokal byggeskikk. Det må utarbeides egne
vernebestemmelser for hovedbygningen og de to
uthusene.





104 Vadsø

Vadsø, Finnmark

Smie 1946 Gnr/bnr 8/332



Beskrivelse

Anlegget består av en verkstedel og en smie. I dag brukes bygningene som verksted for ansatte i Statens vegvesen og som lager for laboratorie-utstyr. Bygningene er bra vedlikeholdt.

Historikk

Smien ble bygd i 1946, og har vært brukt som verksted frem til 1970.

Vurdering

Bygningsanlegget er et typisk eksempel på en smie med verksteddel som var vanlig i etaten frem til omkring 1970. Den stadig voksende maskinparken krevde vedlikehold og reparasjoner, og her ble nødvendig smiarbeid utført. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for bygningsanlegget.





105 Markedsvegen

Storfjord, Troms

Mellomriksveg 1800

Beskrivelse

Markedsvegen er i dag delvis gjengrodd, men kan ses i terrenget langs hele den 40 km lange strekningen fra Skibotn til Finlands grense. Vegen følger dalen, men går også opp i 600 meters høyde. Den er stedvis bygd opp på tørrmurer, og det er bevart en rekke murte stikkrenner. Langs vegen ligger flere steinvarder, og man passerer forbi Helligskogen fjellstue som ble oppført etter kongelig resolusjon i 1846. I dag består fjellstuen av seks privateide hytter.

Historikk

Vegen har lang brukstid og har vært en viktig ferdselsveg mot Sverige og Finland. I Norge var den en viktig markedsveg til Skibotn hvor markedsplatsen lå. På slutten av 1800-tallet var det marked her tre ganger i året, og det kom folk både fra regionen og nabolandene med sine varer. Gjennom hele 1800-tallet ble det bevilget midler til vedlikehold av vegen, noe som vitner om vegens betydning.



Vurdering

Markedsvegen har vært en viktig mellomriksveg, og har bl.a. hatt stor betydning som handelsveg mellom de nordiske landene. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for bevaring av vegen.





106 Postvegen

Lyngen, Troms

Kjøreveg

1800

Beskrivelse

I dag finnes omkring 100 meter igjen av den opprinnelige vegen over Lyngseidet. I dette området går vegen over gressbevokst beiteområde. Ved vegen ligger bevarte tufter etter en sommerboplass for reindriftssamer. Dette området inngår i prosjektet «Fotefar mot Nord».

Historikk

Det er ukjent hvor gammel vegen er, men ved kongelig resolusjon av 1826 ble vegen, i likhet med seks andre veger, klassifisert som offentlig bygdeveg. Vegen gikk opprinnelig over eidet mellom Lyngfjorden og Kjos i Ullsfjorden. Den ble kalt «Postvei», noe som vitner om bruken. I 1899 omtales denne vegen som den eneste kjørbare av fylkets offentlige bygdeveger.



Vurdering

Vegen er en av fylkets eldste kjøreveger. Den er en typisk «eideveg» som var vanlig langs hele norskekysten. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer bevaring.





107 Bardu

Bardu, Troms

Kjøreveg 1826



Beskrivelse

Vegen er delvis gjengrodd. Den sørligste delen av den 3,5 km lange strekningen er mest opprinnelig. En parsell av vegen er ryddet og fungerer som atkomstveg til hytter, og en annen parsell ble ryddet i forbindelse med Kulturminneåret i 1997. Den nordligste delen er i dag kommunal veg.

Historikk

Vegen ble i kongelig resolusjon av 22. oktober 1826 betegnet som offentlig bygdeveg, og vegen har sannsynligvis fungert som hovedveg også før dette. Den er omtalt både som «Allfarveien», «Reiseveien» og «1865-veien». Betegnelsen «1865-veien» må antas å ha sammenheng med at vegen på dette tidspunktet ble utbedret og gjort kjørbær. På sin kongeferd til Nord-Norge i 1873 reiste kong Oscar 2. på denne vegen.

Vurdering

Vegen representerer 1800-tallets hovedveg gjennom Troms, og er delvis opprinnelig. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for denne veggstrekningen.





108 Nordreisa gamle bru

Nordreisa, Troms

Fagverksbru 1899



Beskrivelse

Brua er ei fagverksbru i stål med tredekke og spennvidde på 63 meter. Landkarene er bygd i huggen stein, og har forbygninger langs elven. Oppå brua langs rekkverket er det lagt vannledning og elektriske kabler i en trekasse. Brua er i god stand, og inngår som del av det kommunale gang- og sykkelvegnettet.

Historikk

Arbeidet med bygging av ny bru med to spenn ble påbegynt i 1892, men en voldsom isgang i 1893 tok med seg brukaret som var satt opp midt i elven. Nye planer ble lagt og resultatet ble denne brua i ett spenn som sto ferdig i 1899. Jernoverbygningen ble levert av Christiania Maskinverksted, og avtale om dette ble gjort direkte med vegdirektør Krag. Brua var i bruk frem til 1955 da ny bru ble bygd.

Vurdering

Brua er ei av fylkets eldste bruer som fortsatt er i daglig bruk. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer fremtidig vern.





109 Hatteng

Storfjord, Troms

Tjenestebolig 1924



Beskrivelse

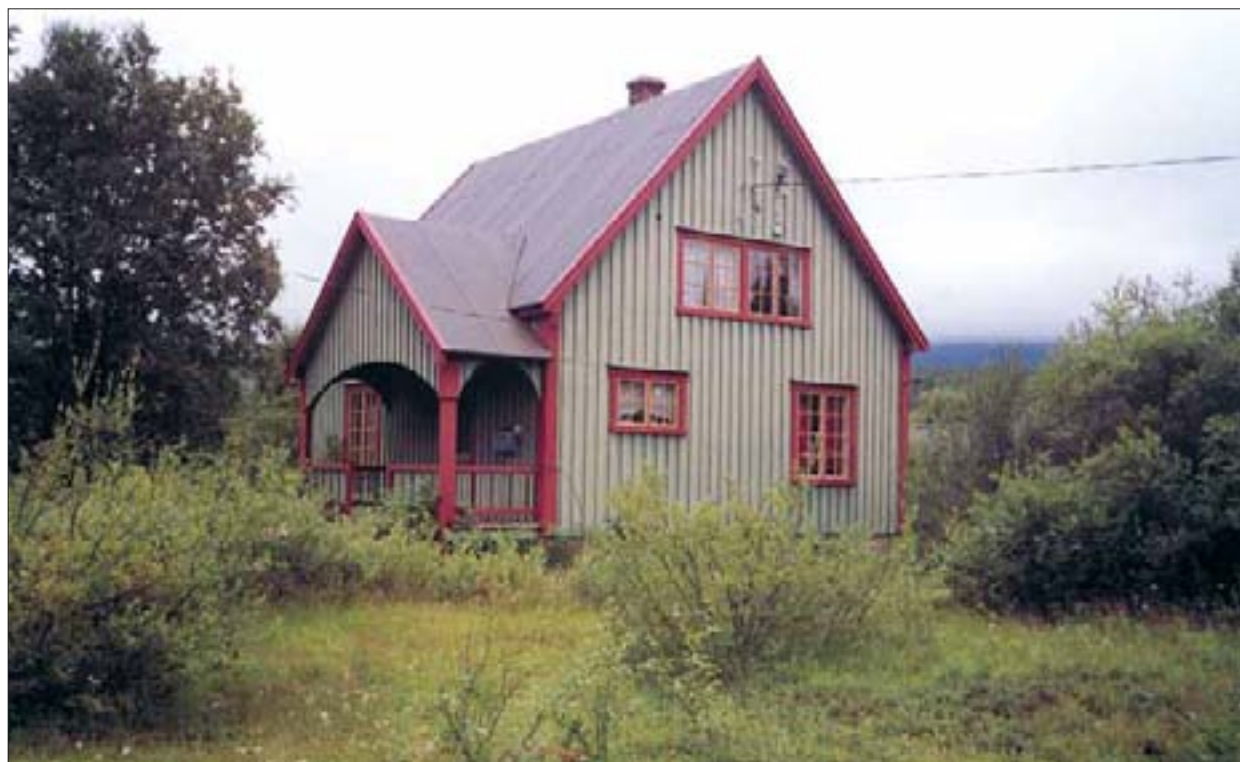
Bygningen er bevart med innredning fra omkring 1950-tallet. Diverse arkivmateriale fra Statens vegvesen Troms oppbevares også i bygningen. Den tidligere tjenesteboligen har ingen spesiell funksjon i dag.

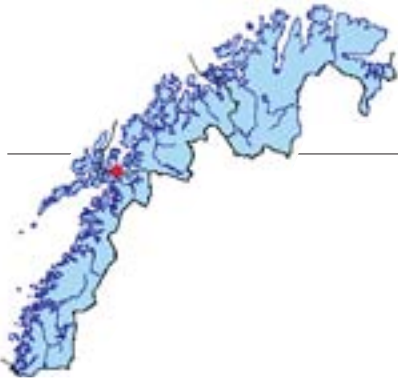
Historikk

Bygningen ble opprinnelig oppført på Elvevold i 1924, men ble flyttet til Hatteng i 1939. Det var daværende oppsynsmann Ole K. Kristiansen som tegnet boligen. Under andre verdenskrig måtte familien flytte, og alt inventar i bygningen ble ødelagt. Bygningen fungerte både som kontor og barnedomshjem, og hadde en sentral funksjon i forhold til vegbyggingsprosjekter nord i fylket.

Vurdering

Bygningen er et typisk eksempel på den individuelle byggeskikken som fantes i etaten frem til omkring 1970-tallet. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som ivaretar vern av bygningen.





110-111 Tjeldsundet

Harstad og Skånland, Troms

110 Ferjekai	1938
111 Ferjekai	1938

Beskrivelse

Ferjeleiet består av to ferjekaiar på hver side av Tjeldsundet; Steinsland ferjekai og Lilleng ferjekai. Bruene har vippearmer, og brudekke og støttekaier er bygd i tre. Ferjekaiene er ikke i bruk i dag, og begge trenger vedlikehold. I nærheten er bevart de eldre båtvorrene (steinkaier) som var i bruk frem til 1937.

Historikk

Fra 1927 trafikkerte passasjerferja «Prillarguri» over Tjeldsundet, men etter få år ble ferja bygd om til bilferje. Ferjekaiene besto da av en båtvorr på hver side av sundet, men påkjøring med bil var en vanskelig oppgave, og nye moderne ferjekaiar ble bygd i 1937-1938 med såkalt balansebru. Disse ble ombyggt til bru med vippearmer på 1950-tallet. Ferjeforbindelsen over Tjeldsundet hadde en meget sentral betydning under andre verdenskrig som eneste fastlandsforbindelse for Hinnøya, og eneste vegforbindelse mellom Harstad og Narvik. I 1940 fungerte den bl.a. som evakueringsveg. Tjeldsundbrua sto ferdig i 1967 og overtok da for ferja.

Vurdering

Vegnettet langs kysten av Norge har i stor grad vært preget av ferjeforbindelser. Fra 1970-tallet ble mange av disse avløst av bruer. Som en del av vegen er ferjekaiene vegminner som viser en viktig del av norsk veghistorie. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer bevaring av ferjekaiene.





112 Kjerringberget

Kvænangen, Troms

Kjøreveg 1943 Fv 367



Beskrivelse

Vegen går langs det bratte og ulendte Leirafjellet. Vegen er flere steder bygd opp med tørmur, og ved Kjerringberget er det bygd en tørmur i en lengde av 107 meter. Høyden varierer fra 2 til 13 meter. Muren er bygd opp av delvis huggen stein, og midt i muren er to tørmurte stikkrenner. Byggematerialet er stort sett lokal skiferstein. Rekkverket består av kantstein i betong. Det var opprinnelig et tre-rekkverk. Fylkesvegen har en total lengde på 40 km.

Historikk

Vegen ble bygd i tiden 1941-1943, og var frem til 1980 en del av Ev 6.

Vurdering

Vegen er bygd i et svært vanskelig terreng i en tid da mesteparten av arbeidet ble utført med håndredskaper. Vegens mange murer, og da først og fremst Kjerringberget, representerer stor presisjon og god kunnskap mht. tørmuring. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av bl.a. tørmurene.





113 Tromsøbrua

Tromsø, Troms

Fritt frambygg bru 1960 Brunr 19-0511

Beskrivelse

Brua er ei kassebru av betong og den første i landet bygd etter prinsippet om «fritt frambygg» hvor man ved hjelp av utkraget forskaling bygger seg frem mot midten. Den har en seilingshøyde på 38 meter slik at skipstrafikken i Tromsøysundet ikke blir forhindret. Bruas totale lengde er 1016 meter med 58 spenn hvorav det midterste er 80 meter. På Tromsøysiden kommer brua rett inn i byen, og på fastlandssiden inn til bydelen Tromsdalen under Tromsdalstind. Brua har en sentral plassering i Tromsøysundet mellom høyreiste Tromsdalstind på fastlandet og den skrånende innsiden av Tromsøya hvor Tromsø sentrum ligger.

Historikk

Brua ble åpnet i 1960 etter at man i mange år hadde arbeidet for å få en bruforbindelse til Tromsøya fra fastlandet. Brua erstattet ferjeforbindelsen som ble opprettet i 1936, og ferjekaien på landsiden står fortsatt igjen. Mange steder i landet ble ferjekaiene bevart som beredskapskaier helt frem mot slutten av 1990-tallet. Personferje hadde man i Tromsøysundet allerede fra 1914. I 1974 ble nytt fenderverk bygd for å beskytte hovedsøylene på brua mot skipstrafikken, og i 1981 ble nytt rekkverk og fortau bygd. I 1994 ble den undersjøiske tunnelen, som avlaster brua, åpnet.



Vurdering

Brua var et meget viktig vegavløsningsprosjekt i sin tid for å knytte en av Nord-Norges viktigste byer til fastlandet. Brua har høy arkitektonisk verdi med sine slanke betongsøyler i par og i grupper på fire ved hovedspennet. Brua er i sammenheng med Ishavskatedralen i Tromsdalen og Tromsdalstind landemerker for Tromsø. Brua har således høy identitetsskapende verdi. Hensikten er å bevare bruas hovedkonstruksjon og detaljer slik at den ikke blir endret eller bygd om. Virkningen av brua i miljøet bør vies spesiell oppmerksomhet slik at utbygging av byen i strandsonen ikke endrer opplevelsen av brua i negativ retning. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





114 Mefjordaksla-Fjordgård

Lenvik, Troms

Forbindelsesveg 1980 Fv 252

Beskrivelse

Vegen ligger på Senja og går fra Mefjordaksla via Ørnfjordbotn til Fjordgård. Første del av strekningen til Ørnfjordbotn går nesten i sin helhet i en 2300 meter lang tunnel. Tunnelen er bygd med et spesielt firkantprofil som det er svært få av på landsbasis. Strekningen videre mot Fjordgård er også en en-felts veg med møteplasser. Vegen er skredsikret og går i tunnel det meste av strekningen til Fjordgård. Tunnelen består av korrugerte stålrør overdekket med løsmasser. Utenfor denne vegen ligger den første vegen på strekningen fortsatt synlig. Stålrøret virker høyere enn det er bredt, slik at rommet fremstår høyreist og som en kontrast til Ørnfjordbotntunnelen. Landskapet er preget av høye steile fjell, fjord og hav.

Historikk

Utbyggingen skulle gi vegløsning til Husøy og Fjordgård, begge fiskevær med fiskeindustri. I 1975 ble vegen bygd fra Mefjordaksla til Ørnfjordbotn med ferjeforbindelse videre til Husøy. Tunnelen på denne strekningen ble bygd med ett felt og møteplasser, uten vanntetting og uten belysning. I ettertid ble det montert såkalte kuldeporter for å redusere isproblemene. I 1980 sto vegen fra Ørnfjordbotn til Fjordgård ferdig. Vegen ble en av de verst skredutsatte i fylket og den som oftest ble stengt vinterstid. Etter hvert ble presset mot bevilgende myndigheter så sterkt at Troms fylkeskommune bevilget midler til skredsikring av vegen.

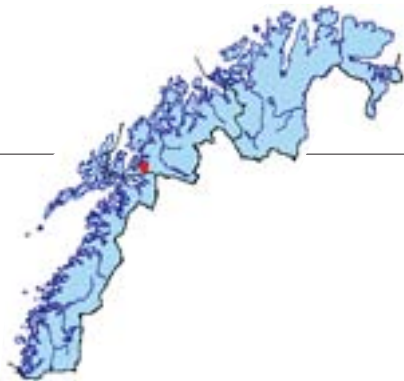
Vurdering

Vegen er et eksempel på veg til et tidligere vegløst strøk og et meget typisk eksempel på disse forbindelsesvegene fra innersiden mot yttersiden av øyene i Troms og Nordland. Den enkle standarden med ett felt er vanlig for disse vegene,



selv om de er bygd så sent som på 1970- og 80-tallet. I dette tilfellet viste standarden seg å være for nøktern, slik at senere tiltak med skredsikring ble nødvendig på store deler av strekningen. Veganlegget viser med sine forskjellige utforminger en interessant utvikling i relasjon til det utfordrende landskapet. Hensikten er å bevare strekningen som en-feltsveg med møteplasser og dagens tunneler. Eventuell utbedring av standarden i Ørnfjordbotntunnelen bør være forenlig med hensikten med vernet. Den første vegen som ligger utenfor Fjordgårdstunnelen omfattes også av verneforslaget, men vedlikehold av denne er ikke et mål i denne sammenheng. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





115 Kvæfjord

Kvæfjord, Troms

Støttemur av gabioner 1975 Rv 83

Beskrivelse

Støttemuren er bygd opp av såkalte gabioner etter den italienske opphavprodusenten. Gabionene er stålnettungskasser fylt med stein til form av et kubisk eller rektangulært byggeelement. Slike murer ble bygd i relativ stor høyde og denne muren i Kvæfjord er ca. 7 meter høy.

Historikk

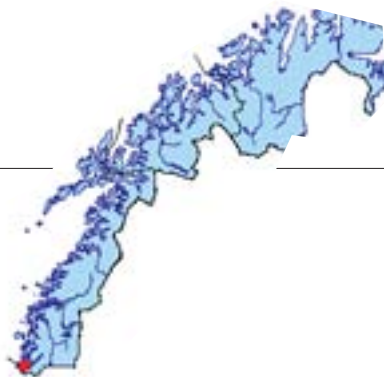
Muren ble bygd i forbindelse med ombygging av vegen på midten av 1970-tallet. Etter som tiden har gått, er steinene grodd til av vegetasjon fordi løst organisk materiale blir tilført av vær og vind. Slike støttemurer ble bygd i ganske stort omfang i en periode, men i dag er støttemurer av betong eller tørrmur vanlige.



Vurdering

Målet er å bevare gabionene for fremtiden. Nødvendig utskiftning må kunne foretas her som for de andre vegminnene, men tiltakene må utføres på samme måte som opprinnelig. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





116 Kjelleidet

Bindal, Nordland

Båtdrag 1860

Beskrivelse

Mange steder i Norge har man dratt båter over land som her over Kjelleidet. Båtdraget består av to drag med Kjellvatnet i midten som er regulert til jevn vannstand. Da Rv 17 ble bygd i 1979, ble vegen lagt på tvers av draget. I forbindelse med Kulturminneåret 1997 ble det bygd en kulvert under riksvegen slik at båtdraget igjen kunne benyttes.

Historikk

Da vegetaten og senere Statens vegvesen ble opprettet i 1864, ble båtdragene regnet som en del av vegnettet. Draget ved Kjelleidet åpnet for trafikken mellom Kjellafjorden og Sørfjorden. På hver side av Kjellvatnet måtte båtene dras over land på lunner. Båtdraget var i bruk frem til omkring 1945.

Vurdering

Båtdraget er et eksempel på en type veg som har vært vanlig langs store deler av norskekysten. Det er et vegminne som har få synlige konstruksjoner. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for dette båtdraget.





117 Junkerdalsura

Saltdal, Nordland

Mellomriksveg

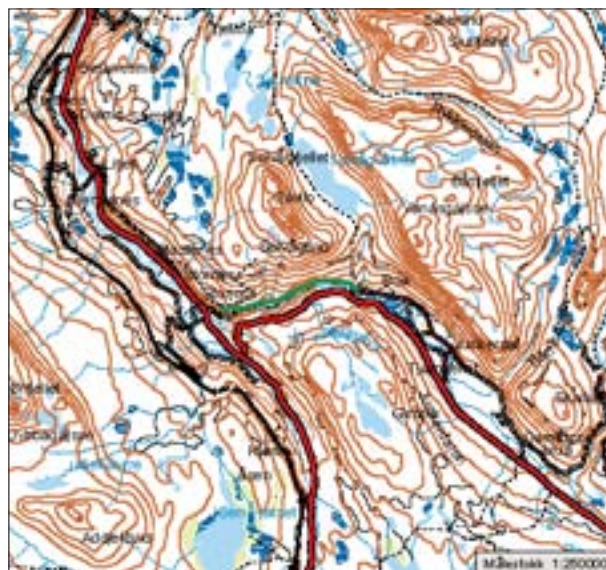
1878

Beskrivelse

Vegen ligger i dag i et fredet landskapsområde i den mektige og krevende Junkerdalen. Den er lagt på en tørrmurt fylling mellom den bratte fjellskråningen og Junkerdalselva. Vegen er i dag mye brukt som turveg, og har i de senere årene vært vedlikeholdt med utgangspunkt i denne bruken. Området har mange og sjeldne plantearter – deriblant orkiddeer, og var i 1929 et av de første større landskapsvernområder som ble fredet i landet.

Historikk

Vegen gjennom Junkerdalsura ble bygd i tidsrommet 1871-1878, og var et ledd i en større vegplan fra 1867 som gjaldt forbindelsen mellom Saltenfjorden og Piteå i Norrbotten i Sverige. Ved byggingen tok man for første gang i Nordland i bruk dynamitt i større mengder, og til dette arbeidet ble det bl.a. brukt kvalifiserte fagfolk fra sør i landet. Vegen gjorde det mulig å forsere et svært vanskelig dalføre med bratte fjell og stor rasfare. Den samme rasfaren førte imidlertid til at vegen ble vurdert omlagt allerede få år etter at den var tatt i bruk. Den ble likevel utvidet i 1920-årene for å åpne for motorisert ferdsel, og frem til vegen ble stengt for ferdsel



i 1959 var vegen timekjørt. En rasulykke i 1955 førte til at planene om ny veg skjøt fart.

Vurdering

Vegen er en godt bevart veg fra 1870-tallet som på en instruktiv måte viser hvilke vegtekniske utfordringer som Norge har bydd på. Veger ble lagt gjennom de bratteste og mest rasutsatte dalfører. Vegen må bevares slik den ligger i dag som del av et attraktivt turområde, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.





118 Djeveldalsbrua

Saltdal, Nordland

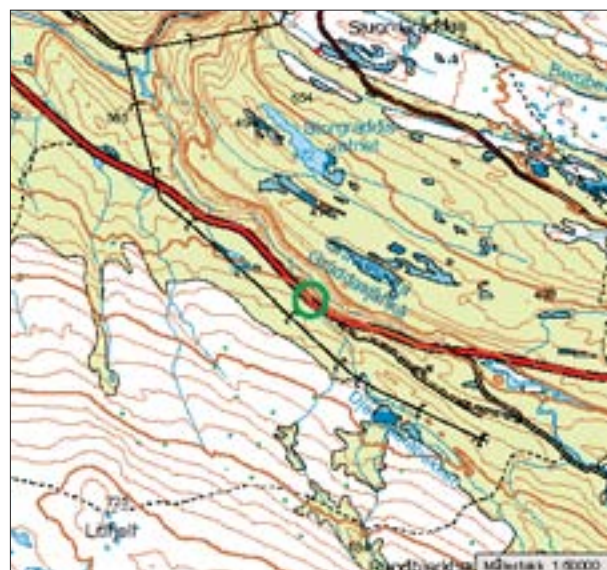
Sprengverkbru 1887

Beskrivelse

Som en del av vegen gjennom Junkerdalsura ligger ei sprengverkbru i tre. Den har en spennvidde på 17 meter, og har både tredekke og rekkverk av tre. Deler av det originale treverket ble skiftet ved restaureringen i 1980, men pga. det tørre klimaet var store deler av materialene godt bevart. Brua ligger høyt og fritt over Djeveldalsbekken, og er i dag ikke bundet sammen med resten av vegen gjennom Junkerdalsura.

Historikk

Denne vegstrekningen gjennom Junkerdalsura og frem til fjellstuen i Graddis ble bygd på 1880-tallet, og vegen var et ledd i en større vegplan fra 1867 som gjaldt forbindelsen mellom Saltenfjorden og Piteå i Norrbotten i Sverige. Vinterveg ble etablert over grensen omkring 1870, og utbedring til sommerveg ble påbegynt på 1890-tallet; et arbeid som ble stanset da naboskapet til Sverige kjølnet omkring Norges frigjøring. Først i 1975 ble ny mellomriksveg åpnet, og det var i forbindelse



med dette byggearbeidet at Djeveldalsbrua ble registrert. Brua var ei av fire sprengverkbruer som ble oppført på veganlegget gjennom Junkerdalen.

Vurdering

Brua er ei av få delvis originale sprengverkbruer i tre i Norge. Dette er en brutype som tidligere var svært vanlig. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua som sikrer at fremtidig vedlikehold og istandsetting skjer etter samme byggetekniske prinsipper som de opprinnelige.





119 «Anlegget»

Øksnes, Nordland

Kjøreveg 1922-1934 Fv 935

Beskrivelse

Vegen ligger på en murt fylling i en lengde av 700 meter. På begge sider står stabbesteiner, og på midten av strekningen ligger ei nybygd stålbjelkebru på 24 meter over to spenn. Den er gjenoppbygd etter gamle tegninger og lagt på de opprinnelige brubjelkene. Brua har i dag innsnevring for å hindre motorisert ferdsel, men er i aktiv bruk som turveg.

Historikk

Veg- og bruanlegget over Strengvågvalen ble bygd i tidsrommet 1922-1934 som del av sysselsettingsarbeid. Byggingen av anlegget ble en viktig arbeidsplass i en tid med høy arbeidsledighet i fiskerinæringen for en befolkning som i stor grad levde av fiske. Det ble tatt ut stein til bygging av murer på begge sider av «valen», og på det meste arbeidet omkring 40 mann på vegen. Som en del av veganlegget ble det også bygd ei bjelkebru. Vegen kalles for «Anlegget» og må forstås ut fra den betydning det hadde for lokalbefolkningen. I 1970 ble vegen omlagt, og ca. 700 meter av den gamle vegen ble liggende igjen. I 1996-1997 ble denne vegparsellen restaurert som følge av et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, kommunen og



grendelag, og i 1998 ble den tildelt byggeskikkprisen i Nordland.

Vurdering

Vegen er et eksempel på ett av mange veganlegg som ble bygd i en tid med høy arbeidsledighet da det var viktig å få flest mulig i arbeid. Mange mennesker ble satt til sysselsettingsarbeid, og vegbygging var en av mange jobber som ble utført. På dette anlegget var det gjerne en fra hver husholdning som fikk delta. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne vegen som sikrer fremtidig bevaring.





120 Sørrelva

Saltdal, Nordland

Brakke

1930

Gnr/bnr 76/5



Beskrivelse

Sørrelva består av en to-etasjes panelt tømmerbygning, samt en garasje. Oppsynsmannsbrakken har ny utvendig kledning, og et eternitt-tak er lagt oppå det gamle. Bygningen er lite endret innvendig. Garasjen har ny utvendig kledning og ny port, og innredningen er i stor grad utstyr fra andre verdenskrig. Bygningene brukes i dag som velferdsbolig for etatens ansatte.

Historikk

Bygningene var i bruk i forbindelse med byggingen av veganlegget mellom Krokstrand og Storjord i tidsperioden 1930-1937. De har vært brukt som kontor og innkvartering for vegarbeidere.

Vurdering

Brakken har et særpreg som er betegnende for etatens bygninger fra denne tiden. Frem til ca. 1970 var etatens bygningsmasse preget av å være tilpasset lokale behov og byggeskikker. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for bygningenes fremtidige bruk og vedlikehold.





121 Saltfjellet

Rana og Saltdal, Nordland

Høgfjellsveg 1937

Beskrivelse

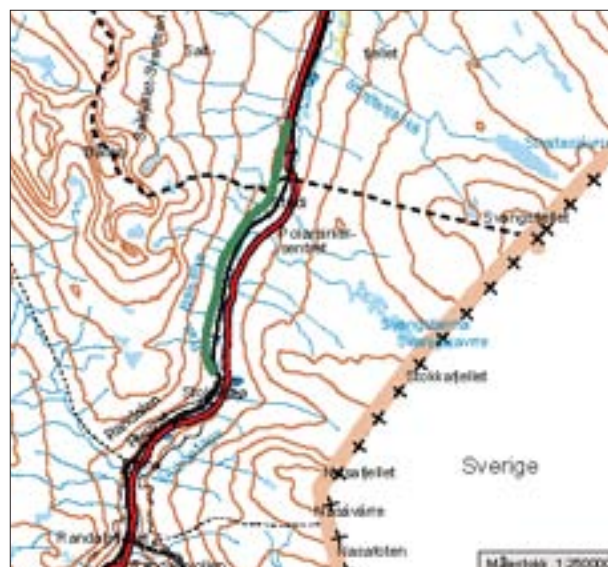
Vegen går over Saltfjellet i en lengde av 24 km. Den ligger lavt i terrenget, og er utsatt for vær og vind. Vegen bærer preg av å være bygd som sommerveg med sin rette linjeføring over små bakketopper. Den brukes i dag som turveg for gående og syklende.

Historikk

Veganlegget ble bygd i tiden 1930 til 1937, og var da et av fylkets største veganlegg med over 200 mann i arbeid på sommeren. Vegen ble bygd som sommerveg, men under andre verdenskrig satte tyskerne mye inn på å holde vegen åpen hele året. Mye avansert brøyteutstyr ble skaffet, bl.a. spesialsnøfresere av typen som kalles Peterfres. Værforholdene gjorde det imidlertid vanskelig, og først fra 1968 klarte man å holde vegen åpen året rundt. Vegen var en del av hovedvegnettet frem til 1991 da ny helårsveg over fjellet åpnet, og i 1997 ble 12 km av den gamle vegen tilrettelagt som turveg.

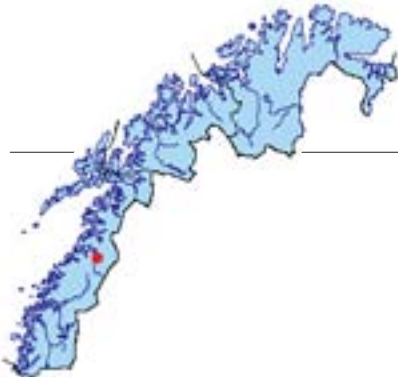
Vurdering

Vegen over Saltfjellet har vært og er en viktig ferdselsveg som forbinder Midt-Norge og Nord-Norge. Vegen er et godt eksempel på en av flere høgfjellsveger i Norge der Statens vegvesen har store og utfordrende drifts- og vedlikeholdsoppgaver for å



holde vegen åpen hele året. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegen.





122 Blodveien

Saltdal, Nordland

Kjøreveg 1945



Beskrivelse

Deler av den opprinnelige Blodveien er bevart, men store deler av vegen er både ombygd og omlagt. Langs vegstrekningen er det bevart ulike krigsminner, og i Rognan sentrum er det laget et museum som forteller om «Blodveien», det såkalte Blodveimuseet som er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og kommunen. Vegen brukes i dag som tilførselsveg til Ev 6.

Historikk

Under andre verdenskrig ble det etter tyske ordre bestemt å bygge tre veger i Nordland. En av strekningene var denne mellom Langset og Saltnes som ville føre til at bygdene på nordøstsiden av dalen ble knyttet sammen med hoveddalen. Veganlegget ble startet opp fra nordsiden i 1940 med den faste arbeidsstyrken, men fra 1942 til 1944 ble 500 serbiske krigsfanger satt til å gjøre dette arbeidet. Fangene bodde i krigsfangeleiren i Botn og fikk svært dårlig behandling både av tyske og norske vakter. Mange av krigsfangene døde, og vegen ble på folkemunne kalt «Blodveien», et navn som ble offentlig godkjent under fredsfeiringen 8. mai 1995.



Vurdering

Vegen forteller om viktige og sentrale hendelser i norsk historie. Vegminnet i seg selv er ikke spesielt verneverdig ut fra sin nåværende form, men historien bak er viktig å bevare, og vegen har stor symbolverdi. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





123-124 Røsvik ferjekai

Sørfold, Nordland

123 Ferjekai	1967	Brunr 18-0496
124 Ventebu	1967	

Beskrivelse

Ferjekaien ligger på den tidligere hovedvegen gjennom Salten og Nordland. Røsvik har foruten ferjekaien eldre bebyggelse bevart, blant annet Røsvik Handelssted som er fredet. Ferjekaien har lite ventearealer slik at biloppstilling skjedde langs vegen. Den har i dag det samme preget som i 1967, og ventebu og motorhus er intakte. Ferjekaien har utstikker i stolpekonstruksjon i tre med horisontale og skrå avstivere. Ferjelemmen er intakt og kan beveges opp og ned i forhold til tidevannet. Ferjekaien trenger noe istandsetting for å unngå forfall.

Historikk

Etter at krigshandlingene i 1940 var over i området, ble trafikken mellom Fauske og Narvik prioritert etter påtrykk fra tyskerne. Ferjesambandet Røsvik-Bonåssjøen ble opprettet og Leirfjorden kunne forseres. Sambandet var i bruk til 1967 da vegen over Sommarset lenger inn i landet ble bygd. Dette var en av flere utbygginger som bidro til forkorting og effektivisering av vegtrafikken gjennom fylket. Røsvik var tidligere kommunesenter, og som samferdselsknutepunkt ble senterfunksjonen forsterket. Stedets betydning ble mindre sentral etter at hovedvegen ble lagt inn i landet, men ferjekaien var i bruk til 1990 da sambandet til Steigen ble lagt ned. Dagens ferjekai ble bygd i 1953, men har siden blitt endret.

Vurdering

Innkorting av vegsambandet gjennom Nordland var et viktig ledd i modernisering av landsdelen. Hovedvegen gjennom fylket økte derved sin samferdselsmessige betydning på bekostning av sjøveis trafikk. Røsvik ferjekai er et godt bevart eksempel fra denne historien med alle deler intakt. Ferjekaien representerer en typisk byggemåte for ferjekaier fra midtre del av



1900-tallet med trekonstruksjonen i sidekaien, senere moderniseringer av ferjelemmen, små ventearealer, samt en meget enkel ventebu. Anlegget er et typisk kulturminne som viser en viktig del av veghistorien med effektiviseringen av landverts ferdsel. Denne effektiviseringen var starten på en endring av ferdsel, bosettingsmønster og omgivelser som vi ser langs hele kyst- og fjordnorge. Hensikten er å bevare ferjekaien og maskinhus med alle deler og ventebu slik den står i dag med samme utforming og detaljer. Istandsetting av ferjekaien bør inngå. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





125 Efjordanlegget

Ballangen, Nordland

Forbindelsesveg/Avkjørselsregulert

hovedveg	1969	Ev 6
Bjelkebru	1969	Brunr 18-1291
Buebru	1969	Brunr 18-1270
Hengebru	1969	Brunr 18-1255

Beskrivelse

Efjordanlegget består av deler av hovedvegen Ev 6 gjennom Nordland, som går på langs av fylket inne i landet, samt tre bruer. Sørligste bru, Sørstraumen bru, er ei lav bjelkebru bygd som stålplatebærer med landkar og pilarer av armert betong. Brua har vegbelysning. Neste bru er Mellastraumen bru som er ei buebru av betong med overliggende brudekke. Brua har et elegant utseende med søylepar ned på de to separate buene som er uten vindavstivning. Den siste brua er Kjerringstraumen bru som er den mest spesielle i det den har kun ett tårn som er plassert midt på brua hvorfra kablene går ned til forankringene i hver ende av brua. Vegbanen ligger på en fagverkskonstruksjon, som var vanlig for hengebruer helt frem til 1990-tallet. Veganlegget ligger i et imponerende landskap med høye fjell med karakteristiske topper, og det er vidt utsyn fra vegen. Rester etter ferjekaiene på Sætran og Forså er fortsatt synlig.

Historikk

Efjordanlegget avløste ferjetrafikken over Efjorden i 1969. Tidligere bidro et nytt veganlegg lengre sør i fylket ved Sommarset til innkorting av ferjestrekningen der. I 1940 ble det etablert vegforbindelse inkludert ferjer mellom de to største byene i Nordland, Bodø og Narvik. Røsvik ferjekai var del i dette sambandet. Med Efjordanlegget ble enda en ferjestrekning erstattet, og vegsambandet gjennom Nordland kraftig effektivisert. I dag er det en ferjestrekning igjen langs Ev 6, hovedvegen gjennom fylket. Jernbanebyggingen nordover stoppet i 1961 i Fauske, og som kompensasjon ble midler satt inn i vegbyggingen fra Fauske og nordover. Bygge-



perioden for Efjordanlegget var fem år og vegen ble bygd med fullgod standard. Senere utbedringer har ikke vært nødvendig.

Vurdering

Efjordanlegget er et storslått eksempel på et ferjeavløsningsprosjekt i en landsel der ferjetrafikken har vært og er en meget viktig del av vegsambandet. Utbedring av hovedvegen Ev 6, tidligere Rv 50 gjennom fylket, var et viktig bidrag i bedring av transporten mellom Sør- og Nord-Norge langs veg. Vegen ble bygd med fullgod standard i samsvar med tidens idealer, og viser hvilken vilje som da fantes for å legge til rette for en videre utvikling av transport langs veg. Fullgod standard er et typisk trekk ved flere av vegene bygd som kompensasjon for jernbane som aldri kom. De tre bruene med forskjellige konstruksjoner, er karakteristiske eksempler på menneskelig inngripen i storslått natur. Hele veganlegget er preget av høy kvalitet i utførelse og standard. Veganlegget med forbindelsesveg Sætran-Forså med de tre bruene søkes bevart slik det er i dag. Bruene ønskes sikret mht. utforming, detaljer og vegutstyr. Vegen har en slik standard at større utbedringer ikke synes påkrevd. Bevaring av linjeføring og tverrprofil søkes derfor sikret. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





126 Kollstraumen bru

Bindalen, Nordland

Hengverksbru 1971 Brunr 18-1369

Beskrivelse

Vegminnet omfatter Kollstraumen bru og tunnel. Brua krysser Kollstraumen lengst sør i Nordland og ligger i en storslått natur. Brua fører rett inn i tunnelen som har en omvendt V-formet portal. Brua har en sjelden konstruksjon med underliggende hengeverk i spennarmert betong. Brua har side-spenn i plasstøpt betong. Like under brua ligger restene av et gammelt båttrekk med tørmurer og smijernsrekkeverk.

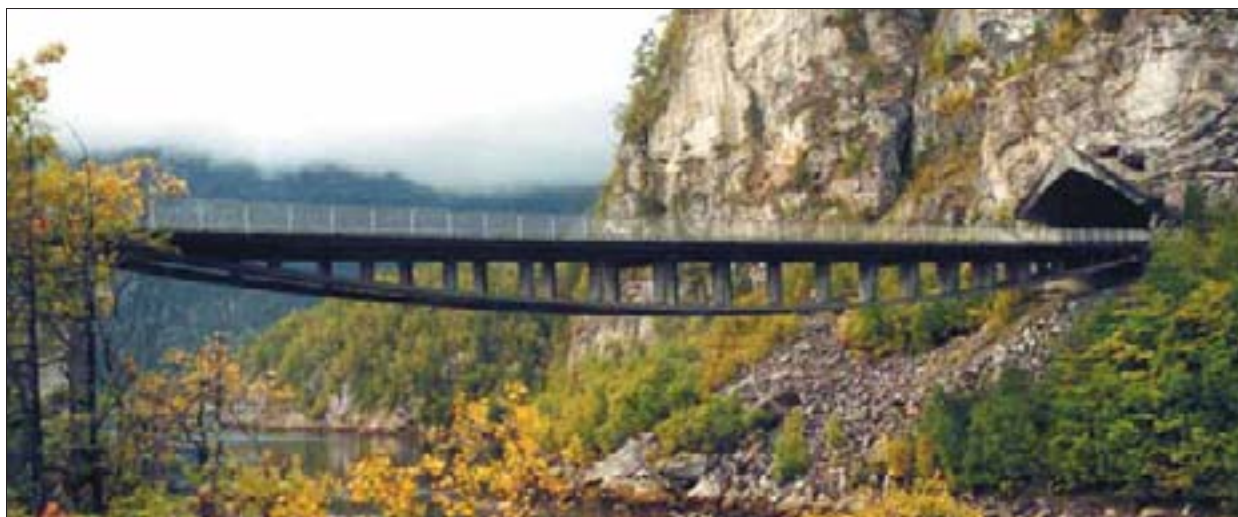
Historikk

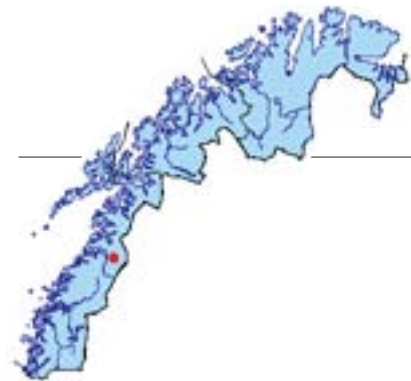
Bru- og tunnelbyggingen bidro til at kystriksvegen, Rv 17, i søndre del av fylket ble bundet sammen med kommunesenteret i Bindalen, Terråk. Tidligere gikk ferjeforbindelse over Sørfjorden mellom Årsandøy, Møllebogen og Sandvik. Kystriksvegen ble fortsatt frem til Kjelleidet i 1979 og all ferjetrafikk på Sørfjorden opphørte. I 1960- og 70-årene skjedde det en betydelig vekst i tunnel og brubyggingen i Nordland. Mange store bruer ble bygd. Vegsystemet i området har gjennomgått store endringer og Bindalen som var et senter for båtbygging i Nordland, er nå som mange andre kommuner rettet inn mot landverts kommunikasjon.



Vurdering

Kollstraumen bru og tunnel var viktige utbygginger for å sikre landverts ferdsel i søndre del av Nordland. Utbygging av vegnettet langs kysten inkludert bru og tunnelbygging var en meget viktig faktor i endringene som skjedde langs kysten i perioden etter 1960 og Kollstraumen bru og tunnel er et særpreget eksempel. Brukonstruksjonen og utformingen av tunnelportalen er sjelden. Den er eksempel på god ingeniørkunst med sin særpregete utforming i den dramatiske situasjonen ved elva og fjellsiden. Sammen med restene etter båtdraget viser anlegget tydelig deler av den historiske utviklingen. Hensikten er å bevare brua og tunnelen med utforming, dimensjoner og detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





127 Sulitjelmavegen

Fauske, Nordland

Kompensasjonsveg 1972 Rv 830

Beskrivelse

Vegen går fra Finneid innover i landet til det tidligere gruvesamfunnet Sulitjelma og følger den tidligere jernbanelinjen. Strekningen starter øst for jernbanelinjen på Finneid. Landskapet er variert og vegen går langs vann, over myrer og gjennom fjell. Vegen har to felt og stedvis autovern av stål med trestøtter. Autovernet har rustet mer enn det som er vanlig andre steder, og årsaken til dette er den svovelholdige luften som har vært i området på grunn av svovelproduksjonen. Flere mindre bruer og fire tunneler passerer. Tunnelene ble bygd for jernbanen og er smale. Vegstrekningen har flere mindre bjelkebruer, kulverter og ei platebru.

Historikk

Gruvesamfunnet Sulitjelma vokste på grunnlag av malmen som ble funnet på nordsiden av Langvatnet i 1860. I første periode førte en smal fjellveg frem til vestenden av Langvatn. I 1891 ble det bygd en smalsporet jernbane fra Sjønstå til Langvatn. Transporten mellom gruvene og utskipningen på Finneid var komplisert og kostnadskreven. Det var båtforbindelse både på Langvatn og på Øvre-vatn/Nervatn og malmen måtte lastes om fire ganger. Jernbanen ble utvidet flere ganger og gikk fra 1956 fra vestenden av Langvatn til Finneid. Allerede den gang forelå vegplaner, men først ved økonomiske nedgangstider for kobber- og svovelproduksjonen ble det nødvendig med ytterligere effektivisering av transporten. I 1970 startet vegarbeidet, og etter fem år var kjørebane klar med fast dekke. Omfattende planlegging og koordinering med jernbanedriften var nødvendig for å få gjennomført prosjektet. Sulitjelma-samfunnet var helt avhengig av jernbaneforbindelsen. Man planla derfor en kortest mulig stans i trafikken i overgangen mellom jernbane og veg. Planleggingen startet i 1970, mens vegarbeidene kom i gang året etter. Sommeren 1972 ble skinnene fjernet i løpet av to uker.

Vurdering

Veganlegget er eksempel på en kompensasjonsveg i nordre landsdel. Vegens lange rettstrekninger og de slake kurvene gjør det lett å oppfatte at vegen er bygd i jernbane-



traseen. Den fortettede situasjonen man hadde med at jernbanen måtte avløses med et så kort opphold i trafikken til Sulitjelma, kan man fortsatt fornemme, i det vegen i dag er eneste forbindelse samfunnet har med omgivelsene, der den snor seg gjennom landskapet lenger og lenger innover mot fjellet. Kompensasjonsveger var ett av flere typiske trekk ved vegbyggingen på 1960-tallet som i dette tilfellet strakte seg utover 1970-tallet. I Nordland kom kompensasjon både for eksisterende jernbane og for planlagte jernbanestrekninger, senere enn i Agderfylkene hvorfra det også er valgt ut kompensasjonsveger i verneplanen. Hensikten er å bevare linjeføring, samt vegbredde og autovern. Tunnelene er fortsatt smale slik de var i jernbanens tid. Dette bidrar til å fortelle vegens opprinnelse, men bevaring av tunnelene med dagens standard anses ikke som nødvendig for at veganlegget i tilstrekkelig grad skal kunne vise sammenhengen mellom veg og jernbane. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





128 Saltstraumen bru

Bodø, Nordland

Fritt frambygg bru 1979 Brunr 18-1750

Beskrivelse

Brua krysser den smale Saltstraumen i overgangen mellom Saltfjorden og Skjerstadvfjorden. Brua ligger i et attraktivt natur- og turistområde og den er del av Turistvegprosjektet Rv 17. Brua er ei kassebru av fritt frambyggtypen med piler hvorav en står på en liten øy.

Historikk

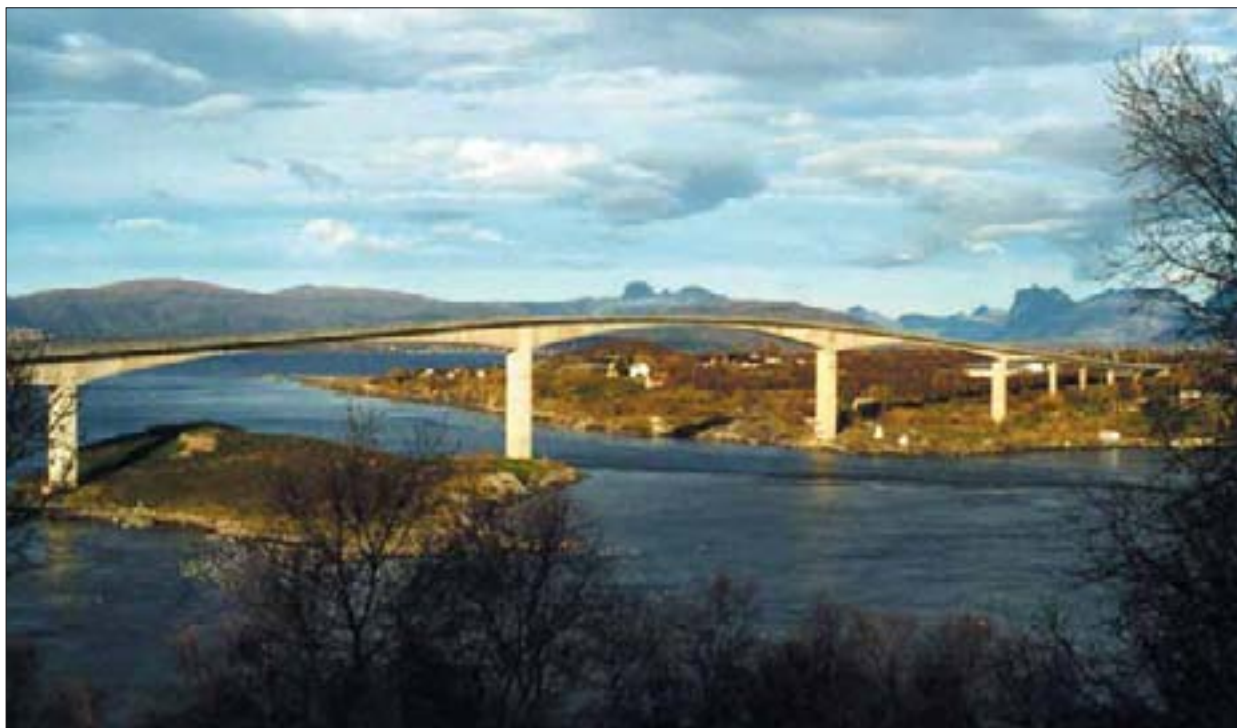
Kystområdene ble bundet sammen av lokalbåtforbindelser og ferjesamband helt frem til 1980-tallet. Ved utbygging av kystriksvegen Rv 17 ble landverts kommunikasjon sterkt forbedret. Utbyggingen av Saltstraumen bru er del av disse endringene, og brua erstattet ferjesambandet Tuv-Ripnes. Brua sto ferdig i 1979 og fikk betongprisen for god arkitektur i 1980. Som følge av denne brua ble vegforbindelser innover i landet bygd ut.

Vurdering

Brua er et typisk ferjeavløsningsprosjekt som binder sammen steder langs kysten og fjordene. Den



ligger på et strategisk viktig sted, og da den ble åpnet fikk kystområdet sin endelige tilknytning til fylkeshovedstaden og hovedvegnettet. Den er et sentralt monument blant de mange betongbruene som i løpet av en 20 års periode ble bygd for å knytte kysten sammen. Mange av disse var Fritt frambygg bruer. Hensikten er å bevare brua slik den står i dag med samme dimensjoner, form, overflate og detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





129 Karl Johans Vei

Verdal, Nord-Trøndelag

Mellomriksveg	1835
Hellebru	1835
Fire hvelvbruer	1835

Beskrivelse

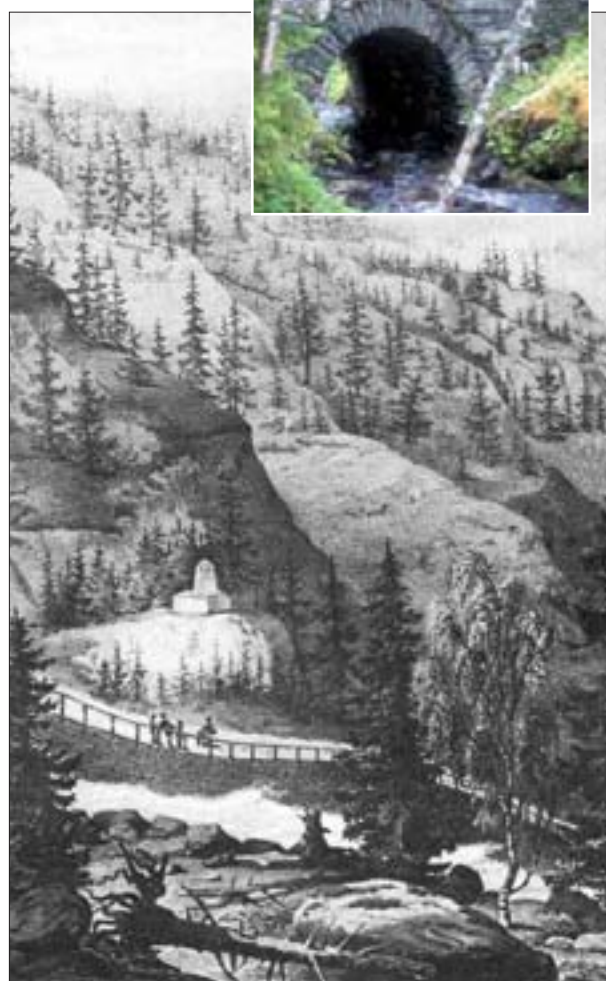
Karl Johans Vei er 17,5 km og inkluderer Kong Karl Johans Klev. Vegstrekningen krysses på et punkt av riksveg 72. Vegen er grøftet og har forstøtningsmurer som i hovedsak er dekket av vegetasjon. Vegdekket består av grus og gress, og den går over en rekke steinhvelvbruer, ei hellebru, mange tørrmurte stikkrenner og to nyrestaurerte trebruer. To milesteiner i støpejern står også langs vegen. Kleiva har murer på opptil tre meters høyde. Vegen er i dag en mye brukt turveg.

Historikk

Ferdselsvegen mellom Sverige og Norge - mellom Jämtland og Trøndelag gjennom Verdalen, har i lang tid vært en viktig forbindelseslinje. Det var den svensk-norske kongen Karl Johan som fikk bygd kjørevegen som skulle lette ferdsele og varetransporten mellom de to landene, og vegen ble også oppkalt etter ham. Arbeidet ble påbegynt i 1821 – to år etter at veganlegget sto ferdig på svensk side! Da vegen var ferdig på norsk side i 1835, ble den betraktet som resultat av stor ingeniørkunst. Allerede etter ca. 30 år var det imidlertid andre byggeprinsipper som gjaldt, og vegen ble avløst av den nye Jämtlandsvegen i 1863, og senere nedlagt i 1917. Det er utført restaureringer på vegens murverk siden 1985 av Statens vegvesen.

Vurdering

Vegen er en helhetlig og godt bevart vegstrekning der det også er bevart flere representative og tidstypiske steinhvelvbruer. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer vegens fremtidige vern.





130 Leir bru

Grong, Nord-Trøndelag

Buebru

1905

Beskrivelse

Leir bru fra 1905 har armert betonghvelvkonstruksjon med spennvidde på 8 meter. Da ny bru ble bygd, ble vinkelen på vannløpet under Leir bru endret, noe som førte til at det ene landkaret har vært utsatt for utgravning fra vannmassene. Statens vegvesen har igangsatt tiltak for å rette på skadene, og i 2001 ble det gjort understøpning av landkar, og nytt rekkverk ble bygd. Gammelt slitt asfaltdekke er også nylig fjernet, og tetningsarbeid vil snart bli utført.

Historikk

Brua ble bygd i 1905 som den første brua i Norge med armert betong i hvelvet. Brua ble konstruert av avdelingsingeniør i etaten Emil Astrup som hadde sin utdannelse fra Tyskland. At Leir bru var forut for sin tid når det gjaldt byggeteknikk og materialer, forteller retningslinjene for jernbetongbruer som Vegdirektoratet kom med først sju år senere – i 1912. Brua var i bruk på riksvegen frem til 1968, da ny bru ble bygd.



Vurdering

Brua har høy verneverdi som den første brua i landet som ble bygd i armert betong. Avdelingsingeniør Emil Astrup fikk en avgjørende rolle i byggingen av slike bruer, og med ham fikk Nord-Trøndelag bygd en rekke armerte betongbruer frem til andre verdenskrig. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for Leir bru.





131 Namsbrua

Namsos, Nord-Trøndelag

Buebru 1922 Brunr 17-0005

Beskrivelse

Namsbrua har fire buehvelv og overbygning i armert betong. Bruas totale lengde er 220 meter. Nordre landkar er tørrmurt stein på fjell, og de tre brukarene og søndre landkar er fundamentert på betongkasser – senkbrønner. Vegdekket er asfalt som opprinnelig var plater av jernbetong. Rekkverket er også i armert betong. Langs rekkverket på bruas ene side er det lagt en vannledning, og bak denne er det satt opp et nytt nettingrekkverk på det gamle rekkverket. Inn mot brua fra sør, er det plantet en furu-alle. Smien ved Namsbrua ligger midlertidig lagret på vegstasjonen, og skal gjenoppsettes på sitt opprinnelige sted. Statens vegvesen har påbegynt et restaureringsarbeid på brua. Den inngår i dag som en del av det offentlige gang- og sykkelvegnettet.

Historikk

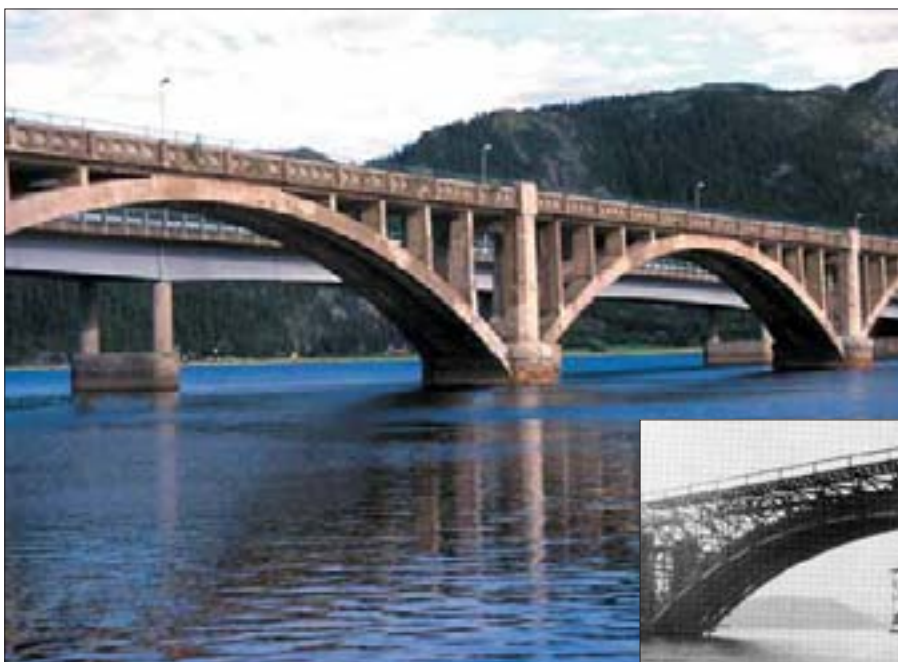
Før Namsbrua sto ferdig i 1922, var det ferjeforbindelse over Namsen mellom Strømhyldodden og Høyknesnesset. Brua ble bygd i perioden 1912 til 1922, og da den sto ferdig var det landets største bru i armert betong. Arbeidet ble betegnet som ingeniørers og arbeideres kamp med naturkreftene, og isgang, flom og tømmerfløting gjorde arbeidet svært vanskelig. Jernbetongkasser og hvelvstillas ble bygd på land og fraktet ut til betongfundamentene på flåter. Tunge løft og plassering av ulike byg-



ningskonstruksjoner ble utført ved å utnytte flo og fjære. En smie var påkrevd i forbindelse med byggingen av brua, og her ble mang en bolt smidd. Arbeidet ble ledet av avdelingsingeniør Emil Astrup, og senere av overingeniør Korsbrekke. Brua var i bruk frem til 1978, da ny bru over Namsen sto ferdig.

Vurdering

Som landets daværende største bru i armert betong, bygd under særdeles vanskelige forhold, er den et eksempel på svært god ingeniørkunst. Historien om byggeprosjektet er dessuten bevart gjennom en unik fotoserie tatt av sivilingeniør Johannes Eggen – senere vegsjef i Nord-Trøndelag. Det er viktig at det utarbeides spesifikke vernebestemmelser slik at alle større og mindre konstruksjoner ved Namsbrua blir bevart.





132 Namsbrua

Namsos, Nord-Trøndelag

Smie 1911



Beskrivelse

Smien er midlertidig lagret på vegstasjonen i Namsos. Bygningen måler ca. 50 m² og består av et rom.

Historikk

Smien ble oppsatt i 1911 og var i bruk i forbindelse med byggingen av Namsbrua i perioden 1912 til 1922.

Vurdering

Bygningen er en av få bevarte smier i etatens eie, og må ses i sammenheng og som del av miljøet ved Namsbrua. Smien skal gjenoppsettes ved Namsbrua, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for det videre vernet.





133 Hammer bru

Høylandet, Nord-Trøndelag

Fagverksbru 1927

Beskrivelse

Hammer bru er ei ca. 30 meter lang fagverksbru i tre. Den er bygd inn med vegger og tak og kalles således ei overbygd bru. Bærekonstruksjonen både i tak, vegger og underbygning er tjærebrent tømmer. Fagverket er skjøtt med flatjern og forsterket med jernbolter. Brudekket av tre er skiftet flere ganger. Under dagens bølgeblikktag er det opprinnelige spontaket bevart. Landkarene er av tørrmur, den ene forsterket med betong. Begge er i dårlig stand. På hvert landkar er det lagt tverrbjelker av betong for å stabilisere brua. Brua brukes i dag som lager.

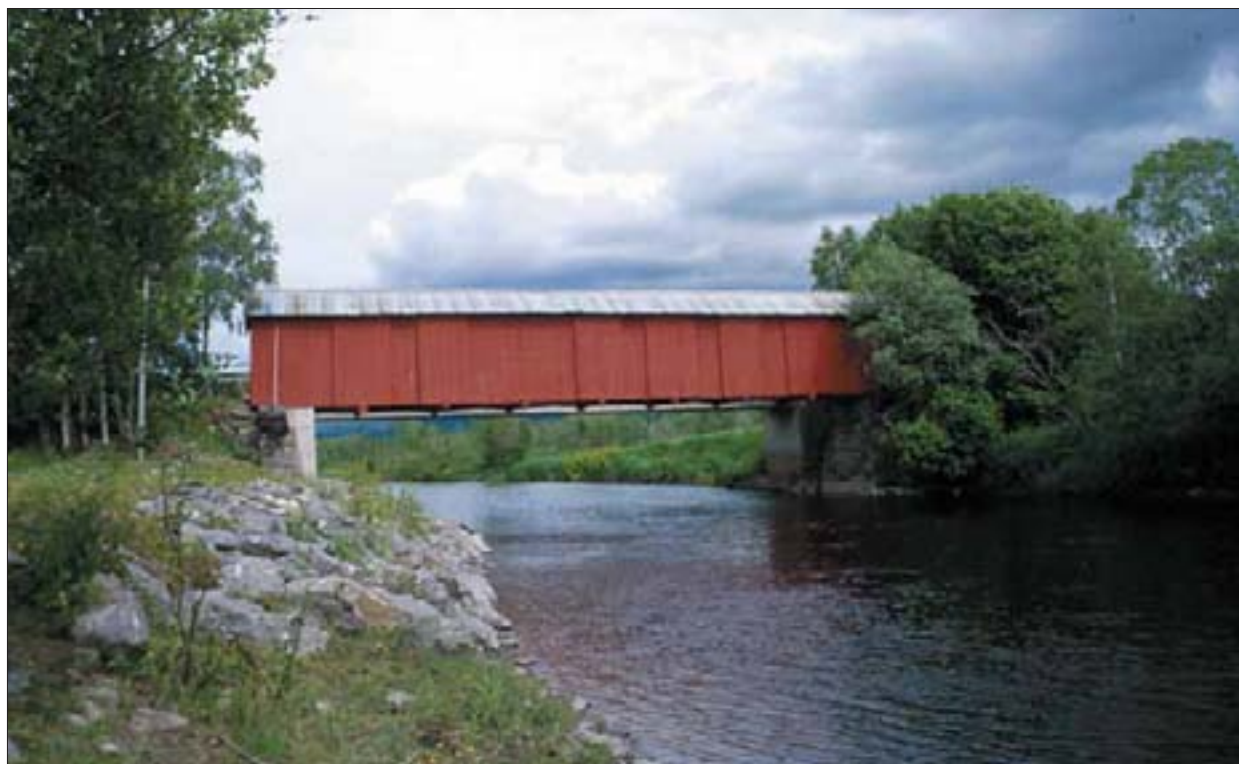
Historikk

Denne brua fra 1927 ble gjenoppbygd etter ei tidligere overbygd bru fra 1891. Brua ble tegnet og bygd av fagfolk i Statens vegvesen, men inngikk kun som del av en privat veg. På 1990-tallet ble brua restaurert av Statens vegvesen og en del av treverket ble skiftet ut.



Vurdering

Brua er ei av svært få bevarte overbygde bruer i Norge i dag. Overbygde bruer krevde mindre vedlikehold, og de har i større grad inngått i det private vegnettet enn i hovedvegnettet. Hammer bru ble likevel tegnet og bygd av etaten. For at brua skal bevares for fremtiden må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.





134 Straumen bru

Inderøy, Nord-Trøndelag

Fagverksbru 1958 Brunr 17-0436

Beskrivelse

Straumen bru er ei utkraget stålfagverksbru med overliggende brudekke av armert betong. Vegdek- ket er asfalt. Landkar og de tre pilarene av betong er fundamentert på svevende pæler. Brua har en totallengde på 202 meter. På bruas vestre side er det bygd gang- og sykkelbane som er skilt fra kjøre- banen med rekkverk. Alle rekkverk på brua er blåmalt. Brua inngår i dag i riksvegnettet.

Historikk

Brua ble bygd i 1958 etter tegninger av overinge- niør Tangbøl. Arbeidet ble utført av Trondhjem cementstøberi & entreprenørforretning og Alferd Andersen mek. Verksted i Larvik. Gang- og sykkel- bane ble påbygd i 1987.



Vurdering

Brua forbinder Straumen på Inderøy med «fastlan- det». Den er et eksempel på en videreutvikling av fagverkstypen der betongdekket er spennarmert over pilarene. Stavene i fagverket er klinket sam- men av standard stålprofiler, og er svært jevnt dimensjonert. Det må utarbeides spesifikke verne- bestemmelser.





135 Lifjellvegen

Grong og Lierne, Nord-Trøndelag

Forbindelsesveg 1991 Rv 74

Beskrivelse

Vegen tar av fra hovedvegen og går innover i landet mot Lierne. Strekningen går fra Mortenslund til Gosen og følger Sandøla opp gjennom dalen fra skogsområder ved stille flytende elv til brattere terreng opp på snaufjellet. Vegen er lagt i ny trase og har god kurvatur og høy standard, med unntak av et par meget krappe svinger i et område kalt Sibirien.

Historikk

Vegen erstatter gamle Lifjellveg som ble anlagt i 1892. Den nye vegstrekningen har blitt stengt med jevne mellomrom vinterstid, når været er som verst.

Vurdering

Vegene viser til sammen stor endring i tekniske løsninger og trasevalg. Lifjellvegen fra 1991 er et sent



eksempel på utbygging av forbindelsesveg eller tilførselsveg til hovedveg. Standarden på denne vegen er langt høyere enn på mange eldre forbindelsesveger ut til kysten fra 1970- og 80-tallet. Hensikten er å bevare vegens linjeføring og vegbredde. Vern er ikke foreslått for gamle Lifjellveg. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





136 Skarnsundet bru

Inderøy og Mosvik, Nord-Trøndelag

Skråstagbru 1991 Brunr 17-1400

Beskrivelse

Brua krysser Skarnsundet som skiller Trondheimsfjorden og Beitstadfjorden, og krysser kommunegrensen mellom Inderøy og Mosvik. Brua ligger langs Rv 755 og binder sammen to ulike landskap. Inderøya har jordbrukslandskap med store gårder, mens Mosvik har fjell og kupert terreng. Brua er 1010 meter lang med et hovedspenn på 530 meter.



Historikk

Brua erstatter ferjesambandet Vangshylla-Kjerringvik. Den har fått flere priser: Vakre vegers pris i 1994, Betongtavlen i 1992, FIP Award i 1994.

Vurdering

Brua kan ses fra andre siden av fjorden og har identitetsskapende og arkitektonisk verdi. Målet er å bevare brua med hovedkonstruksjon og detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





137 Gaular

Holtålen, Sør-Trøndelag

Vinterveg 1644

Beskrivelse

Vegen har vært en vinterveg, og det som er bevart av vegen i dag er 45 meter lang tørrmurt fylling som er opp mot 7 meter høy. Strekningen fører opp fra elven rett sør for Eggjafossen, og fortsetter i en naturlig kløft og videre over fjellknauser der det er tydelig spor etter minering. Det er ikke bevart spor videre herfra, men den må opprinnelig ha fortsatt ned igjen til elvebredden. I en sidedal ligger bevart en lignende type vinterveg.

Historikk

Fra Røros Kobberverk var det viktig å ha en god kjøreveg til Trondheim. Denne vegen antas å være anlagt da verket først kom i gang i 1644, og ble benyttet vinterstid. Eggjafossen som ikke frøs om vinteren var til stort hinder da resten av transporten foregikk på en islagt Gaular. Her ble det derfor bygd en påkjøringsrampe på begge sider av fossen, som gjorde det mulig å forsere dette vanskelige partiet. Kobberverket hadde vanskeligheter med å vedlikeholde denne vegen som pga. isgang stadig ble ødelagt, og i 1856 sto ny veg ferdig. Man fortsatte imidlertid å benytte isen som vinterveg frem til etter første verdenskrig.



Vurdering

Vegen representerer en viktig ferdselsveg fra midten av 1600-tallet, og som vinterveg er den svært representativ for de mange vinterveger som var i bruk i Norge godt ut på 1900-tallet. Det er i tillegg et sjeldent bevart vegminne, da disse vintervegene i svært liten grad har satt spor etter seg. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





138 Rotvoll

Trondheim, Sør-Trøndelag

Kjøreveg 1750-1850

Beskrivelse

Rotvoll ligger på Lade øst for Trondheim by, og veganlegget består av Grev von Schmettows alle på 1700 meter og to sideveger; henholdsvis Rotvoll alle på 500 meter og Ranheimsvegen på 350 meter som tidligere var del av Rv 50. Alle vegene er kan- tet med ulike løvtrær som varierer i alder. De eldste er fra slutten av 1700-tallet.

Historikk

Trøndelag er kjent for sine mange storgårder, og lystgården Rotvoll er et eksempel på en slik gård. Disse gårdene ble ofte prydet med alleer, der forbil- dene var hentet fra Europa. Dette veganlegget ble i hovedsak etablert i tiden fra slutten av 1700-tallet og frem til 1850, da Rotvoll var en av lystgårdene til stiftsamtmann Møllmann, hans svigersønn, general og riksgreve von Schmettow, og hans etterslekt. Anlegget besto av en hoved-alle opp til gårdens hovedbygning, samt flere tverrgående alleer. En av disse var hovedvegen mellom Trondheim og Stjør- dal, og denne vegen ble stadig omlagt. Den fikk sin nåværende beliggenhet gjennom området i 1939, og vegen var en del av Rv 50 frem til 1967 da ny Ev 6 ble åpnet.



Vurdering

Alleer ble vanlige i deler av Norge med storgårds- miljø fra omkring 1700-tallet. Veganlegget på Rotvoll er et slikt eksempel. Den ene av vegene har i tillegg inngått i landets hovedvegnett frem til 1960-tallet. Det må utarbeides spesifikke verne- bestemmelser for å sikre vern av veganlegget.





139 Trondhiemske Kongevei

Oppdal, Sør-Trøndelag – Dovre, Oppland

Høgfjellsveg

1704/1853

Beskrivelse

Denne delen av Trondhiemske Kongevei går mellom Hesthågan i Sør-Trøndelag og Hjerkin fjellstue i Oppland over Dovrefjell og Hjerkinnhø i en lengde på 21 km. Vegstrekningen lengst nord fra Hesthågan til Kongsvoll går gjennom Drivdalen og på dette partiet ligger den berømmelige Vårstigen. Vårstigen ligger i fjellsiden som en smal veg i en lengde av 4,6 km. Vegen passerer over en rekke mindre bruer. Fra Kongsvoll og videre sørover er vegen lagt i dalbunnen og herfra begynner stigningen opp til vegens høyeste punkt ved Hjerkinnkollan som ligger vel 1200 m o.h. Vegen er oppbygd i terrenget med dype sidegrøfter og god kjørebredde. Stedvis langs vegen er det bevart mindre grustak. Nedstigningen til Hjerkin fjellstue er på vel 250 meter. Hele vegstrekningen er merket som del av Pilegrimsleden fra Oslo til Trondheim, og er en mye brukt turveg.

Historikk

Trondhiemske Kongevei ble bygd som kjøreveg på slutten av 1700-tallet og senere utbedret og omlagt på midten av 1800-tallet. Vårstigen ble i årene 1700 til 1704 opparbeidet til kjøreveg og var i bruk frem til ny veg ble lagt i bunnen av dalen i 1853. Vegen over Hjerkinnhø ble imidlertid lagt i samme trase under utbyggingen på midten av 1800-tallet. Denne var i bruk frem til 1871, da vegen nok en gang ble omlagt.



Vurdering

Denne vegstrekningen består av en veg fra to ulike byggeperioder. Hele strekningen var i bruk på 1700-tallet, men kun parsellen over Hjerkinnhø var det mulig å tilpasse etter nye byggeprinsipper, og denne fortsatte å inngå som del av hovedvegen frem til 1871 da stigningforholdet ble for bratt. Vegstrekningen er en godt bevart parsell av Trondhiemske Kongevei. Den må ses som en av flere parseller som er valgt ut til å representere denne kongevegen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som ivaretar disse vegstrekningene.





140 Gamle bybru

Trondheim, Sør-Trøndelag

Fagverksbru 1861 Brunr 16-0047

Beskrivelse

Brua går over Nidelva og er ei fagverksbru med seks spenn og en totallengde på 82 meter. I vest er landkar og pilarer oppført i armert betong, og i øst i huggen stein. Det lengste bruspennet består av en fagverkskonstruksjon i tre, forsterket med stålbjelker, og med overliggende brubane. Brua har asfaldedekke i to kjørebane, samt gang- og sykkelveg med tredekke. Rekkverket er av tre med stenger av støpejern. Brukar og fagverket er delvis kledd med panel. Brua har beholdt sine to karakteristiske treportaler for heisemekanismen, samt en rekke lyktstolper i støpejern. Selve heisemekanismen er også bevart. Treportalene omtales gjerne som lykkens portal, og er et yndet sted for stevnemøter. Brua er sperret for biltrafikk deler av døgnet. Den forbinder Trondheim sentrum med Bakklandet.

Historikk

Den første brua ble bygd i 1685. Nåværende bru ble konstruert av statsingeniør C. A. Dahl i 1860-1861 som ei fagverksbru i tre. Deler av den fungerte som klaffebru og ga muligheter for å slippe båter forbi.



Brua ble utvidet i 1967. Klaffebrua ble da erstattet med en plate av armert betong, men man sørget for å ivareta de to karakteristiske portalene for klaffebruas heisemekanisme.

Vurdering

Brua har stor betydning for Trondheims kunst- og kulturliv, i tillegg til at den har stor symbolverdi i bybildet. For å sikre et godt vern må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





141 Brattørbrua

Trondheim, Sør-Trøndelag

Bevegelig bru 1939 Brunr 16-0172

Beskrivelse

Brattørbrua er ei såkalt rullebru og har en total-lengde på ca. 32 meter over tre spenn. Det midtre spennet består av to rullende bruklaffer, som hver hviler på fire skinnegående stålhjul. Hver av bruklaffene kan trekkes innover de to andre spennene. Brua har to piler og landkar av armert betong. Sålen er sikret med forskalingsbord, og brudekket består av kantstilt strøved.

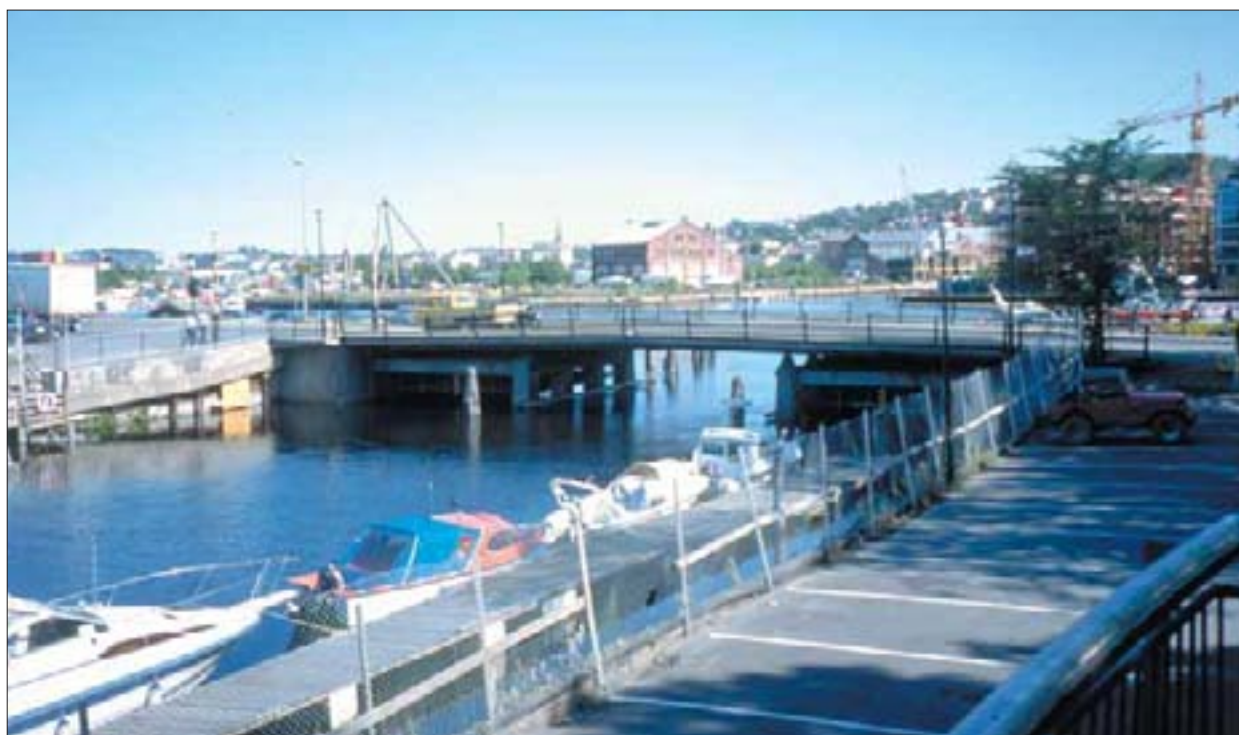
Historikk

Brattørbrua ble opprinnelig konstruert av stadsingeniør Carl Adolf Dahl som en del av hans stor-slåtte utbyggingsplan for Trondheim havn, og sto ferdig i 1880. Foruten hovedkonstruksjonen, ble brua nesten helt fornyet i 1939, og nok en gang ombygd av tyskerne under andre verdenskrig. Det opprinnelige brudekket ble skiftet ut med et aluminiumsdekke i 2000.



Vurdering

Brua er den eneste bevegelige brua av typen rullebru som er valgt ut, og den er et eksempel på en sjelden brutype i Norge. Det må utarbeides vernebestemmelser som sikrer at brua blir bevart gjennom fremtidig bruk.

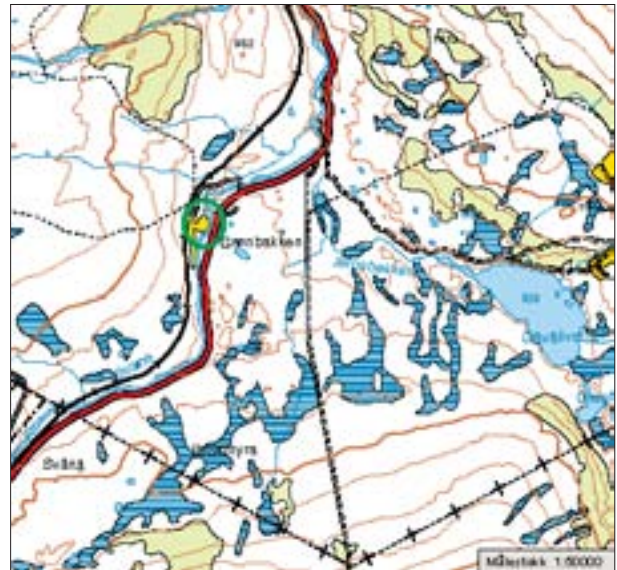




142 Grønnbakken

Oppdal, Sør-Trøndelag

Smie 1942 Gnr/bnr 62/2



Beskrivelse

Smien på Grønnbakken fremstår i god stand, og er i liten grad endret siden den ble bygd i 1942. I bygningen finnes en NAF-telefon fra 1950-60-tallet, i tillegg til en mengde redskaper som ble brukt i smien.

Historikk

Smie og tilhørende garasje ble bygd i 1942 i forbindelse med anleggsarbeid i området.

Vurdering

Smie var en svært vanlig bygningstype i etaten, og i dag er det få slike smier som er bevart i sin opprinnelige form og i etatens eie. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for bevaring.





143 Elgeseter bru

Trondheim, Sør-Trøndelag

Bjelkebru 1951 Brunr 16-0406

Beskrivelse

Brua er ei bjelkebru med totallengde på 200 meter. Landkarene er av støpt betong forblendet med rød granitt, og brua hviler på 32 pilarer som er plassert i åtte rekker. Pilarene er 16 meter høye og bærer betongbjelker som understøtter en bruplate av armert betong. Brua har fire kjørebane, to sykkelbaner og fortau på begge sider. Ved begge landkar går det gangveger under brua. Skråningene under brua er hellelagt. Brua har stålrekkverk. Langs rekkverket står lyktestolper og flaggstenger, i nord avsluttes rekkverket med skulpturerte felter i rød granitt, og i sør finnes opplysningsplaketter i bronse. Disse har også heraldisk utsmykning. Brua har enkelte skader i betongen. Den krysser Nidelva, og er del av hovedinnfartsåren til Trondheim sentrum fra sør.

Historikk

Brua ble oppført i 1950-1951, og bruas utforming var et resultat av en landsomfattende arkitektkonkurranse som ble vunnet av A. Aas-Jakobsen, G. Blakstad og H. Munthe-Kaas. Brua var tidligere del av hovedferdselen gjennom Trondheim.



Vurdering

Brua er et eksempel på hvordan nyere veganlegg på en god måte tilpasses eldre bygningsarkitektur av nasjonal betydning. Brua har med sine slanke søyler og stramme utforming høy arkitektonisk verdi. Det er viktig at det utarbeides spesifikke vernebestemmelser slik at brua med sine mange detaljer blir bevart og tilpasset fremtidig bruk.



© FJELLANGER WIDERØE AS



144 Gylland-Røskaft

Melhus, Sør-Trøndelag

Omkjøringsveg 1984 Ev 6



Beskrivelse

Vegstrekningen er bygd som omkjøringsveg og er en del av hovedvegen Ev 6. Vegen går gjennom et jordbrukslandskap, og hensyn til dyrket mark var nødvendig å ta ved planlegging og bygging. Strekingen har nærføring til Gaulavassdraget. Vegen har harmonisk linjeføring, gode siktlinjer, to felt, og høy standard.

Historikk

Hovedvegen gikk tidligere på andre siden av Gaula. Omleggingen har bidratt til ny trase for Ev 6 forbi tettstedet Støren lengre sør.

Vurdering

Veganlegget er et eksempel på et stort inngrep i sårbart terreng, som likevel må kunne vurderes som vellykket. Det er videre et typisk eksempel på omkjøringsveg langs hovedvegnettet der høy standard er en forutsetning. Målet er å bevare vegstrekningens linjeføring og tverrprofil. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





145 Trondhjemske Postvei

Ørskog og Vestnes, Møre og Romsdal

Kjøreveg/Rideveg 1787

Beskrivelse

Over Ørskogfjellet er postvegen ca. 5 km lang. Den sørligste delen er sterkt skadet som følge av legging av kloakkledning i vegbanen i 1989. Vegen er bygd opp over terrenget, og går forbi flere setrer. Deler av vegen har grusdekke og benyttes som atkomstveg, mens andre parseller er gjengrodd og dekket av vegetasjon. Den nordligste parsellen ligger i et myr-område, og vegen bærer preg av gjengroing.

Historikk

I 1647 ble det innført organisert postvesen i Norge, og frem til 1719 var postvesenet privat og hadde få postruter. Fra 1719 overtok staten ansvaret for posten. Ved kongelig forordning av 1786 ble det fastlagt en ukentlig postrute mellom Norges da to største byer Bergen og Trondheim. Vegforbindelsen hadde ulike navn avhengig av hvor man bodde, men i ettertid har vegen offisielt gått under navnet «Trondhjemske Postvei». Vegen gikk stedvis i samme trase som de eldre vegene, men en del nye vegparseller ble også bygd etter datidens vegbyggingssprinsipp – det franske prinsipp. Utstikking av veglinje ble foretatt av vegingeniører, men selve byggearbeidet ble utført av lokale bønder. Som offisiell postveg ble den nedlagt i 1868. I Møre og Romsdal var postvegen den første gjennomgående hovedvegen i fylket, og denne parsellen over Ørskogfjellet ble bygd omkring 1787; samme året som postrute mellom Bergen og Molde ble etablert. Vegen var stukket av vegmester Krogh på nordre side av Nysæternaken, men bøndene var mer interessert i å få veg på søndre side, så vegen ble bygd her. 100 år tok det før vegen ble lagt om til nordre side, og denne avløste da postvegen.

Vurdering

Vegens verneverdi må ses i relasjon til andre parseller av «Trondhjemske Postvei» som er valgt ut. Denne vegparsellen går over et fjellområde, og utfyller de to andre utvalgte vegparsellene i Sogn og Fjordane og Hordaland. Parsellene går gjennom ulike landskapstyper, og til sammen viser de bredden i den utforming som postvegen fikk.



Store deler av postvegen er i dag bevart, og det er svært ønskelig at så mye som mulig blir bevart også i fremtiden. Vi har valgt ut tre parseller som skal representere hele denne 695 km lange vegstrekningen hvorav 150 km er kryssing av fjorder og innsjøer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





146 Geirangervegen

Stranda, Møre og Romsdal

Kjøreveg	1889	Rv 63
Hvelvbru	1889	

Beskrivelse

Geirangervegen går i dag i stort sett i samme trase som den opprinnelige, men under utbedringene på 1960-tallet ble enkelte steder av vegen lagt om, og mindre parseller ble liggende igjen som rester etter den første vegen. En av disse parsellene er Knuten der vegen går i sløyfe. Dette er et yndet stoppested for turister. På fjellet er det bevart rester etter mollhus som var brukt til oppbevaring av jord som ble strødd på snøen for å hjelpe snøsmeltingen om våren. Vegen er i dag vinterstengt, men om sommeren er det en meget attraktiv turistveg. Vegen er en del av Rv 63.

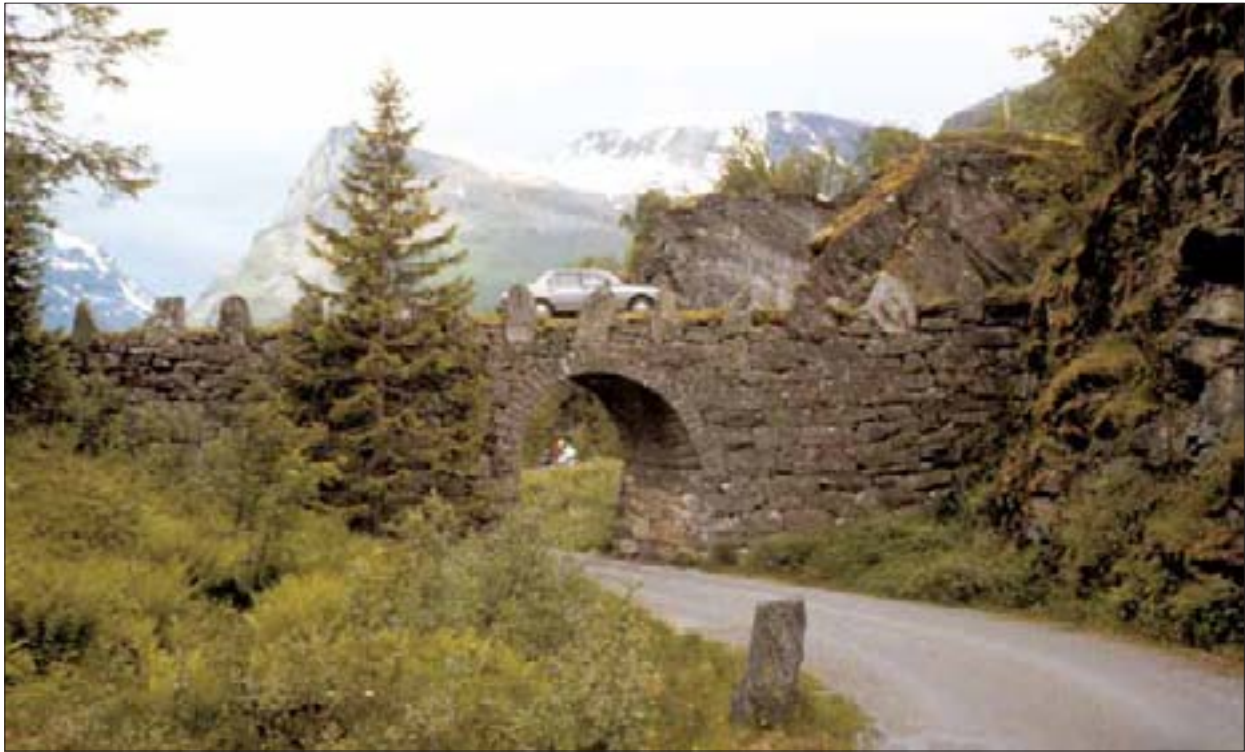
Historikk

Opprinnelig gikk det en rideveg over Geirangerfjellet til Lom, men på midten av 1850-tallet ble det bestemt at man måtte ha en god og kjørbær veg mellom Sunnmøre og Østlandet. I 1857 ble veglinje stukket av daværende løytnant Hans Hagerup Krag (senere vegdirektør). Den første bevilgningen



til vegbyggingen ble gitt i 1881, og i løpet av åtte år var vegen på 22 km ferdig. Opptil 300 mann arbeidet på veganlegget i sommermånedene. Vegen hadde maksimal stigning på 1:10, besto av ni steinhvelvbruer, 29 svinger à 180 grader og 5364 stabbesteiner. Høyeste punkt på vegen var 1038 m.o.h. Vegen har vært utbedret en rekke ganger gjennom hele 1900-tallet i form av breddeutvidelser og bygging av møteplasser. I 1983 var vegen ferdig breddeutvidet som to-felts veg. Vegen fikk etter hvert stor betydning for stedet Geiranger.





Vurdering

Geirangervegen var et av Norges største veganlegg da den ble bygd. Vegen går for å være et av vegdirektør Krag's store byggverk, og den ble tildelt gullmedalje på verdensutstillingen i Paris i 1900. Spesiell oppmerksomhet fikk Knuten som en av landets første trafikkmaskiner. Den kan ses i sammenheng med de to senere anleggene Korketrekkeren i

Åmot, Buskerud og Korketrekkeren ved Langangen, Telemark. Vegen er med sine mange svinger og sin store høydeforskjell en av Norges mest attraktive turistveger. Det er viktig at vegen bevares med sine mange svinger og flotte detaljer, men vegens fremtidige bruk som turistveg må også ivaretas hva gjelder krav til sikkerhet. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for dette veganlegget.





147 Geiranger - Blåfjellbrakka

Stranda, Møre og Romsdal

Brakke 1904 Gnr/bnr 119/14

Beskrivelse

Som en del av Geirangervegen er det bevart en brakke fra 1904. Brakken har stående panel, og er i god teknisk stand. Ved siden av brakken er det gjenoppbygd et mollhus samtidig med at brakken ble restaurert i 1989. Bygningen brukes i dag som fritidsbolig for etatens ansatte.



Historikk

Vegbrakken ble bygd for vedlikeholdsmannskapet som hadde ansvaret for vedlikehold av Geirangervegen. Brakken var den eneste brakken i Statens vegvesen som ble bygd til dette formålet etter eget stortingsvedtak. Brakken ble utvidet i 1929.

Vurdering

Brakken representerer en bygningstype som kan knyttes til høgfjellsvegene i Norge. Vernet av bygningen må ses i sammenheng med vernet av Geirangervegen. For bygningen må det utarbeides egne vernebestemmelser.





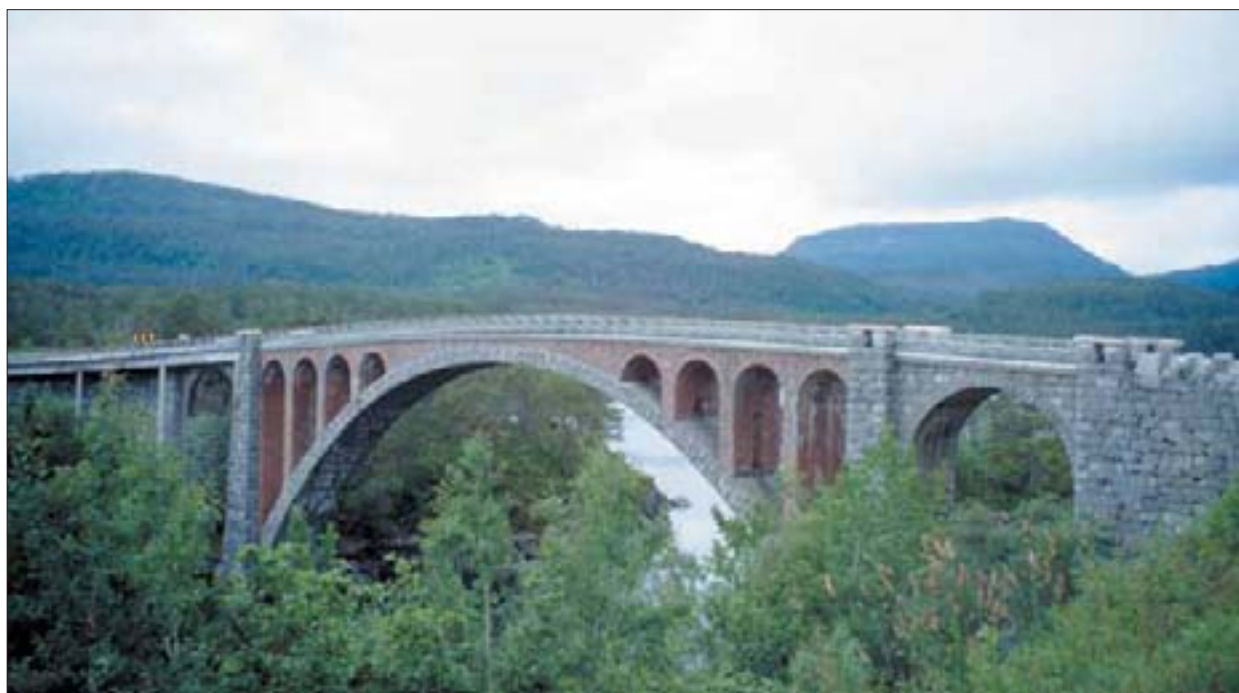
148 Skodjebruene

Skodje, Møre og Romsdal

Kjøreveg	1922	Rv 661
Buebru	1922	Brunr 15-0205
Buebru	1922	Brunr 15-0193

Beskrivelse

Bruforbindelsen over Skodjestraumen består av to hvelvbruer, en tunnel og en fylling med gjennomløp. De to hvelvbruerne, Skodjebrua på 57 meter spennvidde, og Eggestraumen på 40 meter spennvidde, er omtrent likt oppbygd. De består av tørrmurte brukar i naturstein, og selve hovedspennet er i murt huggen stein. Sekundærbruerne som hviler på hovedbuen er bygd av murt teglstein. Rekkverket er av krysslågt støpejern, som senere er blitt forsterket med nyere autovern. Forstøtningsmurene er kantsikret med stabbestein, og senere blitt forsterket med betong. Dette gjelder også for brudekket. Tunnelen er utformet med tunnelinnslag uten portaler, og tak og vegger har opprinnelige sprengflater etter sprengningen i 1919. I bergveggen ved den sørlige inngangen finnes flere inskripsjoner med årstall. Fyllingen har et gjennomløp der den ene fasaden er i murt huggen stein, og den andre i betong. Vegstrekningen er del av dagens Rv 661, og pga. Skodjebruas tekniske tilstand, er det kun tillatt kjøring for mindre biler. Statens vegvesen har igangsatt vedlikeholdsarbeider på brua.

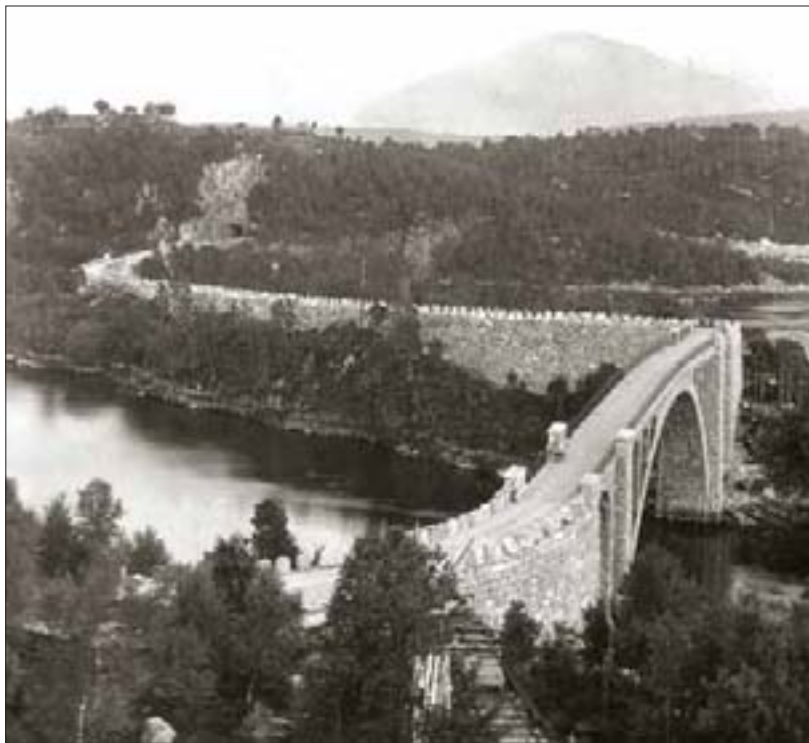


Historikk

Tanken omkring bygging av bru over Skodjestraumen ble lansert av vegdirektør Krag i 1892. Videre planer ble utarbeidet av overingeniør Hovdenak ved vegkontoret i Molde. Først var det snakk om å bygge ei jernbru, men etterhvert ble det bestemt å bygge ei hvelvbru som var gunstigere med tanke på vedlikehold. Bruforbindelsen sto ferdig i 1919, men avlevering av vegparsellen skjedde først i 1922.

Vurdering

Bruforbindelsen over Skodjestraumen var et stort og avansert byggeprosjekt i 1919. Det ble bygd med tradisjonell byggestein, til tross for at betong var i ferd med å overta som materiale. Bruene er teknisk og arkitektonisk godt utført. Vegtunnelen på denne strekningen er fylkets første tunnel i tillegg til at den er svært godt bevart med sine opprinnelige flater. Til tross for enkelte endringer og forsterkninger, er bruanlegget i stor grad opprinnelig. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for hele anlegget.





149 Skodje

Skodje, Møre og Romsdal

Vegstasjon 1958 Gnr/bnr 8/70

Beskrivelse

Bygningen er oppført i betong, og brukes i dag som verksted og kontor.

Historikk

Vegstasjonen ble bygd i 1958, og har i liten grad blitt endret siden den gang.

Vurdering

Bygningen er en typisk vegstasjon fra omkring 1960-tallet, med få senere endringer. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





150 Eikesdalen

Neset, Møre og Romsdal

Ferjekai 1974

Beskrivelse

Ferjekaien er plassert ved indre del av Sandgrovosen, som tidligere hadde butikk og post. Ferjekaien er av typen 810. Den er 12 meter lang og har en 3,5 meter bred ferjelem. Hovedpiren er bygd i tre og kledd med stålplater. Galgen av stål hadde opprinnelig elektrisk drevet heiseanordning med wire, men er senere byttet ut med hydraulikk. Ferja «Mardøla» som trafikkerte på 1970-tallet er i dag ombygd til passasjerferje og brukes til turist- og næringformål.

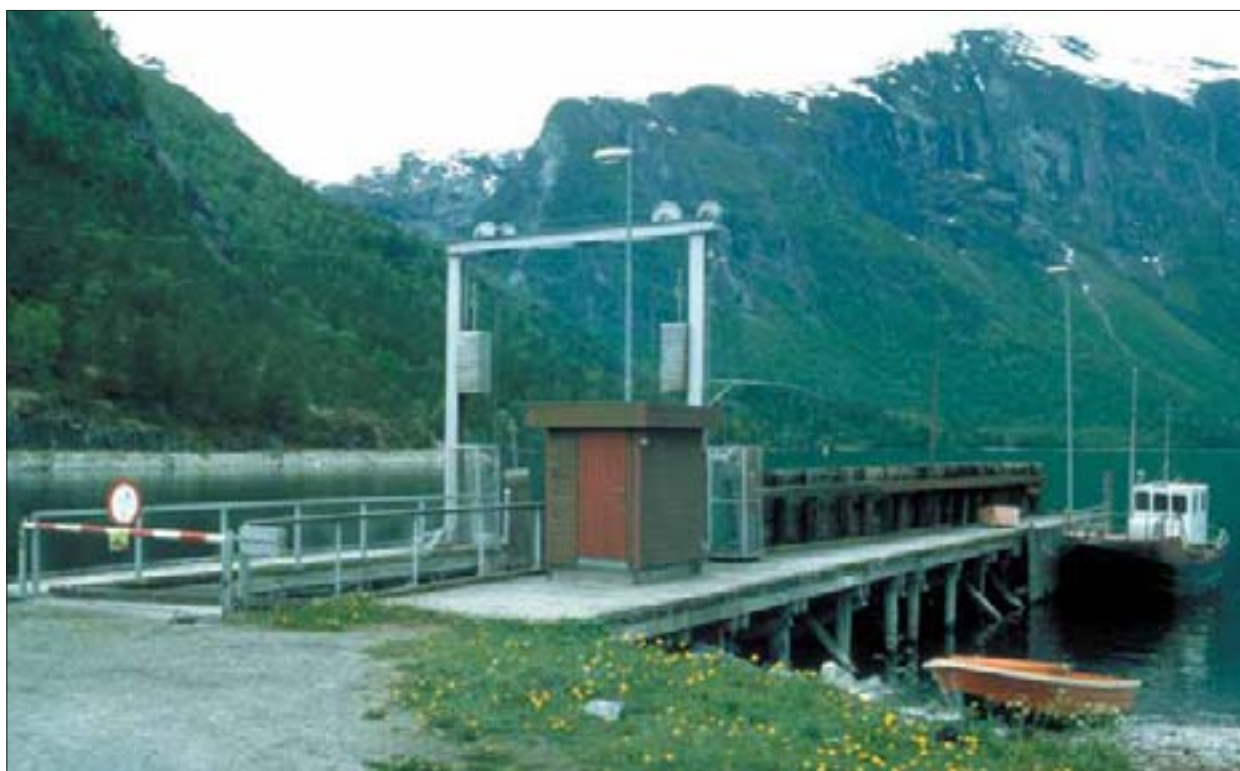
Historikk

Eikesdalen fikk første gang ferjekai i 1960. Kaien og ferjene ble etter hvert for små for transport av større kjøretøy med last, og i 1974 ble ferjekaien ombygd etter at Møre og Romsdal Fylkesbåtar overtok driften. Ferjestrekningen og ferjekaien ble nedlagt da ny veg langs Eikesdalsvatnet ble åpnet i 1990.



Vurdering

Ferjekaien representerer en type ferjekai fra 1970-tallet som i løpet av 20 års bruk har blitt endret på enkelte områder; bl.a. overgangen fra bruk av wire til hydraulikk. Ferjekaien ligger i et av Norges viktigste ferjefylker der ferjer fortsatt inngår som del av hovedvegnettet. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





151 Sveggebrua

Averøy, Møre og Romsdal

Bjelkebru 1972 Brunr 15-1025

Beskrivelse

Brua går over Sveggesundet mellom Averøya og Sveggen utenfor Kristiansund. Brua løfter seg høyt over den tette bebyggelsen langs sundet og er fundamentert på betongpilarer mellom husene. Vegen er en-felts og brua er utvidet på midten for møteplass. Brua er ei armert betongbjelkebru med ni spenn og har et seilingsløp på 30 meters bredde.

Historikk

Målet var fra 1970-tallet etter hvert at alle steder på minst 800 innbyggere skulle nås med veg. Dette bidro til endring av samferdsel og derved livsførsel mange steder i kyst og fjordstrøk i det ferdslen gikk over fra sjø til land.

Vurdering

Brua er eksempel på brubygging som binder øyer sammen, et meget viktig trekk ved vegutbyggingen fra 1970-tallet. Brua har enkel standard med en-felts vegbredde. En-felts bruer har vært vanlig å bygge i en lang periode da man både så dette som tilstrekkelig kapasitetsmessig og fordi det var bedre med



ei smal bru, enn ingen bru. Den er således et typisk eksempel. Brua er enkel, men har en viss storlagenhet fordi den løfter seg så høyt over bebyggelsen. Den har også identitetsskapende verdi slik den sammen med den tette bebyggelsen i dag preger stedet. Hensikten er å bevare brua med hovedkonstruksjoner og detaljer slik den står i dag. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





152 Atlanterhavsveien

Eide, Møre og Romsdal

Forbindelsesveg	1988	Rv 64
Fritt frambygg bru	1988	Brunr 15-2284
Bjelkebru	1988	Brunr 15-2282
Bjelkebru	1988	Brunr 15-2185
Bjelkebru	1988	Brunr 15-2311
Bjelkebru	1988	Brunr 15-2314
Bjelkebru	1988	Brunr 15-2317
Bjelkebru	1988	Brunr 15-2320

Beskrivelse

Atlantehavsveien slynger seg over øyer, holmer og sund ytterst i havgapet. Den er lagt på fyllinger og går over sju bruer. Langs vegen finnes også et rikt kulturlandskap med kystgårdsbruk og tidligere handelshus. Vegminnet er godt tilrettelagt for turister med åtte rasteplasser, parkering for 200 biler og åtte busser, samt turistinformasjon.

Historikk

Vegen har vært blant landets best besøkte turistattraksjoner og er foreslått som en av de nasjonale turistvegrutene som Statens vegvesen samarbeider med kommunene om. I 1999 ble det slutt på innkreving av bompenger og vegen var nedbetalt. Bomstasjonen er flyttet og tatt vare på.

Vurdering

Vegen viser med hvilken styrke folk ønsker å forsere og overvinne naturen. Den er kan hende den mest dramatiske forbindelsesvegen langs kysten som knytter bygdene sammen. De tekniske løsningene med fyllinger og en mengde bruer er diskutert i fagmiljøer og blant folk, men vekker stor interesse. Anlegget er typisk i det forbindelsesveger



langs kysten var et viktig trekk på 1980-tallet. Det er imidlertid også spesielt i at det er lagt så langt ut mot havet. Målet er å bevare vegen og bruene uten at større endringer eller inngrep foretas. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





153 Bergsøysundet bru

Gjemnes, Møre og Romsdal

Flytebru 1992 Brunr 15-2221

Beskrivelse

Bergsøysundbrua er en lenke i fastlandsforbindelsen til Kristiansund der den undersjøiske Freifjordtunnelen, hengebrua over Gjemnessundet og fritt frambyggbrua over Straumsund inngår. Flytebrua har en spennvidde på 830 meter og med sidespenn en total lengde på 931 meter. Brua som har en spesiell utforming er kun festet til land i hver ende, altså uten sideforankring, som var praktisk umulig på de aktuelle dyp (200-300 m). Kjørebane er i stål og er en del av et helsveiset rørfagverk i stål. Fagverket ligger i en horisontal bue og hviler på separate lettbetongpongtonger med avstand ca. 100 meter. Strøm, bølge og vindkrefter tas som trykkel eller strekkrefter i buen. Ved hvert landkar føres kreftene gjennom et spesialkonstruert forankringsstag, et tykkvegget spesialsidd stålør, som gjør at brua får nødvendig fleksibilitet bl.a. i forhold til å ta opp bevegelsene fra tidevannet.

Historikk

Krysning av Salhusfjorden i Hordaland var helt siden 1960-tallet det mest aktuelle brusedet for ei moderne flytebru. Mange runder med utredninger og studieturer både til USA, Canada og Australia der det fantes moderne vegbruer av flytebrutypen ble gjennomført. Først rundt 1986-87 kom de nødvendige beslutninger, og da hadde vegkontoret i Møre og Romsdal klart å få krysning av Bergsøysundet i fastlandsforbindelsen for Kristiansund (KRIFAST) frem i køen foran Salhusprosjektet. Den tekniske planleggingen startet med opprettelse av en prosjektgruppe i Vegdirektoratet som i samarbeid med vegkontoret skulle videreutvikle/tilpasse kjente prosjekt til norske forhold. Etter mange alternativer og mye utviklingsarbeider



ble det etter anbudskonkurranse underskrevet kontrakt i 1990. Pongtongene ble produsert i nærheten av Stavanger, mens stålbuene ble sveiset sammen til passende elementer i Verdal og fraktet til et for vær og vind skjermet sted nær brusedet for montering. Hele den vel 900 meter lange brustrengen ble deretter tatt på slep av diverse taubåter for å få den frem til brusedet. Forbindelsen erstattet flere ferjesamband da den ble åpnet i 1992.

Vurdering

Bergsøysundbrua er den første moderne flytebrua i Norge og den første i internasjonal sammenheng med kjørebane på stalfagverk montert oppå separate, utskiftbare lettbetongpongtonger. Brua er fint plassert i sundet og er fargesatt med flere blåfarger. Hensikten er å bevare brua med hovedkonstruksjon og detaljer. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





154 Sognefjellet

Luster, Sogn og Fjordane – Lom, Oppland

Varderekke 1500

Beskrivelse

Over Sognefjellet er det registrert en varderekke av ukjent alder. Vardene er firkantede i formen, og i Sogn og Fjordane er svært mange av vardene godt bevart. De er bygd i tørrmur og er plassert i en innbyrdes avstand som gjør det mulig å se fra den ene varden til den andre selv i dårlig vær. De fleste vardene er ca. 1 meter brede i bunnen og smalner av mot toppen. Høyden varierer mellom 1,2 til 1,5 meter. De er hovedsakelig bygd av rektangulære heller som er lagt tett og stødig ovenpå hverandre. Konstruksjonen er svært jevn i formen og hjørnene er meget tydelige og skarpe. Øverst er to heller plassert parallelt med en oppstikkende steinhelle mellom seg som en slags markør. Enkelte av vardene er noe ødelagt. Dessuten er det mangler i varderekken på vanskelige partier av vegen, noe som indikerer at hele varder kan være fjernet.

Historikk

Sognefjellet har gjennom lang tid vært en viktig ferdselsåre mellom Østlandet og Vestlandet. Det er ukjent når varderekken ble bygd. I følge H. Foss Reimers «Over Sognefjeld» skulle de gamle vardene være firkantede og slik plassert at de var tydelige og lette å finne i terrenget: «...Til overflod er veien over Sognefjeld med kort indbyrdes avstand



utstyret med svære firkantede stenvarder, oventil forsynet med høie stenger av storvoksen ener, som skal være særlig fast og holdbar.» Varder har vært vanlige vegmerker i fjellområder langt bakover i tid, og det er derfor vanskelig å anslå deres alder.

Vurdering

Varderekken over Sognefjellet er valgt ut som eksempel på en vegtype som vi har mange av i Norge, og som har vært vanlig som navigeringssystem over fjellområder. På Sognefjellet kan man imidlertid finne mange former for «varder», noe som kan skape et problem med hensyn til bevaring av den opprinnelige varderekken. Den store mengden forskjelligartede «varder» gjør at varde-

rekken utydeliggjøres, og funksjonen som vegviser faller bort. Ut fra andre bosetningsspor, har vi har grunn til å anta at varderekken var bygd allerede i middelalderen. Dette gir dem dermed automatisk fredning etter Kulturminneloven. For å sikre at varderekken ikke blir ødelagt og gjevt av dagens bygde «varder», er det nødvendig å utarbeide egne vernebestemmelser som ivaretar dette.





155 Mannseidet

Selje, Sogn og Fjordane

Rideveg 1704



Beskrivelse

Vegen over Mannseidet er ca. 3 km lang med en vegbane dekket av vegetasjon. Den er stort sett fri for trær og busker, foruten en parsell ved Eide. Vegen krysses flere steder av nyere veger, og i de bratteste partiene er den lagt i myke svinger. Der landskapet tillater det, går den i tilnærmet rett linje. I øst slutter vegen ved kaien på Einerhaug, og denne ble kåret til kommunens kulturminne i Kulturminneåret i 1997. Vegen brukes i dag som turveg.

Historikk

Vegen ble trolig utbedret i forbindelse med kongeferden til kong Fredrik 4. av Danmark-Norge i 1704, da han skal ha tatt seg over Mannseidet til hest 21. juli 1704. Vegen ble også benyttet av hans etterkommer kong Kristian 6., dronning Sophia og hennes mor på deres kongeferd i 1733, og den var da bygd som rideveg. Vegen ble avløst da ny veg over Mannseidet ble bygd i årene 1891-1895.

Vurdering

Ferdselen langs norskekysten har for det meste skjedd til sjøs, og vegen over Mannseidet må ha fungert som en viktig «eideveg» gjennom veldig lang tid. Stadhavet som ligger rett utenfor har aldri vært kjent for å være særlig pålitelig hva gjaldt å kunne ferdes trygt med båt, og vegen over Mannseidet var både en snarere og tryggere veg enn over Stadhavet. Vegen er et godt bevart eksempel på en typisk eideveg. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer vern og fremtidig bruk.





156 Trondhjemske Postvei

Gulen, Sogn og Fjordane

Rideveg/Kjøreveg	1806
Hellebru	1800
Hellebru	1800
Hvelvbru	1913

Beskrivelse

Denne delen av Trondhjemske Postvei går mellom Postvåg i Halsvik og Rutledal, totalt en strekning på 13 km på land og omkring 20 km over fjorden. I Postvåg er den gamle postkaien og naustet bevart der postbåten la til. Vegstrekningen mellom Halsvik og Eide er stedvis opprinnelig, stedvis oppdyrket og stedvis ligger den gamle traseen under Rv 57. Videre mellom Haveland og Nordgulen er vegen bevart som en gruset gårdsveg, og lengre nord er den i mindre grad endret. Den går over Haveland steinhvelvbru fra 1913, og ved siden av denne er det bevarte rester etter ei eldre hellebru. Vegen går gjennom flere gårdstun, og er stedvis bygd på tørrmurer. Over fjellet mot Rutledal er vegen lagt over to hellebruer fra omkring 1800; Nordgulen bru og Trangane bru. Vegparsellen ved Rutledal er gjengrodd, og den slutter ved Rutledal postkai og naust som fortsatt er bevart.

Historikk

I 1647 ble det innført organisert postvesen i Norge, og frem til 1719 var postvesenet privat og hadde få postruter. Fra 1719 overtok staten ansvaret for posten. Ved kongelig forordning av 1786 ble det fastlagt en ukentlig postrute mellom Norges daværende to største byer Bergen og Trondheim. Vegforbindelsen ble kalt «Den Trondhjemske Postvei». Vegen gikk stedvis i samme trase som de eldre vegene, men en del nye vegparseller ble også bygd etter datidens vegbyggingsprinsipp – det franske prinsipp. Utstikking av veglinje ble foretatt av vegingeniører, men selve byggearbeidet ble utført



av lokale bønder. Som offisiell postveg ble den nedlagt i 1868. Postbåten fra Nordhordaland kom til Postvåg ved Halsvik. Derfra gikk ferdselen videre over land til Eide postkai. Fra Eide til Haveland ble posten fraktet med båt, og fra Haveland gikk vegen over fjellet til Rutledal. Vegen ble bygd i perioden 1800 til 1806.

Vurdering

Vegens verneverdi må ses i relasjon til andre parseller av «Trondhjemske Postvei» som er valgt ut. Store deler av denne vegparsellen går over vann, og den utfyller de to andre utvalgte vegparsellene i Møre og Romsdal og Hordaland. Parsellene går gjennom ulike landskapstyper, og til sammen viser de bredden i den utforming som postvegen fikk.

Store deler av postvegen er i dag bevart, og det er svært ønskelig at så mye som mulig blir bevart også i fremtiden. Vi har valgt ut tre parseller som skal representere hele denne 695 km lange vegstrekningen hvorav 150 km er kryssing av fjorder og innsjøer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





157 Bergenske Kongevei

Lærdal, Sogn og Fjordane – Vang, Oppland

Høgfjellsveg 1793

Beskrivelse

Denne parsellen av Bergenske Kongevei går over Fillefjell mellom Maristova i Sogn og Fjordane og Kyrkjestølen i Oppland i en lengde på ca. 10 km. Vegen er bygd etter det franske prinsipp, og har en maksimal stigning på 1:4. Totalt stiger vegen 230 meter, og høyeste punktet på vegen er 1230 m o.h. Vegen går i rette linjer. Vegdekket består av gress og grus, og mesteparten av strekningen er godt bevart. Vegen går over en rekke mindre steinklopper. 3 km fra Kyrkjestølen står en marmorstøtte som ble oppsatt av generalvegmeister Hammer i 1797. Denne er delvis skadet av forvitring og nyere skriblerier.



Historikk

Bergenske Kongevei ble bygd som første kjøreveg over Fillefjell i perioden 1791 til 1793. Generalvegmeistrene Hammer og Jurgensen var ansvarlige for vegbyggingen, og som arbeidskraft ble det brukt soldater fra Lærdal. Marmorstøtten som ble satt opp ble fraktet fra Danmark, og utgiftene kom på til sammen 245 riksdaler og 62 skilling. Maristova fungerte som skysstasjon, og vegen var i bruk som hovedveg frem til 1843.

Vurdering

Vegstrekningen forbinder Østlandet og Vestlandet og representerer en svært opprinnelig og godt bevart del av Bergenske Kongevei bygd på slutten av 1700-tallet. Vegstrekningen må ses som en av flere parseller som er valgt ut til å representere denne hovedvegen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring.





158 Veitastrondvegen

Luster, Sogn og Fjordane

Kjøreveg 1956 Fv 337

Beskrivelse

Vegen til Veitastrond er ca. 20 km lang. Vegen er asfaltert, yttersiden er fundamentert på murer, og vekselvis kantet med autovern og støpekanter. Den er for det meste bygd på en hylle med Veitastrondvatnet bratt ned på en side, og fjellet bratt opp på andre siden. To steder langs vegen er det satt opp bom som stenges når det har vært ras i området. Vegen er en del av Fv 337.

Historikk

Vegen til Veitastrond ble bygd i perioden 1936 til 1956, og byggearbeidet foregikk i tre byggeperioder. Parsellen mellom Kvam og Nes ble bygd fra 1936 til 1939, parsellene Soget-Ugulsvik og Ugulsvik-Bukkeskinnsteigen ble ferdig i 1953. I 1956 åpnet parsellen mellom Bukkeskinnsteigen og Kvam slik at det ble en sammenhengende veg langs hele Veitastrondvatnet. Fire tunneler ble bygd på 1980-tallet som følge av den store rasfaren i området. Før vegtunnelene ble bygd, kunne befolkningen i Veitastrond ofte være isolert fra omverdenen vinterstid når ikke isen hadde lagt seg på vannet og vegen var stengt pga. ras.



Vurdering

Vegen går gjennom et svært rasfarlig område, og er et godt eksempel på hvilke vegtekniske utfordringer som Norge byr på, og de krav man setter til sikkerhet i dag. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som både oppfyller kravet til bevaring og sikkerhet for brukerne av vegen.





159 Loftesnes

Sogndal, Sogn og Fjordane

Ferjehus 1939 Gnr/bnr 2/7

Beskrivelse

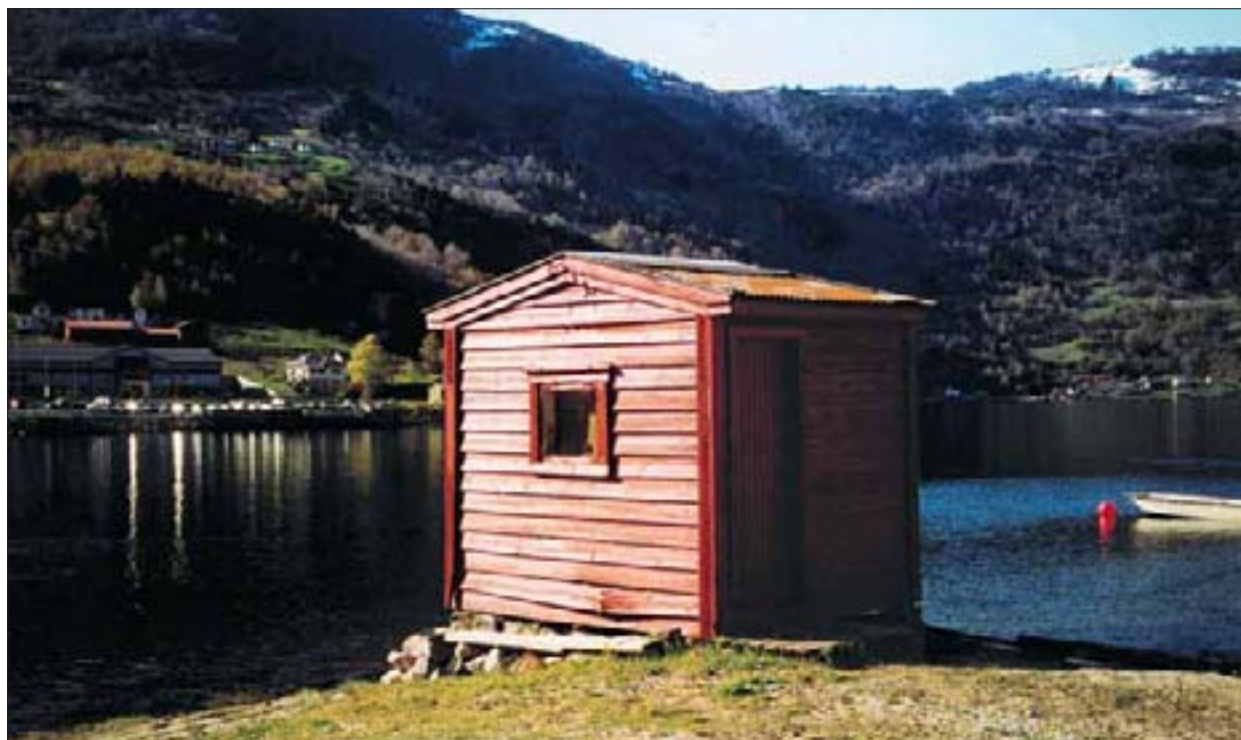
Ferjehuset måler 2,8 x 2,5 meter. Bygningen er rødmalt med liggende panel. Taket er godt, men bygningen trenger noe vedlikehold.

Historikk

Ferjehuset ble bygd i 1939 og fungerte som maskinhus for kabelferja som gikk over Barsnesfjorden fra Loftesnes til Sogndal. Kabelferja ble erstattet av bru i 1958 da Loftesnes fagverksbru ble bygd.

Vurdering

Dette er et eksempel på en typisk bygningstype fra midten av 1900-tallet. På mange steder inngikk ferje som del av vegen før man på 1960-tallet fikk ny teknologi som gjorde at vi ble i stand til å bygge bruer med lengre spennvidde. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer bevaring av ferjehuset.





160-161 Krakhella-Hardbakke

Solund, Sogn og Fjordane

160 Forbindelsesveg	1960	Rv 606
161 Ferjekai	1971	Brunr 14-1549

Beskrivelse

Vegen går ikke den korteste strekningen fra ferjekaien til det mest befolkete stedet, men svinger seg for å nå frem til alle, enkelte steder langs kysten og andre steder lengre inn på øya. Vegen ligger i et åpent og variert landskap med svaberg, små vann, viker, furulund og strandvegetasjon. Det er lite bosetting direkte knyttet til vegen, men flere avkjøringer fører ned til de stedene vegen er bygd for. Ferjekaien av betong og stål har i dag en bredde som er tilpasset ferjer av moderat størrelse. Ferja trafikkerer trekansambandet Rutledal-Hardbakke-Rysjedalsvik. Ferjekaien har lem som kan løftes hydraulisk avhengig av ferjas størrelse og tidevanen. Biloppstillingsplassen er asfaltert og gir plass til ventefiler og parkering. Det står ei ventebu med toalett på kaien, samt bord og benker.

Historikk

Vegen ble ferdigstilt i 1960 og var lagt slik over øyene at den skulle gi vegutløsning til flest mulig. Den var da som i dag en en-feltsveg. Det er foretatt svært få endringer på vegen. Enkelte steder er autovern satt opp, mens de nyeste utbedringene i 2000 består av nye forhøyete støpekanter med en utforming inspirert av de opprinnelige støttegjerdene bygd med glideforskaling. Dekket har hatt forskjellig kvalitet opp gjennom tida og ble sist endret fra grovkornet asfalt med lyst tilslag til svart asfalt. De første årene etter at vegen sto ferdig til Hardbakke var det bare en kai der. Før ferjeledden var montert ble biler heist fra båt til kai eller kjørt på planker fra båten og i land. Ferjekaien sto ferdig først i 1971 og er ikke modernisert siden.



Vurdering

Vegen er eksempel på vegutløsning i kyststrøk, et viktig trekk ved norsk veghistorie på 1900-tallet. Vegen er lite endret og gir derfor et godt bilde av standard og utforming på forbindelsesveger fra 1950- og 60-tallet. Vegen og vegutstyr er mindre endret enn på andre en-felts forbindelsesveger som er valgt ut fra 1960-tallet. Vegen og ferja er fortsatt eneste forbindelse mellom kommunesenteret og nabokommunene bortsett fra sjøvegen direkte som ambulansebåten benytter. Den viser hvordan veger bygd på 1960-tallet fortsatt kan fungere. Vegen følger landskapet og gir den reisende gode muligheter til å oppleve kystmiljøet. Hensikten er å bevare vegen som en-feltsveg med samme standard og bredde som i dag. Ferjekaien er tatt med fordi den er en forutsetning for vegen, men det bør åpnes for endringer av selve ferjekaien i reguleringsbestemmelsene. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





162 Lærdal

Lærdal, Sogn og Fjordane

Omkjøringsveg 1976 Ev 16

Beskrivelse

Lærdalsøyri ligger nede på øra ytterst i dalen. Omkjøringsvegen går fra den gamle ferjekaien rundt stedet og ligger i overgangen mellom dyrket mark og fjellsiden. Vegen har en asfaltert bredde på 6 meter, to felt og strekningen er 2815 meter lang.

Historikk

Det var planlagt utvidelse av den gamle vegen gjennom Lærdalsøyri, noe som ville medført omfattende skader på bebyggelsen og stedet.

Vurdering

Omkjøringsveger er en kategori veger som har hatt stor betydning for utviklingen av vegnettet og tettstedene på 1970- og 80-tallet. Omkjøringsvegen i Lærdal er et godt eksempel som tydelig viser formålet med disse vegene, som er å lede gjennomfartstrafikken utenom tettstedene. Vegen ligger tilforlættelig plassert i overgangen mellom dyrket



mark og fjell og den historisk og arkitektonisk interessante bebyggelsen i Lærdalsøyri langs den Bergenske Hovedvei med den ærverdige Øyragata ble spart. Strekningen er et eksempel på en omkjøringsveg som er lagt nær tettstedet den passerer. Målet er å bevare strekningen med linjeføring og vegbredde. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





163 Vatnasete

Sogndal, Sogn og Fjordane

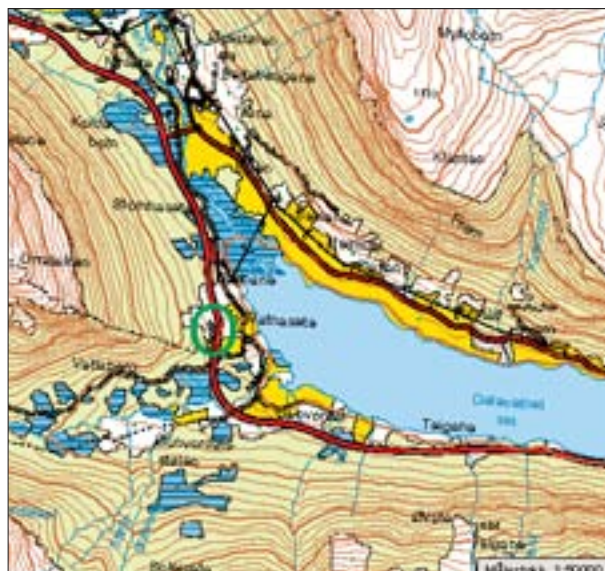
Rasteplass 1996 Rv 5

Beskrivelse

Rasteplassen ligger ved Fjærlandsvegen som ble bygd ut mellom Sogndal og Fjærland i 1994. Landskapet er formet av isen og har et geologisk og botanisk mangfold. Breene i området er utløpere fra Jostedalsbreen. Vegtrekningen byr på en kunnskapsreise gjennom ungt landskap på gammel fjellgrunn. Dette er også tema for rasteplassen hvor en hellelagt sti symboliserer en tidsakse. Hver steinhelle representerer hundre år. Symboler og tegninger på hellene forteller om kjente historiske hendelser og den natur- og kulturhistoriske utviklingen i og omkring Sogndalsdalen. Rasteplassen er ellers bygd opp med terrasser, faste bord og benker, samt service bygg. Terrassene er bygd opp av stein, mens området er gresskledd. Stein er også brukt i leveggene, som benyttes for informasjon.

Historikk

De første rasteplassene i landet var kun enkle bord og benker som var satt opp på vegsløyfer eller andre egnede steder. Flere av dem lå ved vann eller andre steder med hyggelige omgivelser. Etter hvert ble det satt strengere krav til avkjøringer og forholdet mellom rasteplassene og vegen, og nye rasteplasser ble bygd. Gulsvik rasteplass i Buskerud er et eksempel fra denne perioden. De siste fem til ti årene har flere rasteplasser blitt bygd der materialkvaliteten er meget høy og der mange tiltak er gjort for å vekke oppmerksomhet hos de besø-



kende. Vegstandarden er bedre, farten høyere og sterkere virkemidler må kanskje til for å få bilistene til å stoppe og hvile. I tillegg går flere veger i dag utenfor tettstedene, slik at de stedene som naturlig fikk oppmerksomhet og kanskje fikk folk til å stoppe, nå ligger utenom hovedvegnettet.

Vurdering

Rasteplassen på Vatnasete er en gjennomarbeidet representant for den siste gruppen, der mange tiltak er gjort for å vekke oppmerksomheten til bilistene og glede dem. Rasteplassen er bygd med høy kvalitet i materialer og detaljutforming. Rasteplassen med tidsaksen er et eksempel på kunst i veganlegg som har blitt positivt mottatt. At Vegvesenet nå benytter seg av kunst langs vegene er ett av flere eksempler på etatens streben etter å gi folk positive og trygge kjøreopplevelser, noen ganger ved hjelp av utradisjonelle metoder. Hensikten er å bevare rasteplassen med hovedelementer og detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





164 Trondhjemske Postvei

Lindås, Hordaland

Kjøreveg/rideveg	1800	
To hellebru	1800	
Hvelvbru	1912	Brunr 12-0526

Beskrivelse

Vegen er til sammen ca. 8 km, og går gjennom et variert natur- og kulturlandskap. Den første parsellen mellom Trælevikjæ og Nesfossen er i stor grad opprinnelig. Vegen har ikke vært restaurert eller vedlikeholdt i særlig grad siden den gikk ut av bruk på midten av 1800-tallet. Store furutrær står i vegbanen. Fra Nesfossen til Vågseidet er den derimot tilrettelagt som turveg, og langs denne strekningen er det satt opp informasjonstavler og skilt. Vegbanen er stort sett dekket av vegetasjon. På strekningen går man over Hundvin steinhvelvbru som inngår på kjørevegen til Hundvin. Videre nordover går vegen over Hetlehovde bru og Gaulen bru; begge eksempler på 2-løpet steinhellebru som det ble bygd mange av langs postvegen.

Historikk

I 1647 ble det innført organisert postvesen i Norge, og frem til 1719 var postvesenet privat og hadde få postruter. Fra 1719 overtok staten ansvaret for posten. Ved kongelig forordning av 1786 ble det fastlagt en ukentlig postrute mellom Norges da to største byer Bergen og Trondheim. Vegforbindelsen hadde ulike navn avhengig av hvor man bodde, men i ettertid har vegen offisielt gått under navnet «Trondhjemske Postvei». Vegen gikk stedvis i



samme trase som de eldre vegene, men en del nye vegparseller ble også bygd etter datidens vegbyggingssprinsipp – det franske prinsipp. Utstikking av veglinje ble foretatt av vegingeniører, men selve byggearbeidet ble utført av lokale bønder. Som offisiell postveg ble den nedlagt i 1868. Vegen mellom Trælevikjæ og Vågseidet ble opparbeidet som kjøreveg omkring 1800. Til Trælevikjæ kom postbåten fra Lotrebogane, men i 1852 ble postkaaien flyttet 1 km lenger nord til Hundvin. Til tross for at svært få kjørte med hest og vogn på vegen, skulle den bygges med en bredde på 3,7 meter, noe som skapte forargelse for bøndene som måtte vedlikeholde den.

Vurdering

Vegens verneverdi må ses i relasjon til andre parseller av «Trondhjemske Postvei» som er valgt ut. Denne vegstrekningen går gjennom et småkupert landskapsområde, og utfyller de to andre utvalgte vegparsellene i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Parsellene går gjennom ulike landskaps typer, og til sammen viser de bredden i den utforming som postvegen fikk. Store deler av postvegen er i dag bevart, og det er svært ønskelig at så mye som mulig blir bevart også i fremtiden. Vi har valgt ut tre parseller som skal representere hele denne 695 km lange vegstrekningen hvorav 150 km er kryssing av fjorder og innsjøer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.



165 Stalheimskleiva

Voss, Hordaland

Chausse 1849

Beskrivelse

Vegen er knappe 2 km lang, og går i samme traseen som den opprinnelige. Flere større og mindre endringer er riktignok gjort siden 1849, og bl.a. er stabbesteinene skiftet ut med betongkanter. I «Smisvingen» er rester etter smien som ble satt opp under arbeidene på midten av 1930-tallet. Vegen er i dag stengt for ferdsel om vinteren, men er en mye brukt turistveg om sommeren.

Historikk

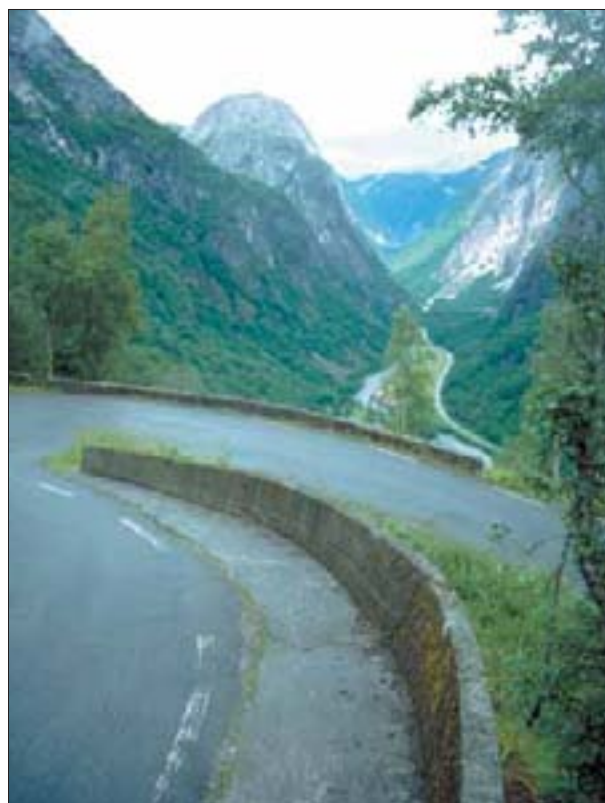
Vegen ble bygd mellom 1842 og 1849 med omkring 1000 mann i arbeid, og var en omlegging av Christiania Postvei (som den ble kalt i Bergen), eller den Bergenske Kongevei (som den ble kalt i Oslo). Byggeteknisk representerte anlegget datidens europeiske krav til vegstandard, og var i Norge en av de aller første vegene bygd etter disse kravene som tilsa en vegstigning på maksimalt 1:20. Vegen ble bygd med 14 svinger à 180 grader opp Stalheimberget, og det måtte sprenges stein og lages hyller i fjellet. Vegens ytterkant ble bygd i tørrmur. For å tilpasse den økende biltrafikken, ble det omkring 1935 gjort breddeutvidelser på vegen. Etter hvert ble også vegen asfaltert. Den ble avløst av ny riksveg i 1980.

Vurdering

Stalheimskleiva var en av landets første veger bygd etter nye vegtekniske krav som kom omkring 1850 – den såkalte chausseen. Vegen har hatt en brukstid på omkring 130 år, og har i løpet av denne tiden



blitt jevnlig vedlikeholdt og noe utbedret. Den lange brukstiden vitner om solide vegtekniske ferdigheter, noe som også har gjort vegen i stand til å ta imot bil – og ikke minst busstrafikken frem til i dag. Stalheimskleiva er, i likhet med Geirangervegen, en attraktiv turistveg. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer vegen ved fremtidig bruk.





166 Jondal-Utne

Jondal og Ullensvang, Hordaland

Kjøreveg 1874-1965 Rv 550

Beskrivelse

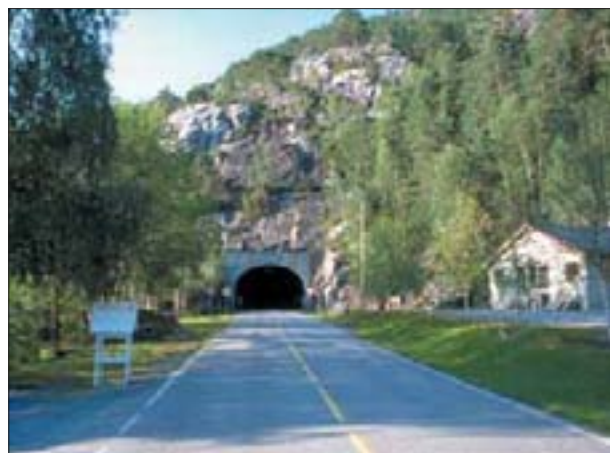
Den 35 km lange vegen mellom Jondal og Utne i Ullensvang følger i hovedsak Hardangerfjorden i strandsonen foruten området nord for Herand der den er lagt sør for Samlen. Vegen består av vegparseller som er bygd i ulike tidsperioder, og disse har i dag samme utseende som da de ble bygd. Den asfalterte fylkesvegen passerer ulike gårdstun, en 1930-talls bensinstasjon, og andre kulturminner i et typisk vestlandsk fjordlandskap.

Historikk

Før vegen var ferdig bygd i 1965, gikk hovedferdselen mellom Jondal og Utne til sjøs på Hardangerfjorden. De første bevilgningene til bygging av en veg mellom disse stedene ble gitt i 1874, og i løpet av de neste 90 årene ble mindre og større vegparseller bygd i varierende tempo.

Vurdering

Vegen er et godt eksempel på hvorledes vegbygging foregikk i tidsperioden fra slutten av 1800-tallet til midten av 1900-tallet, da landevegen gradvis overtok for vannvegen. Vegen er bygd over svært lang tid, og de ulike vegparsellene representerer hver sine tidsepoker, og viser dermed på en svært instruktiv måte ulike vegbyggingsteknikker. Det er vesentlig at vegen beholder sin karakter i form av ulike linjeføringer, bredder og rekkverkstyper, og for å sikre dette må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





167 Grjotland bru

Voss, Hordaland

Skråstagbru 1894



Beskrivelse

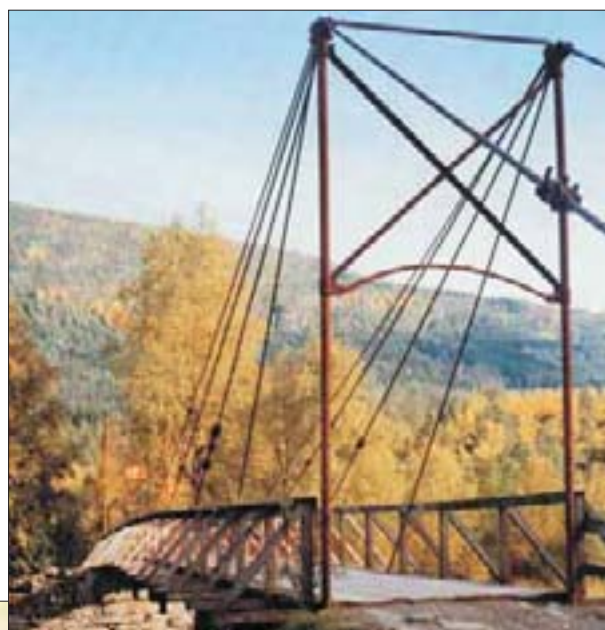
Brua er ei såkalt skråstagbru, og har brudekke av tre. Den inngår i dag som del av det kommunale vegnettet, og kan tydelig ses fra dagens Ev 16.

Historikk

Brua ble opprinnelig bygd over utløpet av Vangsvannet ved Bulken på Voss i 1894 og het da Lilandosen bru. I forbindelse med bygging av ny bru på 1950-tallet, ble den flyttet til Grjotland, nord for Voss.

Vurdering

Brua er den eldste bevarte skråstagbrua i landet. Denne brutypen var forløperen for de senere skråstagbruene som Statens vegvesen begynte å bygge på slutten av 1970-tallet med Stavanger bybru som den første. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





168 Tokagjelet

Kvam, Hordaland

Kjøreveg 1907

Beskrivelse

Vegen gjennom Tokagjelet ligger i dag som fire atskilte parseller utenfor dagens tunneler på Rv 7. En av parsellene er 100 meter lang med ei steinhellebru. Vegen er asfaltert. I en av tunnelene finnes rester etter ei anleggssmie, og på fjellveggen utenfor er det hugd inn til sammen 15 kors som viser hvor tyskerne under andre verdenskrig underminerte vegen. Dynamitt ble plassert i 6-7 meter dype hull i vegbanen under markeringskorsene. Det samme ble gjort inne i tunnelene der dynamittkasser ble satt inn i hull i fjellveggen.

Historikk

I 1907 sto vegen gjennom Tokagjelet ferdig etter mange år med hardt arbeid. 3 km kjøreveg var sprengt inn i den bratte fjellsiden i den trange dalen. Vegen var mer eller mindre lagt «utenpå» fjellveggen, selv om den også besto av noen småtunneler og noen halvtunneler. Veganlegget hadde fire bruer. Ferdselen mellom Bergen og Østlandet økte, og biltrafikken krevde bredere veger. Etter hvert ble Tokagjelet en flaskehals, og en utvidelse av vegen førte til fire nye tunneler. Vegstrekningene mellom disse ble lagt i samme trase som gamlevegen, og den nye vegen ble tatt i bruk på 1960-tallet.



Vurdering

Vegen er et godt eksempel på at landevegen etter hvert fikk større og større betydning, og at vegen skulle frem selv gjennom det vanskeligste og bratteste terrenget. Tunnelene i Tokagjelet forteller også om en viktig del av Norges historie knyttet til andre verdenskrig, og om hvilke forholdsregler som ble tatt i krigstid. Det må utarbeides egne vernebestemmelser.





169 Måbødalen

Eidfjord, Hordaland

Kjøreveg 1916

Beskrivelse

Vegen gjennom Måbødalen består av tre tunneler og tre bruer. Ved Storgjelet er vegen lagt i fem svinger à 180 grader. Det er bevart rester etter anleggssmien og anleggsboligen som var i bruk i anleggsperioden. Vegen er i dag en mye brukt turveg for gående og syklende, den inngår i området til Måbødalen Kulturlandskapsmuseum. Vegen har i de siste ti årene vært stedvis restaurert og vedlikeholdt.

Historikk

Det har vært ferdsel gjennom Måbødalen også før denne vegen sto ferdig i 1916, men dette var den første kjørevegen. Vegen ble bygd i perioden 1900 til 1916 av vegarbeidere i bygdene rundt; særlig fra Røldalsbygda. Der hadde folk erfaring fra anleggsarbeid bl.a. fra byggingen av kjørevegen over Haukelifjell. Etter at vegen sto ferdig opp til Fossli i 1916, tok det enda 12 år før det første kjørbare vegsambandet mellom Østlandet og Vestlandet over Hardangervidda ble åpnet. Vegen fikk stadig mer



trafikk, og i 1986 ble en helt ny trase gjennom Måbødalen åpnet.

Vurdering

Vegen er et godt eksempel på god vegingeniørkunst, og formidler norsk veghistorie fra begynnelsen av 1900-tallet. Vegen inngår som del av Måbødalen kulturlandskapsmuseum og har i forhold til dette stor formidlingsverdi. Det må utarbeides egne vernebestemmelser.





170 Dalseid-Eidslandet

Vaksdal, Hordaland

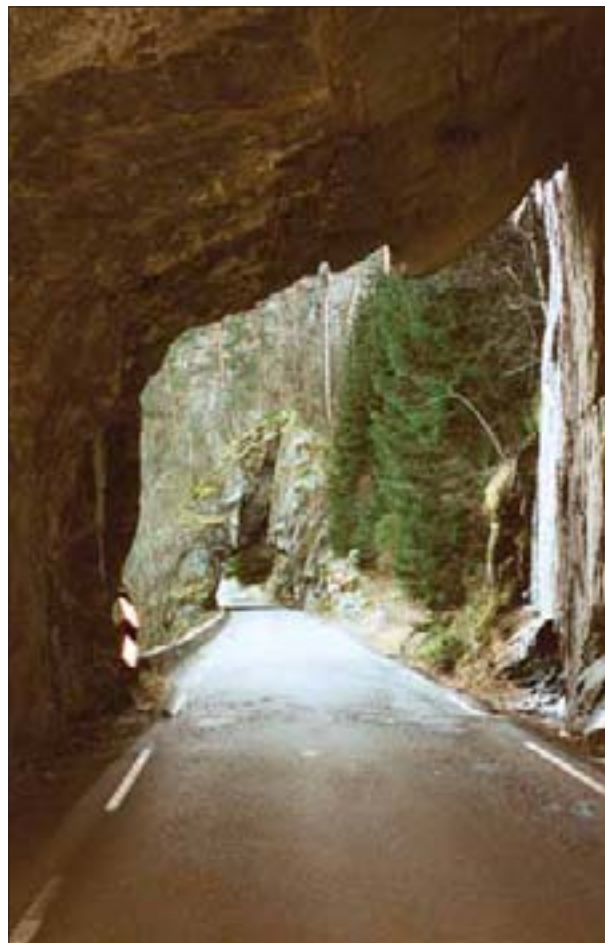
Kjøreveg	1920	Rv 569
Hvelvbru	1930	Brunr 12-0585
Platebru	1939	Brunr 12-0639
Buebru	1963	Brunr 12-1357

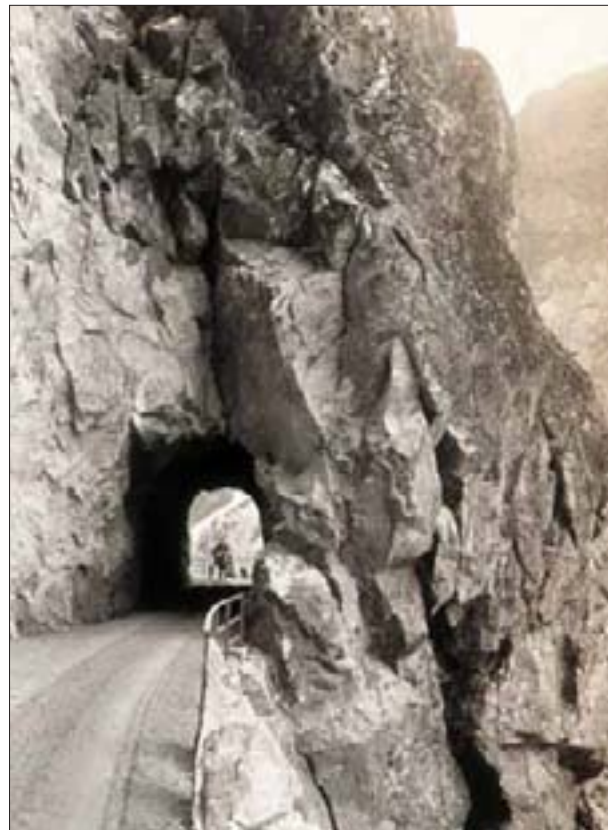
Beskrivelse

Vegen er en del av Rv 569 mellom Dalseid og Eidslandet. Den har i dag asfaltdekke, men fremstår i stor grad slik den ble bygd i 1939, men det er gjort enkelte mindre utbedringer og utkifting av rekkverk m.m. i senere tid. Mellom Dalseid og Bolstadstraumen bru ligger fem mindre tunneler; Langarennet I og II, og Småtunnel I, II og III. Tunnelene ble bygd på 1930-tallet og er bevart med de opprinnelige sprengflater med spor etter håndboring. Lengden på tunnelene varierer fra 20 til 48 meter. Etter hvert som vegen ble for smal ble det bygd to nye tunneler i 1997 som tok unna for de farligste rasområdene. Bolstadstraumen bru er ei buebru med skråstilte, kryssende hengestenger med en spennvidde på 84 meter. Brua ligger i et rikt kulturlandskap med andre kulturminner i nærheten.

Historikk

Frem til vegen ble bygd i perioden 1920 til 1939, var befolkningen som bodde i Eksingedalen avhengig av båt for å nå ut til resten av samfunnet. Vegen ble oppdelt i over 200 mindre og større parseller, og lyst ut på akkord til ulike arbeidslag. Etter 640 000 timer og 1 220 000 kr sto vegen ferdig. Anlegget fikk da status som Norges dyreste veganlegg. At vegbyggingen tok såpass lang tid skyldes i hovedsak det ulendte terrenget med stupbratte fjellsider ned mot Eidsfjorden. Stedvis var terrenget så bratt at det var nødvendig med ni tunneler. Langs vegen ble de bygd flere bruer, deriblant Eidslandet bru – ei betongplatebru fra 1939, og steinhvelvbrua Hesjedalsfossen bru fra 1930. Vegen mellom Dalseid og Stamnes ble påbegynt i 1935 og var ferdig i 1957. Da vegen sto ferdig manglet fremdeles bru over Bolstadstraumen, og inntil Bolstadstraumen bru ble bygd i 1963, gikk det skyssbåt over fjorden. Brua ble produsert av Alfred Andersens mek Verksted i Larvik. I 1996 ble noen av hengestengene reparert og i 1999 ble en høyspentledning gravd ned i fortauet.





Vurdering

Vegen med tunnelene bør bevares slik den ligger i dag. Det betyr at linjeføring og tverrprofil ønskes bevart. Mindre tilpasninger mht. betongmurene og sidearealene kan gjøres etter mal av endringene som er gjort på strekningen Stamnes-Dalseidet. De håndborede tunnelene er av høy kulturhistorisk verdi. Om nødvendig kan ny tunnel erstatte de håndborede tunnelene, men da uten å ødelegge disse. Bolstadstraumen bru ønskes bevart slik den fremstår i dag. Brua har en sjelden konstruksjon

og er slik sett mer spesiell enn typisk. Den viser bredden i bruingeniørenes arbeid med hensyn til konstruksjoner og typer. Brua er godt synlig i landskapet, men ikke dominerende med sin lette til dels spinkle stålbue. Brua har høy arkitektonisk verdi, særlig sett i sammenheng med omgivelsene. Ved vedlikehold og reparasjoner må samme teknikker i arbeidet og dimensjoner på utskiftbare deler benyttes som tidligere. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





171 Smørsbroen

Bergen, Hordaland

Buebru

1923

Brunr 12-0385

Beskrivelse

Smørsbroen ligger midt i Bergen sentrum. Brua har en spennvidde på 17 meter, og er ei hvelvbru i betong med hel overmur. I tillegg til to kjørefelt har brua fortau på begge sider og parkeringsplasser på en side. Selve kjørebane er brulagt, og fortauene har henholdsvis steinheller og asfalt. En linje i brosteinen markerer hvor trikkeskinnene en gang gikk. I hvelvet er det murt opp 14 stiliserte hvelvbuer. Bruas nordøstlige fasade er bygd i nygotisk stil og har utsmykninger fra gresk mytologi av Bernard Greve og Mandur Eriksen. Bruas motsatte fasade fremstår rent funksjonalistisk med glatte flater og rette kanter. I 1991 ble brua istandsatt og utsmykket med kunstneren Arne Rygvolds figurer i jern. Brua er i dag et viktig bindeledd mellom Bergen sentrum og Nordnes som del av Fv 270.



Historikk

Etter bybrannen i 1916 skulle Bergen gjenoppbygges som en mer moderne by, og i den forbindelse ble byens daværende eneste sentrumsbru, Smørsbroen, bygd. Brua ble oppkalt etter ridder og riksråd Jon Svaleson Smørs (ca. 1420-1483), og sto ferdig bygd i 1923. Brua ble bygd med to ulike fasader som skulle gjenspeile de to ulike arkitektoniske bymiljøene som den vendte mot. Den har vært jevnlig vedlikeholdt, og nytt brudekke har kommet til i senere år.

Vurdering

Smørsbroen er Norges eneste bru bygd i to stilarter. Brua er ei typisk bybru der kravene til det arkitektoniske uttrykk har vært av svært stor betydning, og viser kvaliteter som ikke har vært vanlige på denne tiden. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bruas arkitektoniske og kunstneriske elementer.





172 Trolljuv bru

Etne, Hordaland

Hengebru 1942 Brunr 12-0943

Beskrivelse

Trolljuv bru er ei 66 meter lang hengebru i stål og betong. På hver side av brua går vegen rett i tunnel. Brudekke er i betong med stålrekkverk. De to betongtårnene er ca. 10 meter høye med totalt fire stålkabler. Brua er en del av en sideparsell av Ev 134.

Historikk

Brua ble bygd under andre verdenskrig, og var da en del av en kompensasjonsveg for jernbanen mellom Haugesund, Odda og Kinsarvik som aldri ble bygd. Vegarbeidet ble påbegynt i 1937 og var tenkt avsluttet omkring 1950. Vegen langs Åkrafjorden fikk imidlertid stor betydning under andre verdenskrig, og dette førte til fortgang i byggearbeidet. En arbeidsstyrke på omkring 1000 mann ble satt inn for å utføre jobben, og i løpet av den intense byggeperioden måtte flere bøte med livet. Veganlegget sto ferdig i 1941, men brua ble først åpnet for ferdsel i 1942.

Vurdering

Brua er en representant for de såkalte myke hengebruene som etter hvert ble en norsk spesialitet. Bruas korte oppføringstid forteller også om hvilken militærstrategisk betydning denne vegen hadde under andre verdenskrig. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for å sikre at brua blir bevart.





173 Salhus ferjekai

Bergen, Hordaland

Ferjekai 1954

Beskrivelse

Ferjekaien fremstår i dag som nyrestauert, og både betongtårn og motorhus er malt i sin opprinnelige turkise farge. Bom og ferjelem er nybygd, og lemmen kan nok en gang heises opp og ned ved hjelp av wire og motor. Ferjekaien inngår i dag som del av det kulturhistoriske miljøet på Salhus som bl.a. inkluderer Salhus Trikotasjefabrikk.

Historikk

I 1954 ble ferjesambandet Salhus-Frekhaug-Alverstraumen opprettet, og ferjekaien på Salhus ble bygd. Kaien var da typisk for sin tid med to betongtårn, en vinsj og en lem med tredekke. Lemmen ble heist opp og ned ved hjelp av wire og en motor som måtte styres fra et eget motorhus. Denne mekanismen ble senere manøvrert via en kontrollstang på kaien, og enda senere ved trådløs radiostyring. Stadig flere bruer erstattet etter hvert ferjesambandene, og dette skjedde også med ferjeruten til Salhus. Etter 30 års drift ble den nedlagt i 1985. I forbindelse med Kulturminneåret i 1997 ble ferjekaien tilbakeført til sitt opprinnelige utseende og sitt opprinnelige utstyr.



Vurdering

Ferjekaien er representativ for de kaianleggene som etaten bygde på 1950-tallet, i en tid da stadig flere ferjesamband ble opprettet. Ferjekaien ligger dessuten i en landsdel og et fylke der mye av ferdselen har foregått til sjøs. Ferjekaien er i dag restaurert og fremstår nå som en kai fra 1954. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer vernet av kaianlegget.





174 Figgjo

Klepp, Rogaland

Gangsteiner 1500

Beskrivelse

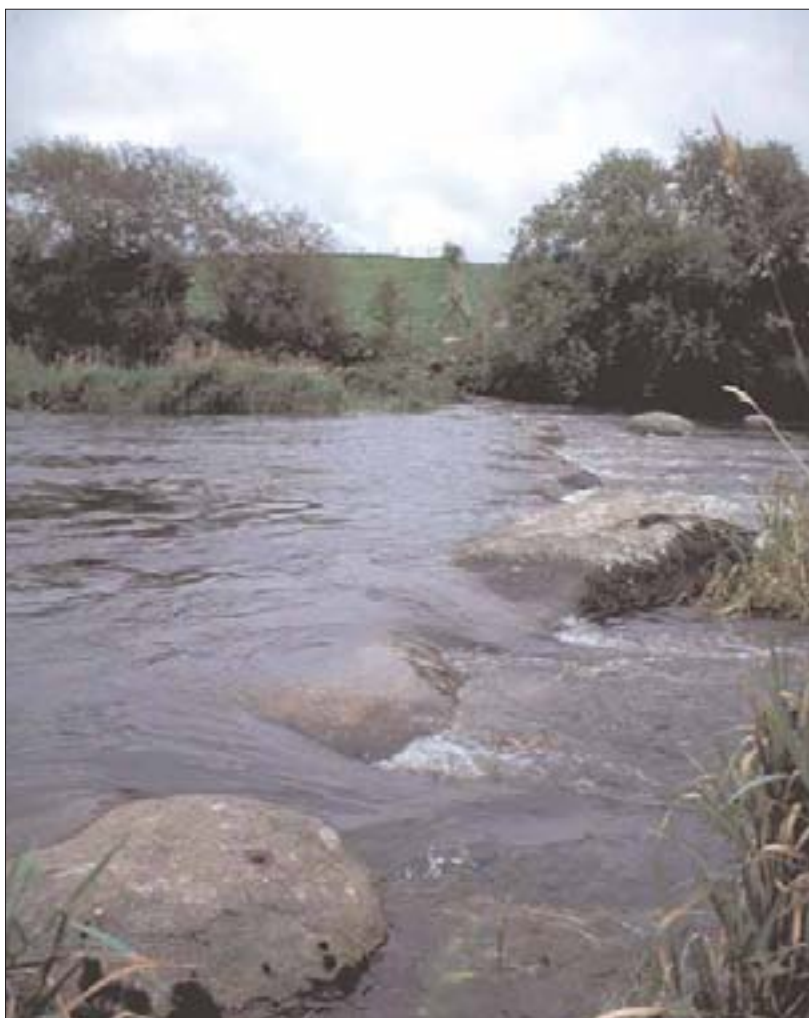
Gangsteinsrekken går over Figgjoelva mellom Stangeland og Øksnesvad og består av til sammen 22 steiner. På flere av dem ses spor etter jernrekkverket i form av hull og jernrør. Vegen ned til elven på begge sider er delvis brukt som traktorveg, delvis oppdyrket.

Historikk

Gangsteinene over Figgjoelva er kjent før 1636, og antas å ha vært i bruk også i middelalderen. Gangsteinene fungerte som del av kirkevegen fra gårdene på Stangeland til Klepp kirke. I 1940 ble det satt ned et jernrekkverk i steinene slik at de kunne brukes som skoleveg for elevene på den nærliggende jordbrukskolen. Rekkverket førte imidlertid til at isgangen i elven fikk forskjøvet flere av steinene, men disse er senere blitt lagt tilbake der de lå.

Vurdering

Steiner lagt på rekke har gjennom lang tid fungert som veg over langgrunne elver, sund eller myrer som erstatning for bruer. En sikker datering har vi ikke, men det kan antas at denne formen for bru har vært i bruk allerede i jernalderen. En fullstendig kartlegging av disse gangsteinsrekkene er ikke foretatt på landsbasis, men Statens vegvesen i Rogaland har registrert en rekke slike i fylket. Gangsteinene over Figgjoelva er tatt med som eksempel på en form for bru som vi antar har vært utbredt i store deler av landet der de geografiske forholdene har ligget til rette for det. Det er viktig at det utarbeides spesifikke vernebestemmelser slik at gangsteinsrekken blir bevart.





175 Låga bru

Suldal, Rogaland

Sprengverkbru 1780 Brunr 11-0689

Beskrivelse

Brua er ei kombinert mastebu og sprengverkbru. Den har en total lengde på 55 meter og består av fem spenn. Landkarene er av naturstein og brua inkludert rekkverket er bygd i tre.

Historikk

Den første Låga bru ble bygd en gang mellom 1780 og første halvdel av 1800-tallet. Det er kjent at det i 1849 ble søkt om midler til ombygging på grunn av råteskader, og slik brua fremstår i dag så den også ut etter en ombygging i 1876. Siden den gang har imidlertid de fleste materialene vært skiftet ut. Vedlikeholdet ble utført av bruas brukere, og etter hvert overtatt av herredet. I 1983 og i 1995 ble brua restaurert av Statens vegvesen.

Vurdering

Trebruer har vært svært vanlige i Norge, men med dette forgjengelige materialet, har man til stadighet



vært nødt til å erstatte materialene. Trebruerne har i tillegg vært utsatt for jevnlige flommer og andre ødeleggelser. Den aktuelle brukonstruksjonen er i dag sjelden, men har tidligere vært mer vanlig. Restaureringsarbeidet som her er gjort er utført slik at de bygningstekniske prinsippene er ivaretatt, og for fremtidig vedlikehold er det viktig at det utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.





176 Terland klopp

Eigersund, Rogaland

Hellebru 1800 Brunr 11-0708

Beskrivelse

Brua er ei steinhellebru bestående av 21 løp, og har en total lengde på 60 meter. Som rekkverk er det satt opp stabbesteiner, og brudekket består av støpte betongplater som er dekket av sand, grus og gress.

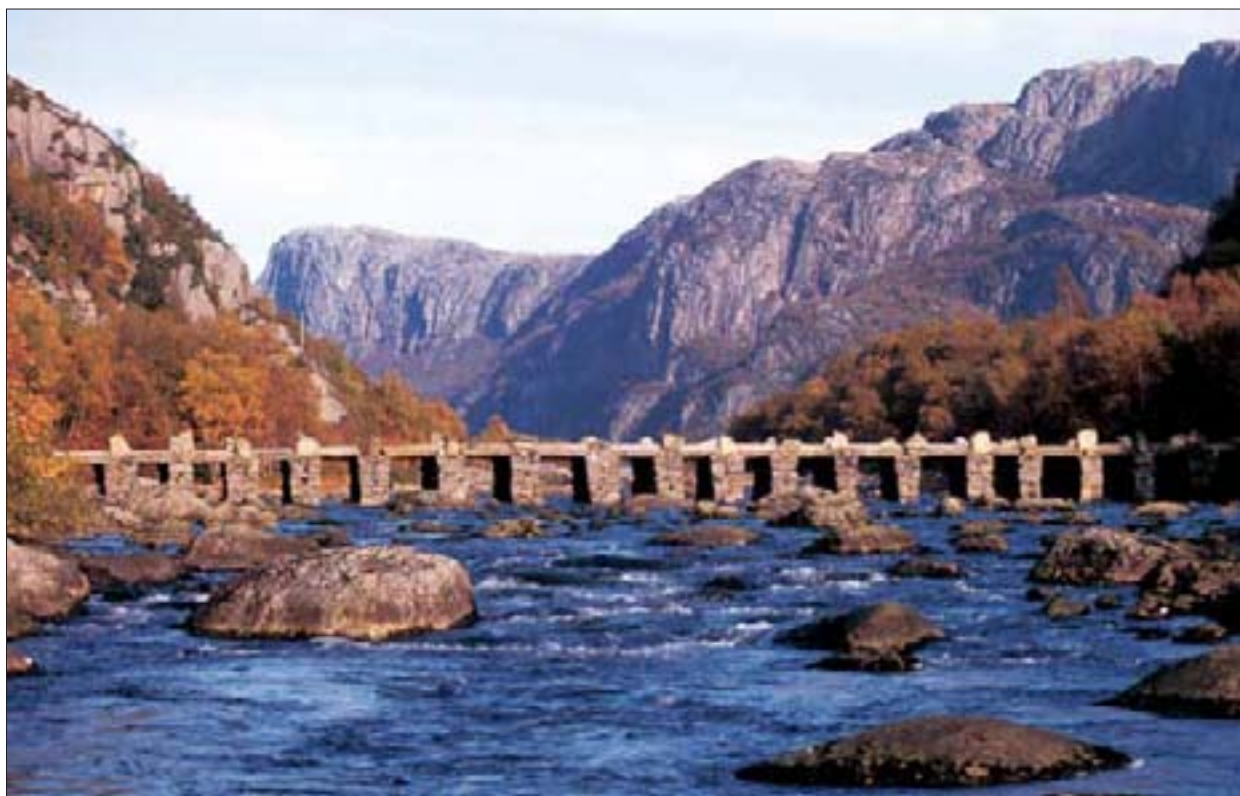
Historikk

Det antas at brua ble bygd omkring 1800 med det formål at den skulle dekke lokalbefolkningens behov for å krysse Gyaåna. Da ny veg mellom Helleland og Gya sto ferdig i 1898 førte dette til større trafikk over brua, og det igjen førte til at brua bl.a. ble gjort høyere slik at ikke lenger høy vannstand i elven skulle hindre ferdselen. Trafikken over brua varierte i løpet av første halvdel av 1900-tallet. På midten av 1900-tallet begynte Statens vegvesen å ta ut grus i nærheten, og i den forbindelse ble det kjørt med større anleggsmaskiner over brua. Dette førte til store ødeleggelser og kjøring over brua ble stoppet helt i 1977. På 1980-tallet og igjen på begynnelsen av 1990-tallet ble brua istandsatt etter en stor flom, og det ble da lagt betongdekke på brua.



Vurdering

Med sine 60 meter er Terland klopp å regne for Nordens lengste steinhellebru. I 1993 ble brua foreslått på UNESCOs World Heritage List. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for Terland klopp.





177 Skjæveland bru

Sandnes og Klepp, Rogaland

Hvelvbru 1853 Brunr 11-0566

Beskrivelse

Skjæveland bru består av til sammen ti hvelv hvorav seks er såkalte falske hvelv. Hvelvene er i murt huggen stein, og brukarene er forsterket med isbrytere. For å hindre utgravning fra Figgjoelven, er det foretatt diverse tiltak, og elvebunnen er bl.a. dekket med steinheller. Hoveddelen av rekkverket er av støpejern, mens det på begge ender av brua står stabbesteiner. Brua har sitt opprinnelige skilt med navn og årstall, og inngår i dag i det lokale vegnettet.

Historikk

Vestlandske hovedveg var første systematisk planlagte kjøreveg som ble bygd omkring 1800 mellom Oslo og Stavanger. Stedvis ble vegen lagt i samme trase som eldre veger, men nye vegbyggingssprinsipper førte også til at vegen for en stor del ble lagt på nye steder. Dessuten var det viktig å få knyttet sammen de to byene med en gjennomgående veg. Arbeidet foregikk parsellvis i de ulike landsdelene, og omkring 1850 hadde vegen en gjennomgående kjørebredde på mellom 2,5 og 3,5 meter. Store deler av dagens Europaveg ligger i samme trase som Vestlandske hovedveg, men stedvis ligger kortere og lengre parseller igjen av den opprinnelige



hovedvegen. Skjæveland bru ble bygd som del av Vestlandske hovedveg. Etter diskusjoner om å bygge ei trebru slik det hadde vært mange av tidligere, ble det besluttet å bygge brua i stein. Brua ble tegnet av Ingebrett Mossige, og entreprenør var Gabriel Høyland som hadde levert inn anbudet. Uten ingeniørutdannelse og økonomisk sans, var Høyland en fattig mann da brua sto ferdig i 1853. Hans gode kjennskap til vegbygging resulterte imidlertid i en 100 meter lang solid steinhvelvbru. Brua ble nedklassifisert i 1966, og restaurert i 1985.

Vurdering

Brua er et eksempel på ei av de mange steinhvelvbruene som ble bygd langs Vestlandske hovedveg.



De mange steinhvelvbruene som finnes i Norge fra 1800-tallet er også et resultat av vegloven fra 1824 der det i § 62 sto følgende: «Alle Broer paa Hovedveie skulle, hvor Naturhindringer ikke forbyde det, for Eftertiden opbygges af Steen, og (Rækværket iberegnet) være af lige Bredde med Veien». Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av brua.



178 Vikedal bru

Vindafjord, Rogaland

Fagverksbru 1882

Beskrivelse

Vikedal bru ligger ikke på sin opprinnelige plass, men er flyttet ca. 10 km i nordøstlig retning. Brua er ei klinkbygd parallell fagverksbru med mellomliggende brudekke av tre og rekkverk av stål. Fagverket er 2,75 meter høyt, og brua har en spennvidde på 22 meter. De opprinnelige brukarene til brua ligger fortsatt i Vikedal og på det ene er meislet inn årstallet 1882 og kong Oscar 2.s kongemonogram.



Historikk

Vikedal bru ble bygd i 1882 og produsert ved Kværner Brug i Drammen. Den var da en av landets første norskproduserte fagverksbruer, og ble satt opp for å trafikkere vegen mellom Sandeid og Vikedal. Da kravene til kjørbuenees bæreevne økte, ble brua erstattet i 1936. Brua ble da flyttet, og fikk nytt liv som del av gårdsvegen til gården Hundseid. Brua skiftet da navn til Hundseid bru. Elven var her bredere enn der brua opprinnelig lå, så det ble bygd to trebruer på hver side av brua. Brua ble restaurert i 1995, og deler av tredekket ble skiftet og stålfagverket sandblåst og malt på nytt.



Vurdering

Brua er ei av landets første norskproduserte stålfagverksbruer. Denne brutypen var det vanlig å flytte, og mange av våre fagverksbruer forteller samme historien som denne. Fagverkets konstruksjon gjør flytting mulig på en helt annen måte enn med de aller fleste andre brutyper. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for brua.





179 Bratlandsdalen

Suldal, Rogaland

Kjøreveg 1892

Beskrivelse

Vegen gjennom Bratlandsdalen fra 1892 er delvis bevart i en sløyfe på utsiden av den nåværende Djupedalstunnelen. Her ligger noen av Norges eldste vegtunneler, men ikke med sine opprinnelige sprengflater. Statens vegvesen restaurerte denne vegparsellen etter at vegen ble lagt om i 1995, og langs vegen er det satt opp stabbesteiner, og riksvåpenet som ble hugd inn i fjellet over tunnelåpningen i 1880, er oppmalt på ny. Vegen brukes i dag som turveg.

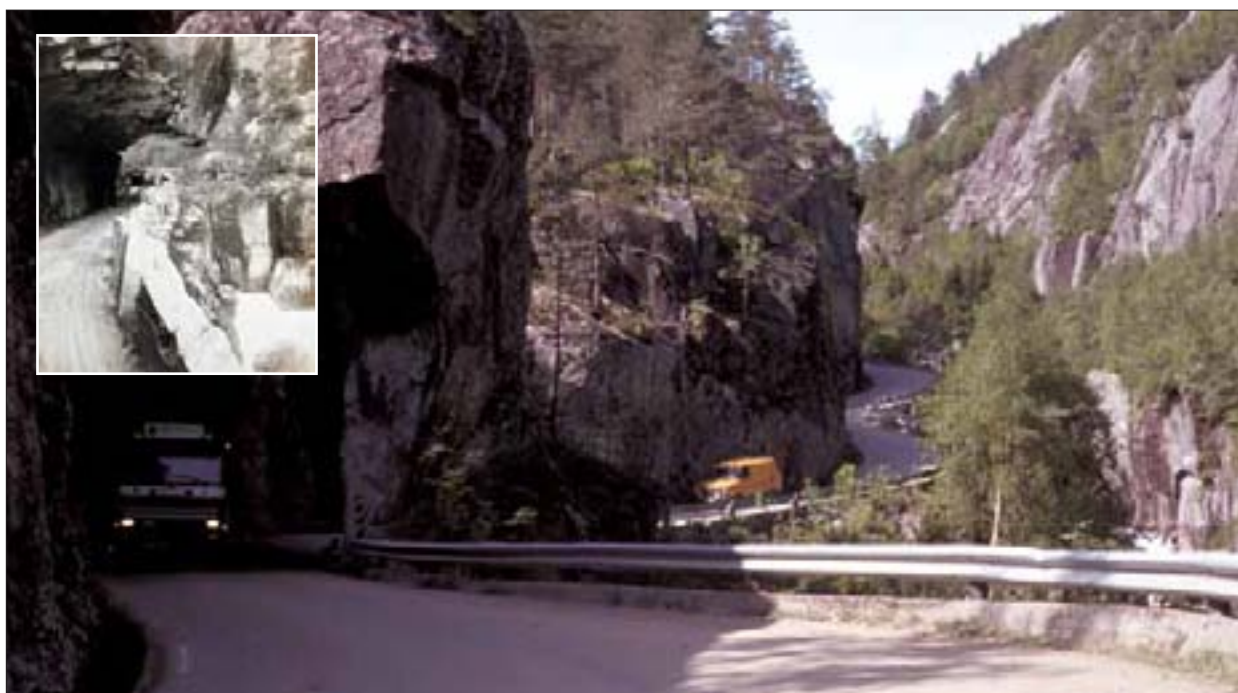
Historikk

Vegen ble bygd i årene 1879 til 1892 under ledelse av ingeniør Johan Peter Berg Landmark. Arbeidet ble påbegynt sørfra på Nesflaten, og det var opp til 70 mann i arbeid fordelt på ti arbeidslag. I de bratteste partiene ble vegen bygd med tunneler og halvtunneler, men i 1921 begynte arbeidet med å utvide vegen slik at kjøring med «motorvogn» skulle bli mulig. I 1955 ble det nok en gang foretatt utvidelser av vegen, og siste rest av halvtunnelene forsvant og tunnelene ble utvidet. I 1995 fremsto vegen som en 6 meter bred kjøreveg, og to steder var nå vegen lagt i nye tunneler. Den lengste av disse passerer forbi Djupedal, og avløste dermed gamlevegen.



Vurdering

Da vegen ble bygd, var dette på en tid da man ønsket å temme selv den villeste natur, og Bratlandsdalen var så absolutt et eksempel på vill natur. Vegen ble i sin samtid en stor turistattraksjon, og folk kom bl.a. fra Frankrike og England for å oppleve den. På grunn av sin lange brukstid har tunnelene i senere tid blitt utvidet og endret. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegen.





180 Skjoldastraumen bru

Tysvær, Rogaland

Bevegelig bru 1932 Brunr 11-0148

Beskrivelse

Etter restaurering er Skjoldastraumen svingbru nå bevart slik den så ut da den gikk ut av bruk i 1987. Brua inngår som del av et slusemiljø som etaten forvalter, og årlig holdes det en såkalt «Slusedag» der brua svinges over sundet. Resten av året er brua innsvingt mot land.

Historikk

Skjoldastraumen slusebru ble bygd i 1932, noe som også muliggjorde kryssing over Skjoldafjorden for motorkjøretøy. Brua ble bygd som ei svingbru av jernbjelker innstøpt i betong, og drevet med hånddrevet sveiv som krevde en egen slusevakt som hadde ansvaret for åpning og lukking av brua hver gang båter passerte. Et stort svinghjul gjorde det enkelt å få svingt den vel 14 meter lange brua, og fire regulerbare lodd opprettholdt bruas balansepunkt. Slusebrua fungerte frem til 1987, da den ble



avløst av ei ny og bredere vippebru. Brua ble da tatt ned og lagret, og i 1995 ble den gjenoppsatt noen meter sør for sitt opprinnelige sted.

Vurdering

Brua er et eksempel på ei bevegelig bru som er bevart med elementer som viser endring gjennom bruk. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





18188stavrangarbybru

Stavanger, Rogaland

Blev bygget 1978 Bruen 11-16498

Beskrivelse

Beskrivelse over Strømsteinsundet fra Stavanger Bruen er en eile Gassstøklaffebry som ligger på midde 29 Meter forskjøtt og med. Totalforlengde er 52 meter. Klaffespenneren er opphengt i to stier. Den er 10,67 meter høy og har et tallet 24 spenn. Ståpode spennet er 185 mm. Brillelag er selingsstøt på 20 knt som er lenget og 60 skjøtt. Byttekrafts huset. Størrelse på spekket og gasspennene er 10 til 12 knt. Bruen er av den moderne typen med en stor hydraulisk sylinder som drives av en oljepumpe.

Historikk

Historikk forskjellige alternativer ble vurdert for tilhjetraikk på land og flere steder vært vedgadd. Det er å bytte med nye bruer, eller bygge nye bruer som det gjorde i mellom. Strømsteinsundet har som en liten fjord- minst som den er det for den plek i to, avløste i 1979 den gamle fjell. Koper nok ikke er 1929. Dette var og da det ble bygget en ny brue, som den mest vanlig på den tiden. Bruen hadde to bevegelige spenn på 17 spenner. Den ble om midtpilering. Første generasjon til klaffebry var vanligvis drevet av en elektrisk motor for å gi med bremse-, gir og tannhjulsystem for å få riktig utveksling. Dette systemet som drev i et stabilt og stort tannhjul for å sikre en bytteklaff. Systemet var sårbart mht. trolens og dette har med seg å være og vedlikehold. en god løsning. Selv i sterk strøm har



Styrehuset for manøvrering av brua står oppå selve motvekten og er stort sett bemannet. I dag manøvreres mange slike bruer for det meste digitalt og ved hjelp av videokamera fra for eksempel en trafikkstasjon. Dvs. at mange av styrehusene ikke lenger er i bruk.

Vurdering

Brua er den første klaffebrya i Norge med hydraulisk drift. Sammen med de elektrisk drevne klaffebryer, rulle – og svingbryer er de viktigste utviklingstrekk for brytypen ivaretatt. Hensikten er å bevare bruas hovedkonstruksjoner og detaljer, og at brua også i fremtiden skal være bevegelig. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





183 Rennfast

Rennesøy, Rogaland

Forbindelsesveg	1992	Ev 39
Bjelkebru	1991	Brunr 11-1701
Ferjekai	1992	Brunr 11-1709
To undersjøiske tunneler	1992	
Bomstasjon	1992	

Beskrivelse

Rennfastprosjektet er del av Kyststamvegen, hovedforbindelsen gjennom Vest-Norge fra Kristiansand til Trondheim. Rennfast omfatter en rekke krevende delelementer med to bruer, Askjesundet bru og Åmøy bru, stor moderne ferjeterminal i Mortavika og to undersjøiske tunneler, Byfjordtunnelen på 5860 meter og 223 meters dypde og Mastrafjordtunnelen som er 4405 meter lang og 133 meter dyp. På Sokn ligger bomstasjonen hvor mer enn en million biler passerte i 1997. Tunnelene har tre kjørefelt og tverrsnitt på 72 meter og har belysning, ventilasjon, brannslukningsutstyr, nødtelefoner, pumpestasjoner, variable skilt og sperrebommer. Alle tekniske anlegg kan fjernovervåkes. Mortavika ferjekai ligger innefor en diger molo som er bygd etter et prinsipp der hulrommene mellom steinene er like viktige som steinene selv. Hulrommene virker som støddempere på bølgene og minsker slagkraften betraktelig. Anlegget omfatter



venteplass for 300 biler, uteområde med bord og stoler og lekeplass, samt servicebygg. Ferjekaien er bygd for å kunne ekspedere stor trafikk med bred ferjelem der to biler kan kjøre om bord samtidig. Den er også tilrettelagt for eventuell fremtidig kataranferje.





Historikk

Utbyggingen av Rennfast kom som en effektivisering av vegtrafikken langs kysten nord for Stavanger. Anlegget er hundre prosent bompengefinansiert. Antallet kjøretøyer gjennom bomstasjonen ved Sokn har vært sterkt økende. Gjennom prosjektet ble Rennesøy landfast med Stavanger og Nord-Jæren og Rennfast knyttet Nord- og Sør-Rogaland tettere sammen. Avanserte målemetoder innen seismikk og akustikk ble tatt i bruk for å få bestemt optimal plassering av de undersjøiske tunnelene. Ferjesambandet Mortavika-Arsvågen

ble lagt slik at overfarten ble kortest mulig for å spare reisetid over fjorden. Dette er en av de mest værutsatte strekningene i området. Havneanlegget måtte derfor få dimensjoner utover det vanlige. Ferjekaien hadde et av Norges dyreste kaianlegg da den ble åpnet og ferjestrekningen er i dag den mest trafikkerte i Rogaland.

Vurdering

Rennfast er et meget viktig anlegg for effektivisering av vegtrafikken langs en av hovedvegene i landet. Anlegget inneholder flere elementer som er utformet ved hjelp av nye teknikker. Måten traseen er lagt på er helt ny med undersjøiske tunneler og ferjesamband på det mest værutsatte stedet i området. Kvaliteten i anlegget er høy og anlegget vil kunne ha lang brukstid, avhengig av hvordan den videre endringen av vegsambandene i området vil bli. Hensikten er å bevare vegen fra Mekjarvikvegen til Mortavika inkludert de to undersjøiske tunnelene, Askjesundet bru, bomstasjonen ved Sokn, samt Mortavika ferjekai med linjeføring og hovedkonstruksjoner. Fylkesveg mot Åmøy inkluderes ikke i vernet. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





184 Hafrsfjord

Stavanger, Rogaland

Gang- og sykkelveg 1998 Fv 382

Beskrivelse

Gang- og sykkelvegen går mellom sjøen og fylkesvegen i Hafrsfjord og det er lagt vekt på å bevare mest mulig av den gjenværende standsonen. Området har flere kulturminner som båtstøer og naust og det var viktig å bevare disse ved utbyggingen. Kjørvegen er lagt et stykke lenger inn enn man ellers ville gjort, slik at sykkelvegen og steinmurene fikk plass. Et stålrekkverk som åpner for godt utsyn er satt opp mellom sjøen og gang- og sykkelvegen. Gang- og sykkelvegen har egen belysning i tillegg til det fylkesvegen har.

Historikk

Gang- og sykkelvegen ble anlagt som en utbedring og komplettering av en eldre vegstrekning for å binde sammen gang- og sykkelvegnet mellom grensen til Sola kommune og Madla. Gamle steinfyllinger ble bearbeidet på en slik måte at strandsonenes kvaliteter igjen kom til syne. Anlegget fikk i 1997 tildelt Vegdirektørens «Vakre vegers pris».



Vurdering

Anlegget representerer de senere gang- og sykkelvegene der det på samme måte som ved de nyeste rasteplassene, gjøres en spesiell innsats for å ivareta estetiske hensyn. Mange tiltak er gjort for å sikre høy kvalitet, og anlegget skiller seg klart fra de første enklere og tilforlatelige gang- og sykkelvegene som ble bygd. Målet er å bevare linjeføring, sidearealer og detaljering. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





185 Vestlandske hovedveg

Lund, Rogaland – Flekkefjord, Vest-Agder

Kjøreveg	1844	
Hengebru	1844	Brunr 10-0003
Hvelvbru	1844	Brunr 10-0002

Beskrivelse

Vegen over Tronåsen er ca. fem km lang, og bygd med åtte svinger à 180 grader på vestsiden av åsen. På østfra har den en stigning opp mot 1:3. Vegdek- ket består av delvis grus og delvis asfalt. Langs vegen er det satt opp stabbesteiner og smijerns- rekkverk. Enkelte steder er det bevart mindre grus- tak der det har vært tatt masser i vegens brukstid. Et grensemerke i støpejern fra 1849 står ved fylkes- grensen. Den ene brua, Bakke bru, er ei kjedehenge- bru med kjeder av smidd stål og leddbolter. Den har en spennvidde på 53,5 meter. Landkarene og tårnene er i murt tilhugd stein, og brudekket er av tre. På brua er det påmontert skilt som forteller største tillatte aksellast. Bakkekleiva bru er ei stein- hvelvbru med en total lengde på 13 meter. Brudek- ket er asfalt, materialene består av grovt tilhugd stein. Langs brua og brukarene er det bygd en tørr- mur med smijernsrekkverk på toppen. Dette ble satt opp på 1980-tallet. Deler av vegen er fylkesveg, mens andre parseller brukes som atkomstveg og som turveg.



Historikk

Vegen ble bygd i perioden 1839 til 1844, og var en del av Vestlandske hovedveg. Vegen ble lagt i samme trase som en tidligere rideveg, da nordsiden av Lundevatnet var for bratt til at man vurderte å legge vegen der. Resultatet ble at vegen fikk en maksimal stigning på 1:3, og postverket måtte

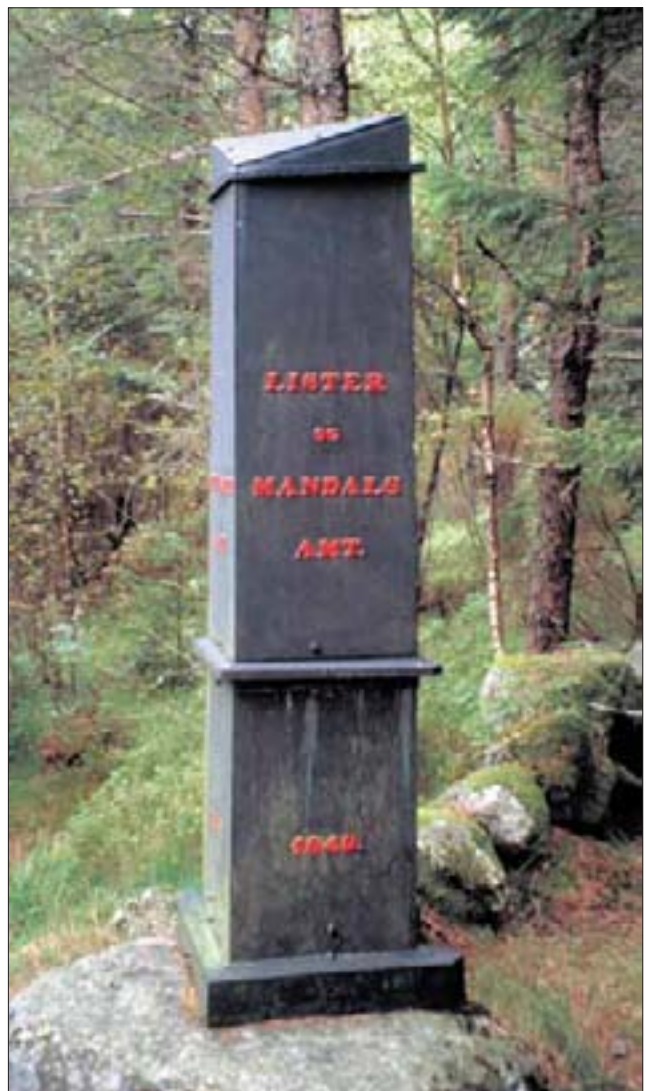




visstnok bruke to hester i stedet for en på denne strekningen! Som del av veganlegget ble det bygd to bruer som krysset Sira. Den ene som er ei såkalt kjedehengebru, ble trolig bygd etter impulser fra England og etter tegninger av vegmester Georg Daniel B. Johnson. Begge bruene har blitt forsterket i løpet av sin brukstid, og på kjedehengebrua ble bæresystemet av tre byttet ut med stål i 1930-årene. I 1931 ble deler av vegen brukt i det berømte Monte Carlo billøpet, men den ble etter hvert vanskelig å forser med sine bratte stigninger, og i 1946 ble den avløst av ny hovedveg. Den nye vegen ble lagt i det gamle jernbanesporet. Vegen over Tronåsen ble imidlertid gjenåpnet som riksveg i en kort periode i 1973, og fungerte da som omkjøringsveg for personbiler. På begynnelsen av 1990-tallet pågikk det omfattende restaureringsarbeider på kjedehengebrua.

Vurdering

Vegen over Tronåsen er en flott bevart vegparsell av den Vestlandske hovedveg. Som en av de vanskeligste vegstrekningene med sine bratte stigninger og skarpe kurver, har vegen blitt lite endret i løpet av sin lange brukstid. På denne vegstrekningen er i tillegg Norges første hengebru bevart. Brua regnes som fredet etter Kulturminneloven selv om det aldri har vært tinglyst. Det er viktig at det utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av vegstrekningen og bruene for fremtiden.





186 Postvegen

Lyngdal, Vest-Agder

Rideveg	1793
Hellebru	1800

Beskrivelse

Denne strekningen av postvegen er ca. 5 km lang, og veggrunnen varierer mellom gress, fjell og grus. Enkelte steder ser vegen ut som en hulveg, andre steder er den oppbygd med tørrmur. Over myrområder er det lagt trestokker. Vegen passerer over ei lita steinhellebru som består av tre heller. Stedvis finnes det bevart tørrmurte stikkrenner. Vegen krysses flere steder av nyere skogsbilveger, og den brukes i dag som turveg.

Historikk

I 1647 ble det innført organisert postvesen i Norge, og frem til 1719 var postvesenet privat og hadde få postruter. Fra 1719 overtok staten ansvaret for posten, men allerede fra 1650-tallet var det ordnet postførsel mellom Kristiansand og Stavanger. Vegen gikk da i samme trase som de eldre ridevegene, men disse ble til stadighet vedlikeholdt og utbedret. Da den Vestlandske hovedveg ble påbegynt omkring 1800, tok denne etterhvert over som hovedvegen gjennom fylket. Denne parsellen av postvegen var en omlegging som ble gjort i 1793. Opprinnelig gikk vegen rundt Lenafjorden, men nå ble den lagt i rett linje over fjorden. Vegen ble nedlagt som hovedveg i 1823.



Vurdering

Vegen har i stor grad fått ligge uten å bli berørt av moderne inngrep. Den representerer postvegen som en stadig utbedret rideveg, noe de tørrmurte stikkrennene og steinmurene viser. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.





187 Sørlandske hovedveg

Kvinesdal og Flekkefjord, Vest-Agder

Chausse	1925	
Hvelvbru	1921	Brunr 10-0197

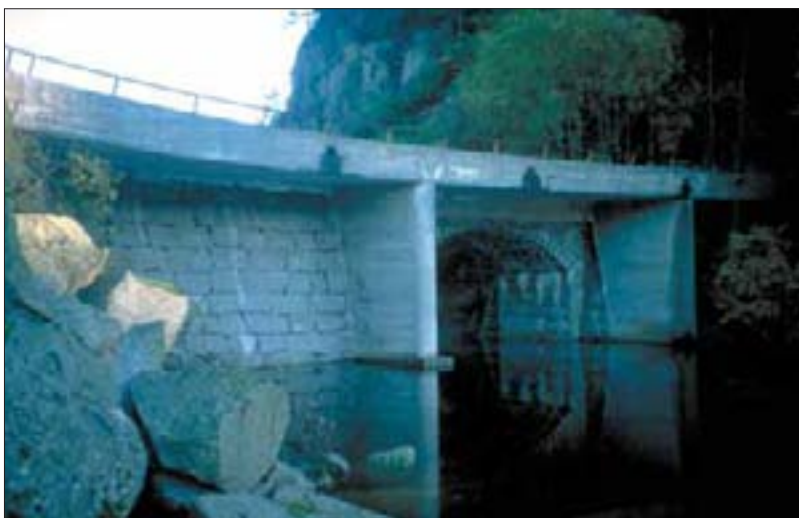
Beskrivelse

Denne parsellen mellom Lindland og Hestespranget er en omlegging av Vestlandske hovedveg. Vegen er på ca. 5 km og snor seg rundt koller og små knauser, men er også stedvis sprengt inn i fjellet og lagt på fylling. Langs vegen står kantstein av betong, og på vegens innside går en 1,5 meter bred grøft. Hvelvbrua fra 1921 er bygd av tilhugd stein i sementmørtel. Vegen har asfaltdekke som viser tegn på manglende vedlikehold, og den brukes i dag som gårdsveg og anleggsveg for Tinnfos Jernverk.



Historikk

Deler av Vestlandske hovedveg ble på 1900-tallet lagt om da bilens inntreden på vegnettet satte andre krav til bl.a. vegens stigningsforhold. Denne parsellen avløste i 1925 en del av Vestlandske hovedveg som på dette partiet hadde en bratt kleiv som måtte forseres. Den nye vegen ble atskillig lenger enn den gamle, men hadde et maksimalt stigningsforhold på 1:20. Denne vegen ble igjen avløst av ny Ev 39 i 1982, og har i løpet av sin tid som hovedveg vært breddeutvidet, spesielt i svingene. I tillegg ble brua forsterket med en betongplate i 1967.



Vurdering

Vegen har hatt en brukstid på omkring 60 år i en tid da det skjedde store endringer innen norsk vegbygging. Vegstrekningen med hvelvbrua er først og fremst eksempel på en veg som har vært endret, forsterket og tilpasset den stadig økende biltrafikken. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer fremtidig vern.

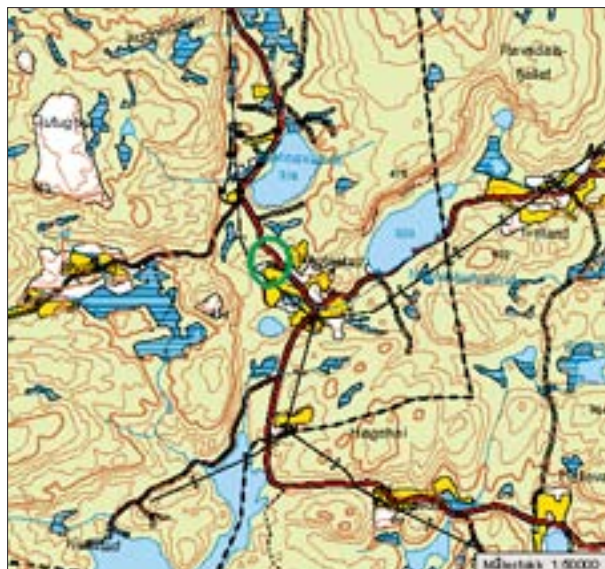




188 Nagelstad

Hægebostad, Vest-Agder

Brøytestasjon 1943 Gnr/bnr 8/14



Beskrivelse

Brøytestasjonen består av en brøytebilgarasje og en forlegningsbrakke. Anlegget krever noe vedlikehold, men fremstår som svært opprinnelig. Forlegningsbrakken har i flere år vært brukt som fritidsbolig for etatens ansatte. Bygningens interiør er delvis modernisert.

Historikk

Brøytestasjonen ble oppført i 1943 på en heieovergang som for okkupasjonsmakten var en viktig strategisk og taktisk østvest-forbindelse gjennom fylket.

Vurdering

Bygningene er eksempler på en brøytestasjon fra 1940-tallet. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for bygningsanlegget.





189 Østerhus bru

Åseral, Vest-Agder

Bjelkebru 1953 Brunr 10-0292

Beskrivelse

Brua er ei bjelkebru i betong med en total lengde på ca. 27 meter. Landkarene er bygd i betong med vingemurer i murt stein. Brudekket er også betong, og brua ligger i dag som del av Rv 455.

Historikk

Brua ble bygd i 1953 som landets første bjelkebru med utenpåliggende kabler, og den ble bygd for å teste de nye byggemetodene som da var utarbeidet for betongbruer.

Vurdering

Brua kan betegnes som ei eksperimentbru der uttesting av nye metoder var vesentlig. Metoden gikk ut på å bruke spennkabler i betongbruene slik at man kunne bruke mindre betong og dermed få redusert kostnadene. Brua er i god stand etter jevnlig vedlikehold, og vitner om at de nye metodene viste seg å være godt brukbare. Hensikten er å bevare brua som et eksempel på den første brua i landet som ble bygd etter nye byggemetoder for betongbruer, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.





190 Kjevik bru

Kristiansand, Vest-Agder

Bjelkebru 1956 Brunr 10-0313

Beskrivelse

Brua har to stk. sveiste stålplatebærere som hovedbjelker med fem spenn, det største på 40 meter. Totallengden er 180 meter. En stålplatebærer består av stålplater sveiset sammen til en I-bjelke. Den er materialbesparende i forhold til valsede bjelker og egner seg for større spenn. Brudekket i betong er i samvirke med platebæreren, dvs. at det på toppflensen er påsveiset dybler som siden er støpt inn i brudekket. I tillegg er betongdekket utstøpt i seksjoner og midtre del av spennene er midlertidig oppspenst under bjelkene mens den ferdige brua har permanent spennarmering mellom bjelkene over pilarene. Landkarene og pilarer i betong er fundamentert på trepæler.

Historikk

Planlegging av ny kryssing av Toppdalselva for å bedre vegforbindelsen østover fra Kjevik flyplass begynte å bli håndfaste rundt 1949 da forslaget om å bruke sveiste stålplatebærere som bjelker dukket opp. Brutypen er lett, og dette passet bra på det aktuelle brustedet som hadde svært dårlige grunn-



forhold. Utvikling av brutypen startet på midten av 1920-tallet ute i Europa, og NSB brukte konseptet rett før krigen. Pga. en del alvorlige sammenbrudd ble fag-miljøet forsiktig og utviklingen/bruken av brutypen stoppet opp i påvente av gode forklaringer. Kjevik bru ble derfor den første av brutypen i Statens vegvesens regi. Staten sto for betongarbeidene mens A/S Vulkan Jernstøperi & Mek. Verksted i Oslo leverte stålkonstruksjonene. Da auto-matsveising var uegnet, måtte alt sveises for hånd. Firmaet sertifiserte hele 18 stk. sveisere for jobben. Brua ble åpnet for trafikk i 1956. I 1987 ble det påhengt en ensidig gang/sykkel-bane med gitterristdekk. Diverse reparasjoner er utført på pilarene pga. undergraving.

Vurdering

Brua er den første med sveiste stålplatebærere som hovedbjelker i regi av Statens vegvesen. Diverse andre «nye» konstruksjonsprinsipp og byggemetoder ble også tatt i bruk og gjør brua til ei eksperimentbru. Brutypen er relativt lett, og er senere mye brukt ved dårlige grunnforhold, men da i en forenklet versjon. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





191 Daleheftet-Neset

Vennesla, Vest-Agder

Kompensasjonsveg 1963 Rv 9



Beskrivelse

Vegen går gjennom et kupert barskoglandskap vest for hoveddalføret. På strekningen ligger vegen for det meste i helt ny trase, men den følger også stykkevis traseen fra forrige vegutbygging i 1880-årene. Vegen har fullgod standard med myk linjeføring og lange, terrengtilpassede overgangskurver eller klotoider og korte rettlinjer. Rekkverk består av opprinnelig plasstøpt betongrekkverk og nyere autovern i stål. Strekningen er 4,8 km lang.

Historikk

Vegen var en erstatning for Setesdalsbanen og sto ferdig omkring 1963. Den ble bygd etter idealer som ble innført i norsk vegplanlegging rundt 1960 der myk linjeføring sto sentralt. Vegen er lite endret siden den ble bygd, men deler av opprinnelig rekkverk er skiftet ut.

Vurdering

Vegstrekningen er et meget tydelig eksempel på vegbygging med fullgod standard fra sin tid. Idealene innen tidens vegplanlegging ble fulgt, og vegen er fortsatt bekvem å kjøre på selv om nye ide-

aler senere har kommet til. Høy standard på kompensasjonsveger var vanlig, noe denne også er et eksempel på. Kompensasjonsveger er et viktig trekk ved veghistorien i Agderfylkene, og det var derfor avgjørende å få med gode eksempler fra disse fylkene. Dette omfatter både veger som erstatter nedlagt jernbane og veger som erstatter jernbane som ikke kom. Målet er å bevare vegstrekningen slik den ligger i dag mht. linjeføring, bredde, standard og detaljering. Oppgradering og eventuell endring av vegdekke vil være fullt forenlig med formålet med vernet. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





192 Øyan-Audnedal

Marnadal, Vest-Agder

Forbindelsesveg 1983 Rv 461

Beskrivelse

Vegstrekningen går over Kosmoheia i indre Vest-Agder i moderat kupert terreng. Landskapet varierer fra barskogområder til dyrket mark med spredt bebyggelse. Vegen følger delvis Sørlandsbanen. Strekningen har kapasitet for 10 tonn akseltrykk, men har en god del svinger.

Historikk

Vegen har blitt utbedret for å tåle tømmertransporten. Akseltrykket ble hevet fra 8 tonn, vegen ble breddeutvidet, mens linjeføringen ble beholdt. Den hadde opprinnelig Otta-dekke, men dette er senere supplert med vanlig asfaltdekke.

Vurdering

Vegstrekningen er eksempel på utbedret veg, tiltak som har vært svært vanlige og en viktig del av vegbyggingen etter 1960. Årsakene til behovet for utbedring kunne variere, men her har økt tungtransport



på veg vært hovedårsak for utbedringstiltakene. Vegen ønskes bevart med samme linjeføring. Endringer i fundamentering, bredde eller vegutstyr vil være forenlig med hensikten med vernet, som er å bevare en vegstrekning med opprinnelig kurvatur, som har vært utbedret for å tåle tyngre trafikk. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





193 Postvegen

Risør, Aust-Agder

Kjøreveg/Rideveg 1800



Beskrivelse

Vegen er 7 km lang, og går mellom Hamne og Bråten i et småkupert landskap. Små utbedringer er gjort, og der den går over mindre ujevnheter i terrenget, er det fylt ut med tørmurer. Vegen er i stor grad lagt i en rett linje, og følger således det franske byggeprinsipp der traseen ikke viker for bratte kneiker eller lignende. Over myrområder er det lagt ut trestokker. Enkelte steder er små fjellknauser sprengt vekk. Vegen brukes i dag som turveg.

Historikk

I 1647 ble det innført organisert postvesen i Norge, og innføringen av postruten mellom Oslo og

Kristiansand omkring 1670 førte til at de eldre ridevegene stadig ble utbedret og vedlikeholdt. Da man begynte å bygge den Vestlandske hovedveg omkring 1800, tok denne etterhvert over som hovedvegen gjennom fylket. Som en del av postvegen ble denne parsellen stadig utbedret, og det antas at vegen var del av et arbeide som pågikk omkring 1790 til 1800 for å gjøre ridevegen kjørbær. Da ny kjøreveg ble opparbeidet på begynnelsen av 1800-tallet, gikk denne ut av bruk som hovedveg.

Vurdering

Vegen har med sin korte brukstid som kjøreveg fått ligge urørt for senere utvidelser og endringer, og er i stor grad bevart slik den opprinnelig ble bygd. Den er et eksempel på postvegen mellom Oslo og Kristiansand, og må ses som en representant for denne viktige hovedvegen. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for vegen.





194 Vestlandske hovedveg

Gjerstad, Aust-Agder – Kragerø, Telemark

Fransk prinsipp 1805

Beskrivelse

Denne vegstrekningen er på 4,5 km og går mellom Brøndalen i Aust-Agder og Linkjennndalen i Telemark. På de bratteste partiene er vegen bygd opp med tørmurer på yttersiden, og skåret inn i terrenget på innersiden. Vegen passerer forbi flere nedlagte husmannsplasser, og deler av vegen er i dag i bruk som skogsbilveg.

Historikk

Vestlandske hovedveg var første systematisk planlagte kjøreveg som ble bygd omkring 1800 mellom Oslo og Stavanger. Stedvis ble vegen lagt i samme trase som eldre veger, men nye vegbyggingsprinsipper førte til at vegen for en stor del ble lagt på nye steder. Dessuten var det viktig å få knyttet sammen de to byene med en gjennomgående veg. Arbeidet foregikk parsellvis i de ulike landsdelene, og omkring 1850 hadde vegen en gjennomgående kjørebredde på mellom 2,5 og 3,5 meter. Store deler av dagens Europaveg ligger i samme trase som Vestlandske hovedveg, men stedvis ligger kortere



og lengre parseller igjen av den opprinnelige hovedvegen. Denne vegparsellen ble nedlagt som hovedveg i 1923.

Vurdering

Vegen er et eksempel på den første kjørevegen gjennom denne delen av landet, og har i liten grad blitt endret siden den gikk ut av bruk i 1923. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne vegstrekningen.





195 Byklestigen

Bykle, Aust-Agder

Rideveg 1829

Beskrivelse

Byklestigen er stedvis bygd som en trapp, og på det laveste partiet er den bygd på tørrmurer opp til 7,5 meter i ytterkant. Den er delvis sprengt ut i fjellet, og for å muliggjøre ferdsele her, er det bygd trappe-trinn av to rundbjelker med tverrgående trinn av plank. Langs trappen følger det et rekkverk av tre. Vegen er i dag brukt som turveg.

Historikk

Denne Byklestigen avløste den eldre Byklestigen, og var ferdig bygd i 1829. Vegen besto da delvis av tretrapper. Den var også delvis sprengt inn i fjellsiden, og hadde mindre stigning enn den eldre ridevegen. Vegen hadde en brukstid på 50 år, da den ble avløst av den nye kjørevegen som ble lagt langs fjorden i 1879. Trappen og rekkverket ble restaurert både i 1977 og i 1992, og man var opptatt av å ta vare på de håndverksmessige detaljene.

Vurdering

Vegen er spesiell med sine trekonstruksjoner og trappe-trinn, og viser en type veg som har vært i bruk på de bratteste fjellpartier der vegbygging ikke lot seg gjøre på annen måte enn å bygge vegen «utenpå» fjellet. Vegen er av mer regional betydning som en del av ferdselsvegen innover Setesdalen, men er like fullt av nasjonal betydning med sin særegne konstruksjon. Det er viktig å ivareta de bygningstekniske metodene som har vært brukt, slik at Byklestigen bevares slik den opprinnelig ble bygd. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for å ivareta dette.





196 Fossveit bru

Tvedestrand, Aust-Agder

Buebru 1837



Beskrivelse

Brua er ei buebru av fem støpejernsbuer. Brudekket er av tre og rekkverket av rundjern som er festet i øyekroker. Bruas spennvidde er ca. 19 meter. På begge sider av brua er det satt opp stabbesteiner, og på sørsiden står en milestein i støpejern fra 1805.

Historikk

Brua ble bygd som del av Vestlandske hovedveg, og erstattet den opprinnelige trebrua på stedet. På 1800-tallet var det stor aktivitet i området med mølle- og sagbruk, og trafikken passerte over brua frem til 1865 da vegen ble lagt om. Brua ble restaurert i 1985 av Statens vegvesen i samarbeid med Riksantikvaren.

Vurdering

Brua er ei av to støpejernsbruer i landet. Fossveit bru er den av de to som fortsatt ligger på sitt opp-

rinnelige sted. Brua er en sjelden brutype i norsk sammenheng, og det er ikke vanskelig å forstå at materialene til brua må ha vært både kostbare og tunge å frakte. Ikke overraskende ligger bruene i nærheten av datidens store jernverk. Hensikten med vernet er å bevare brua i sin helhet inkludert byggemateriale og detaljer. I tillegg er det viktig å bevare milesteinen som del av dette miljøet.





197 Sørlandske hovedveg

Risør og Tvedestrand, Aust-Agder

Chausse 1878
Bjelkebru 1937 Brunr 09-0033



Beskrivelse

Vegen på 5,2 km mellom Sogne og Sauvika følger et småkupert sørlandslandskap, og er lagt med slakt stigningsforhold langs sidene av dalføret. Enkelte steder er sidemurere bygd i tørrmur, men stort sett består ytterkantene av steinfyllinger som er dekket av vegetasjon. Vegen er stedvis sprengt inn i fjellet, og stabbesteiner er bevart langs mesteparten av strekningen. På denne parsellen ligger ei bjelkebru av stål med tredekke og spennvidde på 17 meter. Brua har et rekkverk som består av tre langsgående stålrør, og brukarene er bygd av huggen tørrmurt stein med en betongsokkel øverst. Vegen har asfalt-dekke, og vegstrekningen er del av fylkesvegen.

Historikk

Fra 1830 til 1870-tallet ble det foretatt en del utbedringer av Vestlandske hovedveg, og på enkelte steder ble vegen helt omlagt. Man unngikk da de bratteste bakkene, og fikk med chausse-prinsippet

lagt vegen mykere i terrenget. Denne vegparsellen ble bygd i perioden 1876 til 1878, og passerte over ei bru som ble erstattet av ny bjelkebru i 1937. Vegen var en del av hovedvegnettet frem til 1963 da ny veg sto ferdig.

Vurdering

Vegen er et godt eksempel på en veg bygd etter chausse-prinsippet som har hatt lang brukstid, men samtidig ikke har vært endret i særlig grad. Rekkverket av stabbesteiner er godt bevart. Ny veg var ferdig i 1963, og først omkring dette tidspunktet begynte kravene til bredere og bedre veg å komme. Brua er ei svært tidstypisk bru fra en tid der de opprinnelige bruene ble erstattet etter hvert som akseltrykket økte. Hensikten med vernet er å bevare strekningen i sin nåværende form, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne vegparsellen og for brua.





198 Åmfoss bru

Åmli, Aust-Agder

Hvelvbru 1918 Brunr 09-0006



Beskrivelse

Brua er ei murt steinhvelvbru i to spenn. Hvert spenn er på 40,9 meter. På bruas østside er den sammenbundet med ei betongplatebru på 13 meter. Steinhvelvbrua har asfaltdekke og rekkverk av stål med stålrør og utvendig nettinggjerde. Den er bygd av jevnstor tilhuggen stein og har mange kunstneriske detaljer, deriblant lyktestolper som står over hvert brukar.

Historikk

Åmfoss bru ble bygd i forbindelse med veganlegget Dølemo-Nergården. Anleggstiden varte fra 1907 til 1914, men brua ble først avlevert i 1918. Anlegget dannet da den siste forbindelsen mellom kysten og innlandet til Tovdal. Brua ble påbygd med ei platebru i betong i 1973 i forbindelse med omleggingen av riksvegen som da ble lagt i det gamle jernbanesporet.

Vurdering

Åmfoss bru er flombelyst i mørket, og er et landemerke med symbolverdi for Åmli. Brua var da den ble bygd ei av Nord-Europas lengste steinhvelvbruer. Brua har riktignok fått en påbygning i form av ei nyere platebru, men selve konstruksjonen, dimensjonen og utseende på den har stor verneverdi. Det er viktig at vernet av brua også inkluderer detaljer og vegutstyr. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for dette.





199 S-S-S-vegen

Risør, Aust-Agder

Forbindelsesveg 1936/1960 Rv 351

Beskrivelse

Vegen følger fjorden og slynger seg mellom knauser i det typiske Agderlandskapet. Betongkanter bygd med glideforskaling følger vegen og avløses stedvis av autovern i stål. Vegen passerer bygningsanlegg fra tidligere kysttilknyttede næringer slik som sag for skipstømmer og kystgårder. Det er i dag bosetting en del steder langs vegen. I en ende går vegen ned til Øysang ferjekai hvorfra den verneverdige bilferja «MS Øysang» har daglige avganger til Risør. Etter flere utbedringer gjennom tidene har vegen i dag et 1960-talls preg.

Historikk

Byggingen ga vegutløsning til kystområdene i Nordfjorden og Søndeledfjorden. Vegen ble planlagt fra slutten av 1920-årene og ble utført som sysselsettingsarbeid. Den var ferdig i 1936 og hadde en bredde på 3,5 meter og minste kurveradius 60 meter. Vegen er senere utbedret flere ganger og har i dag en vegbredde på ca. 6 meter.



Vurdering

Vegen er et typisk eksempel på en en-feltsveg, som er utbedret med breddeutvidelser i flere omganger opp gjennom tiden til brukbar standard. Linjeføringen har fortsatt preg fra 1930-tallet, men bredden, asfaltdekket og de nyeste autovernene viser at vegen er modernisert. Den representerer derfor en kategori som det finnes mange av på landsbasis. Med sine mange mindre endringer viser vegen tidsdybde. Vegutløsning til griskrendte strøk er et svært viktig trekk ved veghistorien langs kysten på 1900-tallet, og en viktig del av samfunnshistorien. Vegen følger terrenget gjennom et vakkert kystlandskap og har stor opplevelsesverdi. Hensikten er å bevare linjeføringen og utformingen med bredde, vegskulder og de ulike typene autovern. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





200 Ubergsmoen-Rislandsfeta

Vegårshei, Aust-Agder

Kompensasjonsveg 1973 Rv 415

Beskrivelse

Vegen går fra Simonstad som har vært et sentralt sted for trelastindustri i lang tid, mot Åmli. Vegen går i et kupert terreng i indre Agder og følger for en stor del Nidelva. Den har fullgod standard og er delvis lagt i den nedlagte jernbanens trase. Ved Simonstad ligger deler av skinnegangen igjen. Flere stasjonsbygninger står igjen langs vegen og benyttes i dag som boliger.

Historikk

Vegen ble bygd i perioden 1965 til 1973 som kompensasjon da jernbanen ble nedlagt. Skogbruk og treforedling har i flere hundre år vært en viktig virksomhet i Aust-Agder, og tømmertransport utgjør i dag en viktig bruk av vegen. Standarden på vegen måtte være god nok til at denne transporten kunne gå over fra jernbane til veg. Kompensasjonsveger har generelt hatt fullgod standard fordi vegene skulle være gode erstatninger for jernbanen som forsvant, eller som aldri kom.

Vurdering

Kompensasjonsvegene er et typisk trekk for Agderfylkene og et viktig trekk i perioden etter 1960 på



landsbasis. To ulike former for kompensasjonsveger ble bygd, de som erstattet nedlagt jernbane, og de som ble bygd med høy standard der jernbane en gang var planlagt. Denne er et eksempel på de første. Vegen har lange rettsrekninger og slake kurver, noe som tydelig vitner om at vegen er lagt i den gamle jernbanetraseen. Vegstrekningen søkes bevart slik den ligger med linjeføring og bredde. Restene etter jernbanen ved Simonstad søkes også bevart, samt de gamle stasjonsbygningene der det er mulig. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





201 Skarsvegen

Seljord, Telemark

Kjøreveg 1700



Beskrivelse

Vegstrekningen er ca. 7,5 km lang og går mellom Svartdal og Åmotsdal. Den følger et kupert terreng med til dels bratte stigninger. Vegen er i stor grad lagt på steinfylling som stedvis består av tørrmurer. Over flere myrpartier er det lagt kavlebruer. Langs vegen er det bevart en rekke tørrmurte stikkrenner. På flere større steinblokker er det innhugget årstall, og i tillegg er det bevart såkalte «skjenkesteiner» der man serverte brennevin til de reisende. Vegdekket består for det meste av gress og noe grus. Vegen brukes i dag som turveg i tillegg til at den stedvis også brukes som skogsbilveg.

Historikk

Vegen var en del av hovedferdselsvegen fra Seljord og vestover til Åmotsdal og Rauland frem til omkring 1870.

Vurdering

Vegen er svært godt bevart, og fremstår i dag som representativ for en kjøreveg fra 1800-tallet. Store deler av vegen har fått gro igjen, noe som gjør vegen til en flott turveg for gående. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne vegstrekningen.





202 Bandaksli

Tokke, Telemark

Kjøreveg 1860



Beskrivelse

Vegen er en tilførselsveg til Telemarkskanalen. Den er stedvis lagt i svært bratt terreng med krappe svinger, og vegens høydeforskjell er omkring 250 meter. Vegen er delvis oppbygd på tørrmur av bruddstein med murhøyde opp til 2 meter. På et punkt er den lagt i en knute, også kalt «Hekta». Denne ligger i dag som en sløyfe på siden av kjørevegen. Langs vegen står både en vegviser av stein og en milestein, i tillegg er det på fjell og løse steiner innhugget årstall og initialer. Bandaksli brygge er ikke lenger et stoppested for rutebåtene som trafikkerer kanalen.

Historikk

Bandakslivegen ble bygd fra 1859 til 1860 i forbindelse med åpningen av Telemarkskanalen i 1852. Fra siste halvdel av 1800-tallet var vegen også viktig transportveg for frakt av malm fra Åmdal verk til Bandaksli brygge. Ved knuten var det etterhvert vanskelig å passere for busser og større kjøretøyer, og i 1943 ble vegen omlagt. «Hekta» ble liggende utenfor vegen, men ble istandsatt på 1990-tallet. Bandaksli brygge var tidligere et handels- og kommunikasjonsknutepunkt. Stedet var spesielt viktig for reisende og for frakt av varer til og fra Fyresdal og Setesdal.

Vurdering

Vegen er en viktig sammenbindingsveg. Den kom som følge av åpningen av Telemarkskanalen i 1852, og bandt dermed vann og land sammen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegen.





203 «Murane»

Nome, Telemark

Chausse 1892

Beskrivelse

Vegstrekingen langs Telemarkskanalen er på ca. 1,7 km og dekket består av grus og gress. Muren mot kanalen er i murt bruddstein og opp til 2,5 meter høy. Langs hele vegstrekingen er det stabbesteiner. På noen partier er det i vegens overkant murt steinvoller ut mot vegen for å hindre utglidning av masse. Den gamle vegen kan stedvis ses nedenfor i vannet. Vegen brukes i dag som turveg.

Historikk

I årene 1847 til 1853 ble vegen mellom Ulefoss og Strengen bygd. Da Hogga sluser ble bygd, ble imidlertid vegen neddemmet, og ny veg måtte bygges. Denne ble lagt oppå den gamle og bygd etter chausse-prinsippet på en fylling langs kanalen. Vegen var en lang periode eneste kjøreveg mellom Lunde og Flåbygd.



Vurdering

Vegen er et eksempel på en veg bygd etter chausse-prinsippet som er svært godt bevart. Vegen ligger ved siden av Telemarkskanalen, og til sammen utgjør de et samferdselsmiljø. Det er viktig at vegen blir bevart i den form den har i dag med stabbesteiner som står langs vegens ytterside mot vannet. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





204 Sundkil bru

Kviteseid, Telemark

Bevegelig bru 1901 Brunr 08-0388

Beskrivelse

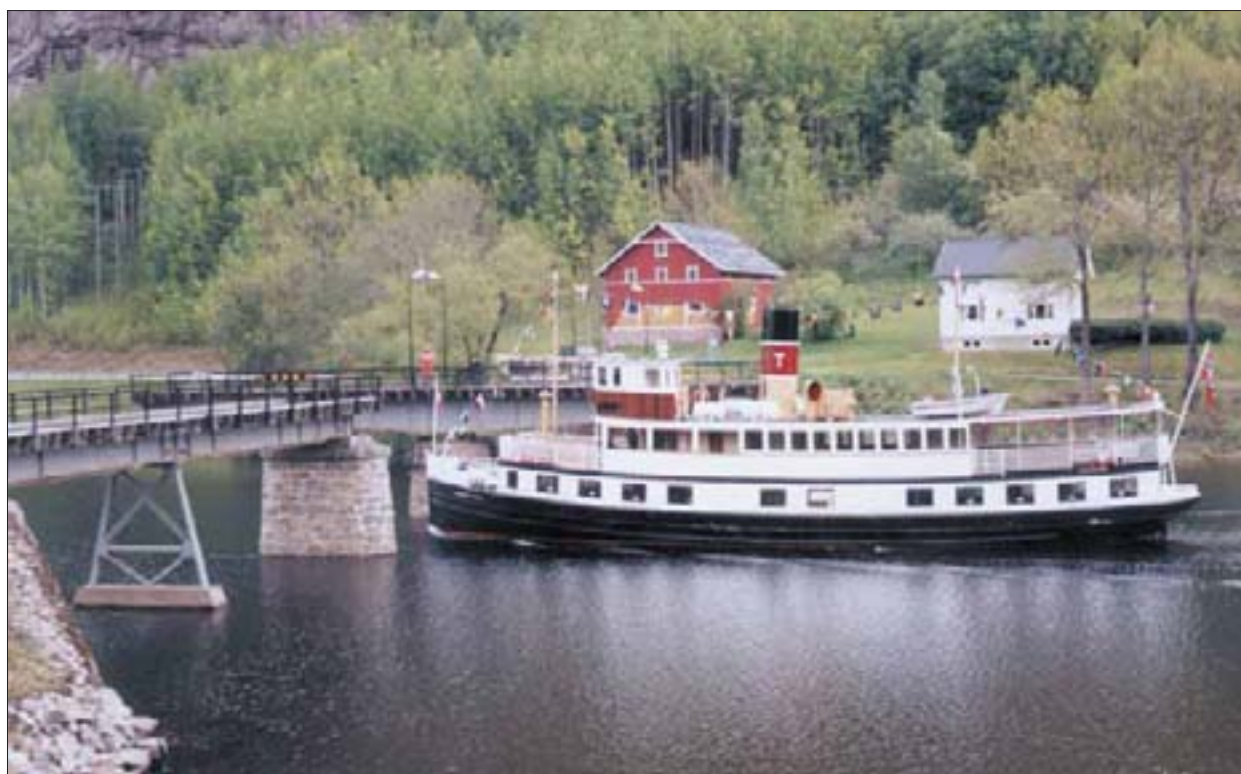
Brua er ei svingbru i stål med fem spenn. Total lengden er på 74,3 meter. Brudekket består av tre, og brua dreier 45 grader ved åpning. Den inngår i dag som del av Rv 41, men blir om kort tid erstattet av ny bru.

Historikk

Før brua ble bygd i 1901 var det ferjetransport over Sundkilen. I perioden fra 1861 til 1897 var det imidlertid satt opp ei trebru 150 meter lenger sør. Bruas overbygning og svingmekanisme ble levert av Christiania maskinverksted.

Vurdering

Brua er ei av tre bruer av denne typen bevegelige bruer i Norge. Brua er fredet.





205 Tveitsund bru

Nissedal, Telemark

Hvelvbru 1918 Brunr 08-0082

Beskrivelse

Brua er ei steinhvelvbru bestående av fint huggen mørtelmurt stein med et spenn på 62 meter. Rekkverk og to portaler på hver side av brua er i betong. Ved begge landkar er det bygd opp til dels lange steinmurer for å hindre utvasking av jordsmonn ved brukarene. Brua er i dag en del av riksvegnettet.

Historikk

Hovedferdselen gjennom Nissedal gikk tidligere over Tveitsund. Det var ferje over sundet inntil Tveitsund bru ble bygd i 1918.

Vurdering

Brua er et godt eksempel på en steinhvelvbru bygd omkring 1900 da det i stadig større grad ble benyttet fint huggen stein og mørtel i steinhvelvbruene. Brua er den tredje lengste steinhvelvbrua i Norge, og den lengste med spennhøyde på kun 2,4 meter. Brua er fredet.





206 Gamle Ulefoss bru

Nome, Telemark

Fagverksbru 1933



Beskrivelse

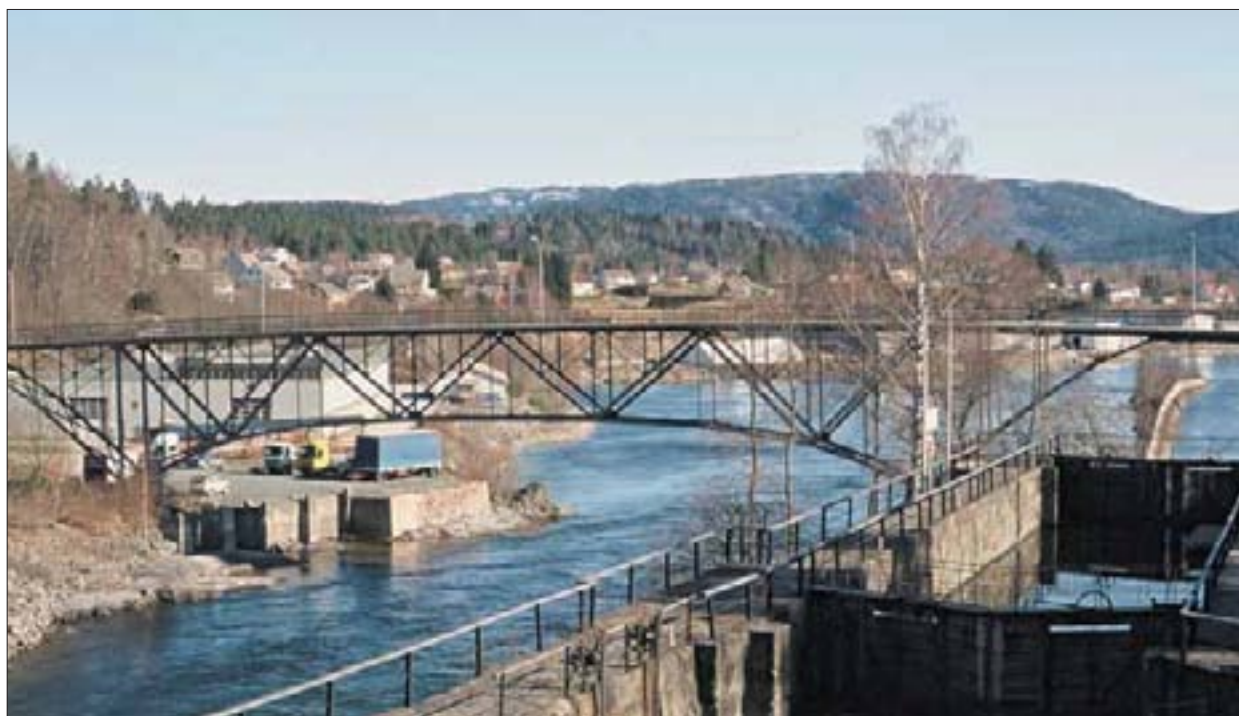
Brua er ei stålfagverksbru med underliggende fagverk. Den har tre spenn og en totallengde på 130 meter. Pilarene og det ene landkaret er i tilhuggen mørtelmurt stein, og det andre landkaret er i betong. Brudekket er asfalt, og rekkverket er av stål. I hver ende av brua er angitt største tillatte aksellast. Brua har en kjørebane, og er i dag en del av en kommunal veg.

Historikk

Brua ble bygd i 1933 etter vegvesenets tegninger og levert av Alfred Andersen Mekaniske verksted i Larvik. Brua var frem til 1978 en del av Rv 36, men da ble vegen lagt utenom Ulefoss sentrum.

Vurdering

Gamle Ulefoss bru er en representativ brutype for sin tid, og inngår i et miljø med bl.a. eldre industribygninger fra Ulefoss Jernverk. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av brua.





207 Korketrekkeren

Porsgrunn, Telemark

Kjøreveg	1941	Fv 30
Platebru	1941	Brunr 08-0125

Beskrivelse

Korketrekkeren i Langangen er del av Fv 30 som går i sløyfe over ei betongplatebru med totallengde på 7,6 meter. Brua har rekkverk og brukar i betong.

Historikk

Omkring 1750 ble den første kjørevegen anlagt i Kokkersvoldbakkene, og fra 1858 til 1861 ble vegen lagt i nåværende vegtrase. Vegen ble da bygd som en knute, og brua ble bygd som ei steinhvelvbru av tilhuggen stein. I 1939 ble vegen utbedret og steinhvelvbrua skiftet ut med dagens betongplatebru. Vegen hadde funksjon som hovedveg frem til ny Ev 18 sto ferdig i 1979. Vegen ble da lagt i bru over Langangen.

Vurdering

Korketrekkeren er en spesiell konstruksjon som det finnes noen få eksemplarer av i landet. Anlegget kan ses i sammenheng med Knuten i Geiranger, Møre og Romsdal og Korketrekkeren i Åmot, Buskerud. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for dette anlegget.





208 Dørdal-Tangen

Bamble og Kragerø, Telemark

Avkjørselregulert hovedveg 1971 Ev 18

Beskrivelse

Strekningen går fra Dørdal i Bamble til Tangen i Kragerø og ligger i et kupert landskap med vann og koller. Vegen ligger med slake overgangskurver med brede asfalterte skuldre på siden av selve kjørebane. Rasteplasser med enkel utforming er anlagt på begge sider av vegen. En rad med bjerke-trær skiller den østlige rasteplassen fra vegen. Flere tverrgående bruer sørger for at lokaltrafikk kan passere.

Historikk

Utbyggingen var et skritt mot målet om høyere standard på Ev 18, dvs. hovedvegen fra Østlandet mot Sørlandet langs kysten. Parsellen nord for denne har fortsatt 1960-tall standard og forskjellen i standard er godt merkbar. Ny trase er under utarbeidelse for strekningen nord for den utvalgte. Vegen er planlagt etter tidens idealer med overgangskurver eller klotoider og uten rettstrekninger.

Vurdering

Vegstrekningen er et tydelig eksempel der samtidens idealer innen vegplanlegging har fått komme



til uttrykk. Vegen har fullgod standard i samsvar med de vegnormaler som gjaldt da vegen ble bygd. Den er langt bedre enn mange andre strekninger langs Ev 18. Likevel kan det på sikt komme krav om høyere standard eller midtdeler, det siste kan det være plass til siden sidearealene på vegen er romslige. Målet er å bevare vegens linjeføring, samt rasteplasser med utforming og detaljering. Oppsetting av eventuell midtdeler eller andre sikkerhetstiltak som ikke berører linjeføringen, vil være forenlig med hensikten med vernet. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





209 Gvarv

Sauherad, Telemark

Lager 1985 Gnr/bnr 91/110

Beskrivelse

Bygningen er av typen som kalles Llentabhall, og brukes i dag som saltlager.

Historikk

Lagerbygningen ble satt opp i 1985 til bruk som saltlager. I 2001 ble de fleste av veggplatene skiftet ut pga. skader.

Vurdering

Lagerbygningen er representativ for lagerbygg som er i Statens vegvesens bruk. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av bygningen gjennom dagens bruk.





210 Seljord

Seljord, Telemark

Atkomstmarkør

1995 Ev 134



Beskrivelse

Langs Ev 134 ved avkjøringen til Seljord sentrum står en atkomstmarkør formet som tre kyr. Skulpturen er laget av billedkunstner Trygve Barstad. I tillegg til ordinær vegskilting gir skulpturen avkjøringen en spesiell oppmerksomhet.

Historikk

Siden slutten av 1980-tallet har det vært økende interesse for å etablere kunst i forbindelse med veganlegg. Etter at Ev 134 ble lagt utenom Seljord sentrum, ble det i et samarbeid mellom Statens vegvesen og Seljord kommune laget en atkomstmarkør, som henspiller på Dyrsku'n som holdes i Seljord hvert år i september.

Vurdering

Utsmykning og kunstverk i veganlegg har fått større utbredelse de siste årene. Det vanligste er skulpturer i rundkjøringer og på rasteplasser. Denne skulpturen har i tillegg en praktisk funksjon. Skulpturen kan stå som representant for den mest benyttede kunstformen i veganlegg i Norge.





211 Bergstigen

Sande og Hof, Vestfold

Rideveg 1697



Beskrivelse

Vegstrekningen er på ca. 3,5 km og går fra Saga til Høybråten gård. Vegdekket består av gress, grus og jord, og er stedvis gjengrodd av vegetasjon. Enkelte bygde konstruksjoner som murte stikkrenner er bevart. Langs vegstrekningen er det også bevart rester etter fundamenter for telegrafstolper. Vegen har til dels bratte stigninger; derav navnet Bergstigen, og brukes i dag delvis til tømmerdrift og som turveg.

Historikk

Bergstigen antas å være brukt allerede i forhistorisk tid, men ble sannsynligvis først utbedret til kjøreveg da general Casper Hermann Hausmann i samarbeid med grev Wedel Jarlsberg startet Eidsfos Verk i 1697. Bergstigen ble i den forbindelse brukt til malmtransport og kullkjøring fra Drammen via Konnerud og Sande og videre til jernverket. På slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet var en springmarsj med telegram fra Eidsfoss til Sande verdsatt til 25 øre, og det var gjerne smågutter som påtok seg disse oppdragene. Foruten dette var vegen også en del av postruten.

Vurdering

Vegen er et eksempel på en verksveg som etterhvert fikk en utvidet bruk. Fra omkring 1700-tallet og fremover opprettes det i Norge flere jern- og bergverk. Med denne oppblomstringen av ulike industrier økte også kravet til gode transportveger. For å sikre Bergstigen må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





212 Kullerødli

Andebu, Vestfold

Lager 1921 Gnr/bnr 16/19



Beskrivelse

Anlegget er i stor grad opprinnelig, men brukes i dag til andre lagerformål enn de opprinnelige.

Historikk

Bygningsanlegget ble bygd i 1921 og besto da av en beredskapsbrakke og et lager.

Vurdering

Bygningsanlegget er typisk for sin tid, og representativt for en bygningstype som har vært vanlig i Statens vegvesen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for bygningen.





213 Røssesund bru

Tjøme, Vestfold

Buebru

1952

Brunr 07-0212



Beskrivelse

Brua er ei buebru i armert betong, og med mellomliggende brubane. Brudekket er i armert betong, og rekkverket er av stål. Brua består av ni pilarer og to buefundament i betong. Hovedspennet er på 76 meter. Brua er belyst med lysstolper. Den er i dag en del av Fv 380.

Historikk

Planene om å bygge ny bru over Røssesund startet i 1937, men på grunn av andre verdenskrig ble arbeidet stanset. Som et resultat av diskusjonen omkring finansiering av prosjektet, ble det vedtatt å ta bompenger istedenfor ferjeavgift, og i tillegg bruke bompenger fra Vrengen bru som lå lenger nord og var del av samme vegnettet. Da brua sto ferdig i 1952, avløste den den eldre kabelferja. I 1999 ble brua totalrenovert, noe som skapte reaksjoner blant lokalbefolkningen pga. de store støy- og støvplagene som dette medførte.

Vurdering

Brua forbinder de to største øyene i Tjøme, og utgjør et landemerke i Røssesundet og i den vestfoldske skjærgården. Fra Tjøme kommunes side er det ytre ønske om å få vernet lysarmaturet på brua. For å sikre bruas konstruksjoner inkludert viktige elementer som eksempelvis lysarmatur og rekkverk, må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sørger for at dette blir bevart gjennom dagens bruk.





214 Kanalbrua

Tønsberg og Nøtterøy, Vestfold

Bevegelig bru 1957 Brunr 07-0148

Beskrivelse

Brua er ei såkalt klaffebru eller vippebru, og har brubane som kan vippes opp slik at båter kan passere. Dette styres fra et kontrolltårn i betong som er plassert på bruas sørvestre side. Bruas byggematerialer er betong og stål, og på den ytre betongfasaden er det dekor. Landkarene er hule og brukes som verksted for reparasjoner på brua. I den ene pilaren er motor og drivverk for klaffene. Brudekket er betong, og bruas totale lengde er på 89 meter. På begge sider av kjørefeltene er det fortau. Brua har stålrekkverk og utplasserte flaggstenger. På bruas nordside er det undergang med belysning for gående, og på nordvestre side er plassert en statue av «Førstereisgutten». Ved siden av brua finnes rester etter brukar fra den eldre svingbrua. Brua er i dag en del av Rv 308.

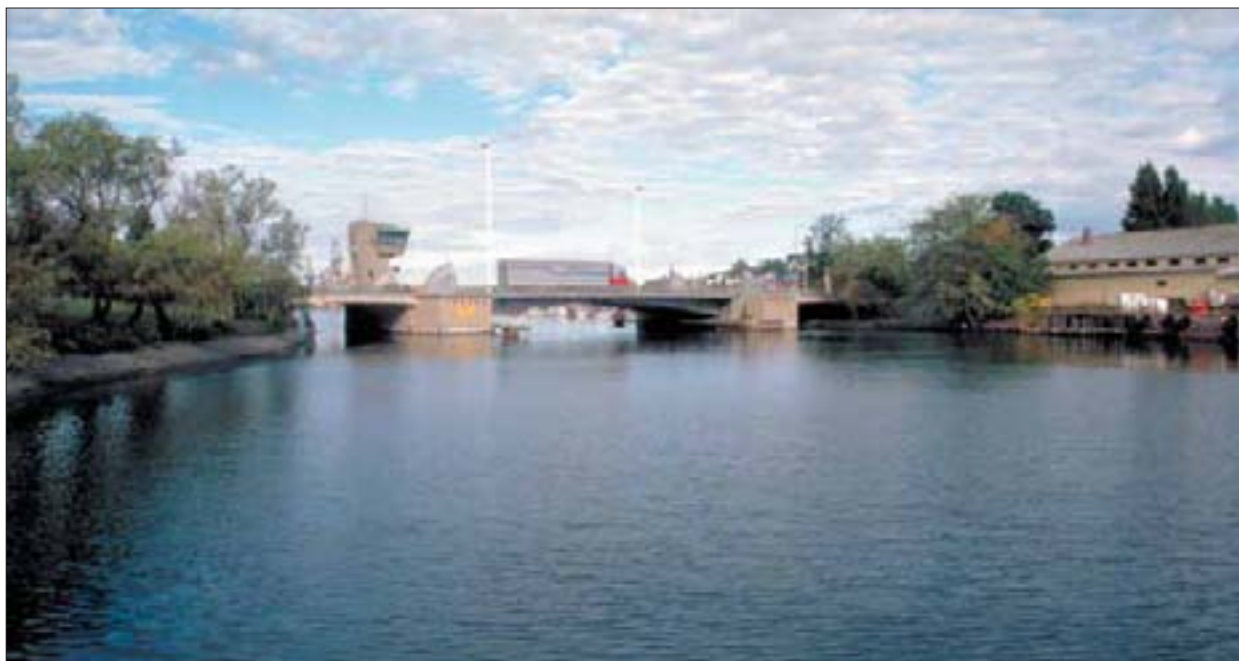
Historikk

Kanalbrua er den fjerde bevegelige brua på stedet. Den første brua ble bygd som klaffebru i 1735, og deretter ble det bygd ei rullebru i 1838 som på den tiden var den første av sitt slag i Norge. I 1896 ble det bygd svingbru, før den nåværende brua kom i 1957.



Vurdering

Brua er et eksempel på en type bevegelig bru der brubanen vippes opp. Brua har en sentral plassering over Byfjorden i Tønsberg, og er en av byens turistattraksjoner. Brua med kontrolltårnet er inspirert av funksjonalismen og har høy arkitektonisk verdi. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av brua gjennom bruk.





215 Farriseidet

Larvik, Vestfold

Kryss	1975	Ev 18
Seks kassebruer	1975	Brunr 07-0421

Beskrivelse

Veganlegget ligger ved Farrisvannet ved Larvik i Raet, endemorenen som strekker seg gjennom deler av Vestfold og Telemark. Her møtes hovedvegen mot Sørlandet og Lågendalsveien og avkjøringen til Larvik. Veganlegget omfatter strekningen fra Utsikten tunnel i nord over en viadukt ved Bøkeskogen og treplankrysset ved Farriseidet med av- og påkjøringsramper mot Larvik og mot gamle Ev 18. Vegen har to kjørefelt og krabbefelt i stigningene.

Historikk

Allerede i 1938 ble det drøftet å legge hovedvegen mot Sørlandet utenom Larvik sentrum, og i 1940 forelå seks alternative løsninger. På grunn av andre verdenskrig og følgene av den, skjedde det lite helt frem til 1960-tallet. Den sterke økningen i biltrafikken på 1960-tallet medførte at det etter hvert dreide seg om en helt annen veg enn den som var påtenkt før krigen. Hovedspørsmålene var valg av løsning forbi den fredete bøkeskogen, tilknytningen til Larvik, bru over Farriselve samt ny veg videre med tilknytning til gamle Ev 18. Endelig vedtak om motorvegløsning forelå fra Samferdselsdepartementet i 1972. Ved åpningen i 1975 var det beregnet et antall på 4500 kjøretøyer per døgn.



eksempel på. Strekningen ble planlagt med klotoider som overgangskurver, noe som også var et typisk trekk ved tidens vegplanlegging. Veganlegget viser flere tekniske løsninger av interesse med viadukt og bjelkebruer i treplankrysset. Grunnforholdene veksler langs strekningen og spesielle tiltak for utførelse av veganlegget var nødvendig. Hensikten er å bevare vegens linjeføring og treplankryssløsningen. Endringer av detaljering som rekkverk og vegutstyr vil ikke være i strid med hensikten med vernet. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.

Vurdering

Veganlegget viser et trekk ved vegplanleggingshistorien i Norge der stor trafikkmengde og trafikksikkerhetsproblemer ble løst med flerplankryss. Dette har også senere vært et ideal, og er det fortsatt i mange sammenhenger. Vegen er lagt vekk fra dyrket mark og boligbebyggelse slik kommunens og landbrukets interesser tilsa på det tidspunkt vegen ble bygd. Den viser derved hvilke prioriteringer som ble gjort på denne tiden. Hovedsiktet var å legge trafikken mest mulig utenom byer og tettsteder slik dette veganlegget er et



© FJELLANGER WIDERØE AS



216 Solum

Larvik, Vestfold

Kontrollstasjon 1978 Gnr/bnr 4076/14,16

Beskrivelse

Kontrollstasjonen er godt vedlikeholdt, og er fortsatt i bruk som vektstasjon.

Historikk

Kontrollstasjonen ble bygd i 1978 i forbindelse med byggingen av ny Ev 18. Den har vært oppgradert jevnlig frem til 1992.

Vurdering

Denne kontrollstasjonen var den første av sitt slag i Norge, og siden har dette vært en viktig bygnings-type for Statens vegvesen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bygningen gjennom dagens bruk.





217 Stokke

Stokke, Vestfold

Vegetativ støyskjerm 1991 Ev 18



Beskrivelse

Støyskjermen er plassert mellom E18 og fylkesvei 522 ved Pukkverket i Stokke kommune. Den er bygd opp med jordkjerne som holdes på plass av et metallgitter på hver side. Innenfor metallgitteret ligger det en kokosmatte. Skjermens bredde er ca. 2 meter i bakkenivå og ca. 0,5 meter på toppen. Høyden er ca. 2,5 meter. Planter dekker skjermens sider og topp. Artene er blant annet prydbusker som spiraea og potentilla samt villvin. En del av skjermen er tilsådd med gress. Siden som vender mot Ev 18 er i all hovedsak dekket av villvin, mens siden mot den mindre trafikkerte fylkesveien er mer preget av buskplanting. Det er lagt dryppvanning i toppen av skjermen langs hele lengden. Lydmessig fungerer konstruksjonen godt som en absorberende støyskjerm. Skjermen fremstår i vekstsesonen som en grønn vegg. Villvinen og felt med ulike buskarter oppleves som svært tiltalende. Lengst i syd er skjermen tilsådd med gress. Høstfargene gir villvinveggen vakker gul og rød farge før løvet faller. Vintertid, kanskje med et lite snølag, oppleves den hengende grenstrukturen til villvinen som vakker.

vegetasjonen har fått gjennom samarbeidet med Gjennestad gartnerskole. Plantenes trivsel og vekst er avgjørende for resultatet. Skjermen kan også stå som et eksempel på en tid da det var muligheter for å prøve ut nye konstruksjoner selv om de var svært kostnadskrevenende både i anlegg og drift. De reduserte vedlikeholdsbevilgningene til drift av etatens grøntområder utover på 1990-tallet har siden gjort slike prosjekter uaktuelle. Hensikten med vernet er å bevare støyskjermen slik den fremstår i dag.

Historikk

Skjermen ble bygd i 1991 i forbindelse med byggingen av ny Ev 18 på strekningen Holmene - Tassebekk. Skjermen var et forsøksprosjekt hvor planleggerne på Vestfold vegkontor ville prøve ut denne typen støyskjerm for å høste erfaringer. En viktig samarbeidspartner var Gjennestad gartnerskole som ligger like i nærheten. De har gjennomført testing av plantearter i skjermen, og har blant annet vurdert herdighet og salttoleranse. Fagfolk på gartnerskolen har helt siden byggingen hatt ansvar for vedlikeholdet av skjermen på oppdrag for vegkontoret.

Vurdering

Skjermen vurderes i ettertid å være et vellykket prosjekt. Mye av årsaken til dette ligger i den gode oppfølgingen





218 Hortenstunnelen

Borre, Vestfold

Miljøtunnel 1993 Rv 19

Beskrivelse

Tunnelen ligger langs riksvegen rett sør for Horten sentrum. Vegen ligger her mellom sjøen og den gamle jernbanelinjen. På oversiden av tunnelen ligger boliger og området oppå tunnelen er gresskledd og brukes som friområde.

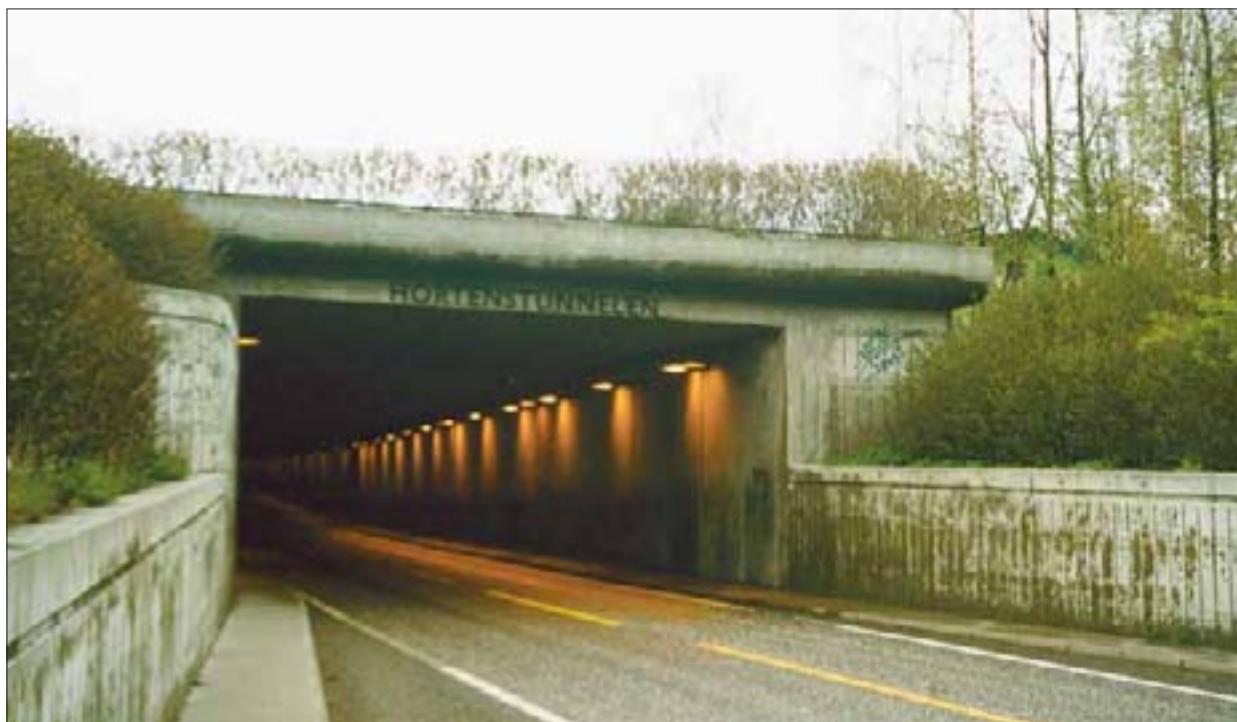
Historikk

Den første såkalte miljøtunnelen kom i 1982 i Oppland. Grunnlaget for å bygge miljøtunneler er å bevare omgivelsene eller miljøet. Det betyr at vegen i praksis kunne gått i dagen, dersom kun fremkommelighet og økonomi hadde blitt vektlagt i selve vegprosjektet. Hortenstunnelen ble bygd i 1992-93 og prosjektet ble bygd ut i samme perioden som den store sykkelvegutbyggingen i regionen. Begge tiltakene er typiske for 1990-tallets nye tiltak i regi av etaten.



Vurdering

Miljøtunneler er sammen med miljøgater, støytiltak og rik utforming av rasteplasser blant tiltak som er typiske for vegbyggingen på 1990-tallet. Miljøtunnelen i Horten har en stram og enkel utforming. Tunnelen har belysning som lyser indirekte via veggene, noe som bidrar til det presise preget i anlegget. Tunnelen søkes bevart slik den er i dag mht. bredde, høyde, overflate, form og detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





219 Sølvveien

Kongsberg, Buskerud

Kjøreveg 1624

Beskrivelse

Denne vegparsellen er bevart i en lengde av ca. 100 meter, og ligger rett i utkanten av Kongsberg sentrum. Vegen ligger som en gjengrodd sti, og går gjennom to private gårdsplasser. Deler av vegen er dekket av utraste masser fra skråningen ovenfor, og langs mesteparten av vegen er det relativt tett vegetasjon. Vegen brukes i mindre grad som turveg.

Historikk

Den første offentlige kjørevegen i Norge ble bygd mellom Kongsberg og Hokksund på 1620-tallet, som følge av at det ble funnet sølv på Kongsberg. Kong Kristian 4. bestemte således at en kjøreveg måtte bygges slik at sølvet kunne fraktes fra gruve og videre til København. Denne første «Kongeveien» blir i dag vanligvis kalt for «Sølvveien». Vegen mellom Kongsberg og Vestfossen ble etter kort tid utbedret, og denne vegparsellen ble omlagt og erstattet av Krakebakken i 1641.



Vurdering

Vegen er et eksempel på landets første offentlige kjøreveg, og er i liten grad har vært endret siden den ble omlagt i 1641. Vern av denne vegstrekningen må ses i relasjon til andre vegparsellene av Sølvveien som er valgt ut. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av vegen.





220 Sølvveien

Øvre Eiker, Buskerud

Kjøreveg

1624



Beskrivelse

Denne vegstrekningen av Sølvveien er ca. 1 km lang og går fra Teien og forbi Bakken gård gjennom dyrket mark og skogsterreng. Vegdekket består delvis av jord, grus og stein, og deler av vegen brukes i dag som gårdsveg. Ny Ev 134 deler vegen i to parseller.

Historikk

Den første offentlige kjørevegen i Norge ble bygd mellom Kongsberg og Hokksund på 1620-tallet, som følge av at det ble funnet sølv på Kongsberg. Kong Kristian 4. bestemte således at en kjøreveg måtte bygges slik at sølvet kunne fraktes fra gruvene og videre til København. Denne første «Kongeveien» blir i dag vanligvis kalt for «Sølvveien».

Vurdering

Vegen er et eksempel på landets første offentlige kjøreveg som i stor grad har fått opprettholde sin opprinnelige funksjon og bruk. Vern av denne vegstrekningen må ses i relasjon til de andre vegparsellene av Sølvveien som er valgt ut. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne delen av Sølvveien.





221 Smedbrua

Øvre Eiker, Buskerud

Hvelvbru 1767 Brunr 06-0143

Beskrivelse

Brua er ei steinhvelvbru bygd i tørrmur i likhet med begge landkarene. Bruas største lysvidde er 8,3 meter. Rekkverket består av stabbestein, og brua er i dag del av Fv 72.

Historikk

Den første offentlige kjørevegen i Norge ble bygd mellom Kongsberg og Hokksund på 1620-tallet, som følge av at det ble funnet sølv på Kongsberg. Kong Kristian 4. bestemte således at en kjøreveg måtte bygges slik at sølvet kunne fraktes fra gruve og videre til København. Denne første «Kongeveien» blir i dag vanligvis kalt for «Sølvveien». Det har lenge vært antatt at Smedbrua var bygd samtidig med vegen, men nærmere undersøkelser viser at steinhvelvbrua må ha vært bygd først omkring midten av 1700-tallet. Det er funnet doku-



mentasjon fra en reparasjon på Smedbrua i 1767, og vi må anta at brua allerede da var noen år gammel. Brua er restaurert og forsterket som del av etatens kulturminnetiltak i Kulturminneåret i 1997.

Vurdering

Brua er den eldste dokumenterte steinhvelvbrua i landet, og ligger som del av den første offentlige kjørevegen i Norge. Brua er fredet.





222 Bergenske Kongevei

Hole, Buskerud – Bærum, Akershus

Kjøreveg/Rideveg	1805
Hvelvbru	1807



Beskrivelse

Vegstrekningen over Krokskogen i Hole og Bærum kommuner er bevart i en lengde på ca. 15 km og går gjennom et skogkledt område der det ligger flere setrer og mindre gårdsbruk. Vegen er bygd etter det franske prinsipp og går delvis i rette linjer, dvs. den følger i stor grad terrenget, stedvis oppbygd med tørrmur. Den går over ei steinhvelvbru som antas å være fra 1807, og flere steder er det bevart stabbe- steiner og tørrmurte stikkrenner. På et parti av vegen er dagens kjøreveg lagt utenfor den opp- rinnelige traseen. Lengst i vest er vegen lagt gjennom et skar som kalles Krokkleiva. Denne par- sellen ble fredet i 1957. Vegen har her en stigning

opp mot 1:4, og i fjellet kan ses flere innhugde rode- merker. Øverst i Kleiva ligger den tidligere skys- stasjonen Kleivstua fra 1805. Vegen brukes i dag til ulike formål som skogsbilveg, atkomstveg til fast- boende og fritidsboliger, og ikke minst er den mye brukt som turveg.





Historikk

Bergenske Kongevei over Krokskogen ble bygd i 1805, og var frem til 1858 del av hovedvegen mellom Oslo og Bergen. Peder Anker som var generalveiintendant for Akershus stift i tidsrommet 1789 til 1800, for øvrig den eneste i Norge med denne tittelen, ble ved kongelig resolusjon av 6. november 1801 bemyndiget til å ha oppsyn med vegbyggingen. Gjennom hele 1990-tallet har det vært foretatt etappevis restaureringsarbeider på vegen med den hensikten å tilbakeføre den til sitt opprinnelige utseende. Arbeidet har vært utført i nært samarbeid med Riksantikvaren, og deler av arbeidet har vært utført gjennom tørrmuringskurs.

Vurdering

Vegstrekningen fremstår i dag som en svært godt bevart veg fra begynnelsen av 1800-tallet bygd etter det franske prinsipp der vegen stedvis er lagt på fylling av tørrmur over terrenget. Mye arbeid har vært nedlagt for å få istandsatt en rekke skadete og ødelagte tørrmurer og stikkrenner. Stabbesteiner har vært gjenopsatt der de opprinnelige er borte, og steinhvelvbrua gjennomgikk også en omfattende restaurering der store deler av byggesteinene måtte legges på nytt. Hver av steinene ble imidlertid merket, og dette er synlig på steinene i dag. Da deler av vegen er fredet, vil vi foreslå å utvide fredningen til å gjelde for hele den 15 km lange vegstrekningen over Krokskogen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring.





223 Sundhaugen bru

Drammen, Buskerud

Fagverksbru 1869 Brunr 06-1790



Beskrivelse

Brua inngår i Sundhauggata, et av de eldste gateløpene ned til Sundstedet. Den går i dag over en jernbaneskjæring. Det er stabbesteiner på den ene siden. Brua ligger i et miljø med Strømsgodset kirke med smijernsgjerde på den ene siden og en banevokterbu ved Randsfjordbanen på den andre siden. Brua ligger i det kommunale gatenettet.

Historikk

Brua var opprinnelig jernbanebru, men da akseltrykket på jernbanevognene økte, ble mange av de gamle bruene for svake. De fleste ble skrotet, men noen ble bygd om og fikk nytt liv som vegbruer. I dag er jernbanebruer fra den eldste tiden sjeldne. Sundhaugen bru ble ombygd og flyttet omkring 1920. Den erstattet da ei eldre trebru.

Vurdering

Det er bevart svært få av de eldste jernbanebruene. Fagverkets konstruksjon gjør flytting mulig på en helt annen måte enn med de aller fleste andre brutyper, og vi finner flere eksempler på jernbanebruer som senere har vært benyttet som vegbruer. Brua er sjelden og forteller en interessant historie om utviklingen og endringer i samferdselen. Den har derfor både kunnskapsverdi og opplevelsesverdi. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





224 Gulsvik bru

Flå, Buskerud

Hengebru 1906 Brunr 06-1579

Beskrivelse

Gulsvik bru er en stålhengebru i et spenn med en totallengde på 97 meter. Brua har stålrekkverk og brudekket av tre. Landkarene er av huggen stein som delvis er tørrmurt og delvis murt med mørtel. På begge sider av brua står stabbesteiner på tilstøtende veg, og på brua er det et metallskilt med opplysninger om byggeår, konstruktør og hvem som var ansvarlig for byggingen. Brua har ingen spesiell funksjon i dag.

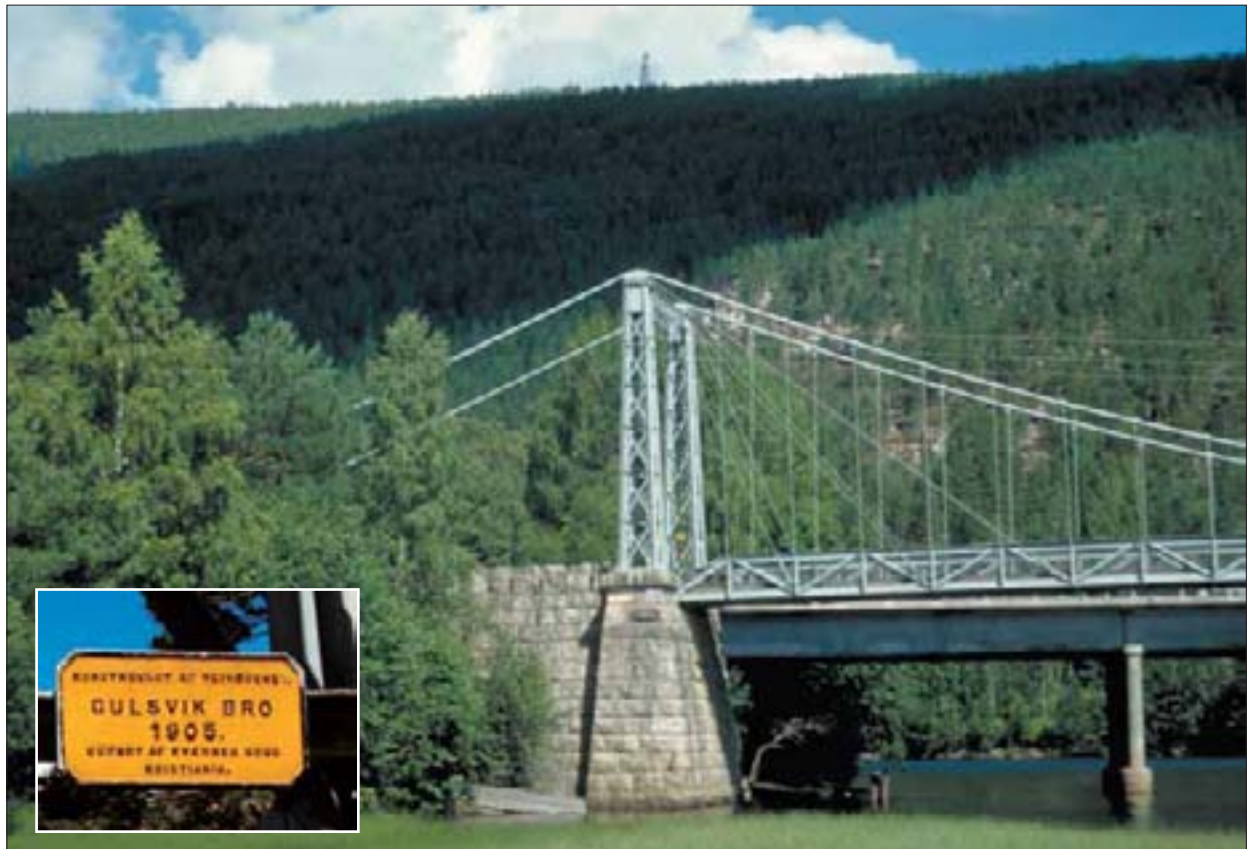
Historikk

Brua ble bygd i perioden 1903 til 1906 av Kværner Brug i Oslo, og den inngikk som del av Hallingdalsvegen frem til 1971 da vegen ble omlagt. Hoveddelen av brua ble sist malt i 1979, og nytt brudekke ble lagt i 1980.



Vurdering

Da brua ble bygd var den Skandinavias lengste hengebru. Den er et tidlig eksempel på en hengebru som etter hvert ble svært vanlig i Norge. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av Gulsvik bru.





225 Korketrekkeren

Modum, Buskerud

Kjøreveg	1923	Rv 287
Platebru	1953	Brunr 06-0325

Beskrivelse

Korketrekkeren i Åmot inngår som en del av dagens Rv 287. Anlegget består av en rondell i tilhugget stein og ei bru (Toppen bru) som går over jernbanen og vegen selv. Toppen bru er ei platebru i betong med to spenn og med fortau på den ene siden. Steinrondellen er svært karakteristisk og anlegget oppleves som helhetlig. Det ble i 2001 montert førings Skinner på steinmuren/rekkverket. Det opprinnelige stålrekkverket er i dårlig stand. I fortegnelsen av rondellen ligger Lusekoll bru, ei steinhvelvbru på 27 meter som går over et av de to elveløpene ved Åmotsund. Den inngår stilmessig som en del av anlegget med samme type tilhugget stein og rekkverk. Lusekoll bru er i dag i bruk som gang- og sykkelveg. Det er bygd ei ny kjørebru parallelt med denne.

Historikk

Sigdalsveien ble gjort farbar for vogn fra Åmot til Eggedal i 1820-årene. En omfattende utbedring fra Åmot til Prestfoss ble gjennomført i årene 1873-1897. Korketrekkeren i Åmot sto ferdig i 1923. Toppen bru, bygd i 1953, avløste ei tidligere stålbru med tilsvarende spenn. En viktig premisse for bygging av Korketrekkeren var behovet for planskilt kryssing av jernbanen. Anlegget avløste en tidligere planovergang med grunder, der en familie skal ha hatt ansvaret for å åpne og lukke grindene mot betaling. Korketrekkeren har en kurvatur, stigning og dimensjon som er tilpasset hestekjøretøy og de første automobilene.

Vurdering

Objektet er interessant som dokumentasjon av en tidsepoke der nye og økte transportbehov initierte nye veganlegg med planskilte kryssinger av jernbanen og slakere stigning. Anlegget er bevis på god ingeniørkunst, og



steinrondellen er et eksempel på godt utført murerarbeid. Korketrekkeren er et av få anlegg av denne typen som er bevart og kan sammenlignes med Knuten i Geiranger, Møre og Romsdal, og Korketrekkeren i Langangen, Telemark. Hovedkonstruksjonen på anlegget er forholdsvis opprinnelig, men krever stedvis istandsetting. Hensikten med vernet er å bevare anlegget som en helhet og tilbakeføre det til sitt opprinnelige utseende som bl.a. inkluderer rekkverket. Ved utbedring av Toppen bru, bør det vurderes om pilarene kan byttes ut med søyler som er mer lik de opprinnelige. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som balanserer mellom funksjonskrav knyttet til dagens trafikkavvikling og den kulturhistoriske verdien.





226 Løka bru

Kongsberg, Buskerud

Bjelkebru 1924



Beskrivelse

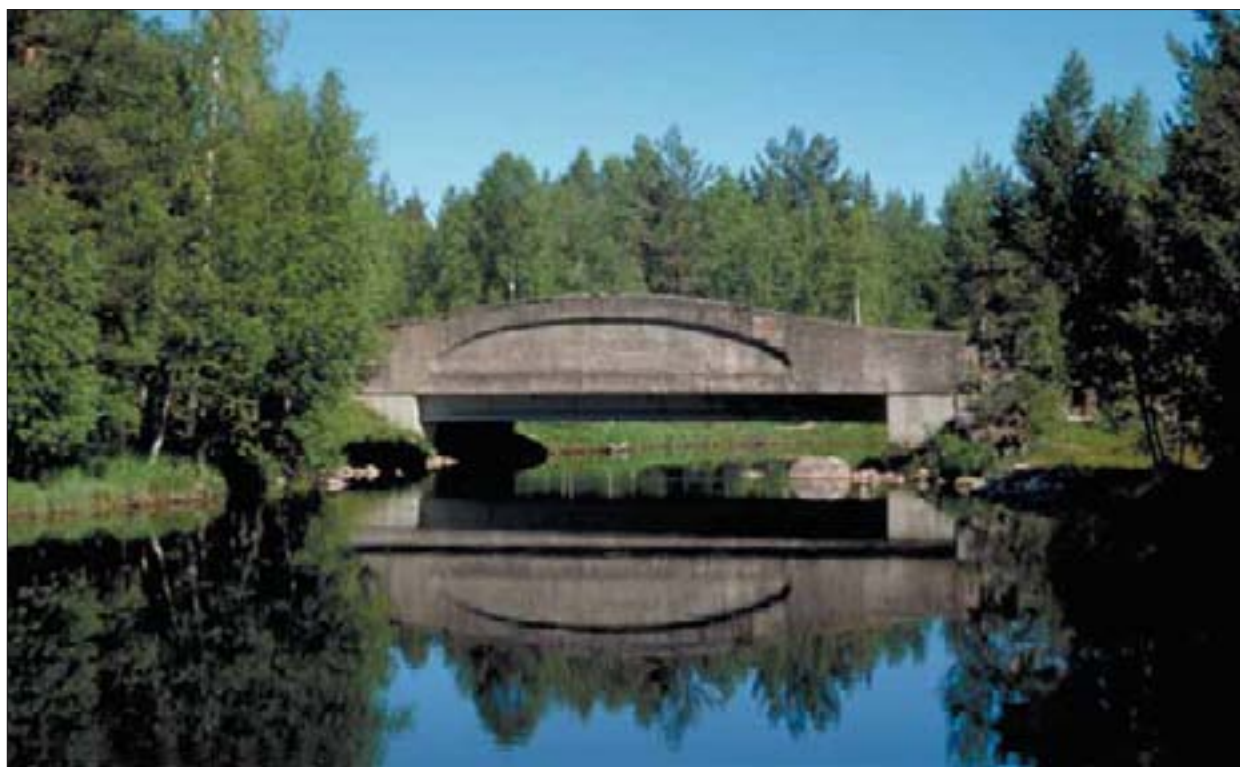
Løka bru er bygd i armert betong, og har platedekke med overliggende bærebjelker. Dekket og bjelkene er støpt som en monolistisk konstruksjon. Bærebjelkene fungerer som rekkverk. Betongen har noen korrosjonsskader. Landkarene er av tilhugget stein, og brua har et spenn med en totallengde på 19,6 meter. Brua har i dag ingen spesiell funksjon. Den ligger i synlig nærhet til dagens riksveg 37. Løka bru erstattet ei eldre steinhvelvbrua, og denne ligger også bevart i nærheten.

Historikk

Brua ble bygd i 1924, og overtok da som hovedvegbrua etter steinhvelvbrua fra slutten av 1800-tallet. Løka bru ble igjen avløst av ny bru i 1978.

Vurdering

Brua er ei såkalt «hvalfisk-bru» som det i Norge ble bygd svært få av. I dag finnes det bevart tre stykker i Norge. Brua er et eksempel på en type fagverksbru i betong. Når nye materialer ble utviklet, som her med betongen, ble disse ofte utprøvd på kjente byggekonstruksjoner som fagverket da var. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for brua.





227 Rollag

Rollag, Buskerud

Vegstasjon 1952 Gnr/bnr 11/12



Beskrivelse

Vegstasjonen består av to bygninger. I den ene bygningen er det innredet et mindre verksted og garderobe/vaskerom, og den andre bygningen benyttes til lager og spiserom.

Historikk

Vegstasjonen ble bygd i 1952, og har liten grad vært påbygd og endret siden da.

Vurdering

Bygningsanlegget er et typisk eksempel på en mindre vegstasjon fra 1950-60 årene som var en vanlig

bygningstype i etaten på denne tiden. Fasaden er den opprinnelige. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av vegstasjonen.





228 Veien-Hønefoss stasjon

Ringerike, Buskerud

Gang- og sykkelveg 1971 Fv 174

Beskrivelse

Vegminnet strekker seg fra Hønefoss stasjon langs tidligere Rv 7 til Veien med arm til Veien skole. Gangvegen følger i hovedsak kjørevegen, men er enkelte steder lagt et stykke fra vegen. Gang- og sykkelvegen går på bru over kjørevegen og gjennom flere kulverter med standard utforming av korrugerte stålrør. Området er preget av mye vegetasjon, og varierer fra spredt til tettere bebyggelse.

Historikk

Dette var hovedvegen til Hallingdal fra midten av 1800-tallet til 1983 da den ble avløst av omkjøringsvegen rundt byen. Ved økende biltrafikk utover 1960-tallet ble det behov for separat gangveg langs riksvegen, spesielt av hensyn til skolebarna. Dette anlegget markerer en endring i oppfatning av ansvar og forpliktelser overfor gående og syklende, og er dermed del av etatens organisasjons- og sosialhistorie. Dette ble den første gang- og sykkelvegen bygd etter profesjonell planlegging i Buskerud. Byggingen ble finansiert gjennom et samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunen.

Vurdering

Anlegget er et tidlig eksempel på gang- og sykkelveg i Norge med tidstypiske løsninger preget av



enkel utforming. Prosjektet ble på flere måter normgivende for den videre utbyggingen av sykkelveger. Det ble bl.a. etablert rutiner for grunnerverv, vedlikehold og tekniske løsninger som hadde betydning de neste 25 år, ikke bare i Buskerud, men på landsbasis. Anlegget kan derfor stå som eksempel for første del av gang- og sykkelvegutbyggingen i Norge. Gang- og sykkelvegen i Hafrsfjord i Rogaland viser et senere eksempel der utformingen er preget av spesielle detaljer og et ønske om å lage en form for rekreasjonsområde i tillegg til hovedfunksjonen. Målet er å bevare gang- og sykkelvegen med kulverter og vegbelysning slik det står i dag. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





229 Gulsvik

Flå, Buskerud

Rasteplass 1979 Rv 7



Beskrivelse

Rasteplassen ligger ved hovedvegen mot Hallingdal. Rasteplassen er lagt delvis i et skogholt på oversiden av vegen som stedvis ligger på fylling i vannet. Den har plener, busker, bord og stoler, samt et enkelt toalett.

Historikk

Omkjøringsvegen forbi Gulsvik sentrum kom allerede i 1964. Rasteplassen ble anlagt først i 1979. Den er en av de tidligere større rasteplassene der flere tiltak var gjort enn kun utplassering av bord og benker i vegkanten.

Vurdering

Gulsvik rasteplass er omsorgsfullt, men enkelt utformet og har tidstypiske løsninger. Den er dermed et godt eksempel på de eldre rasteplassene. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.

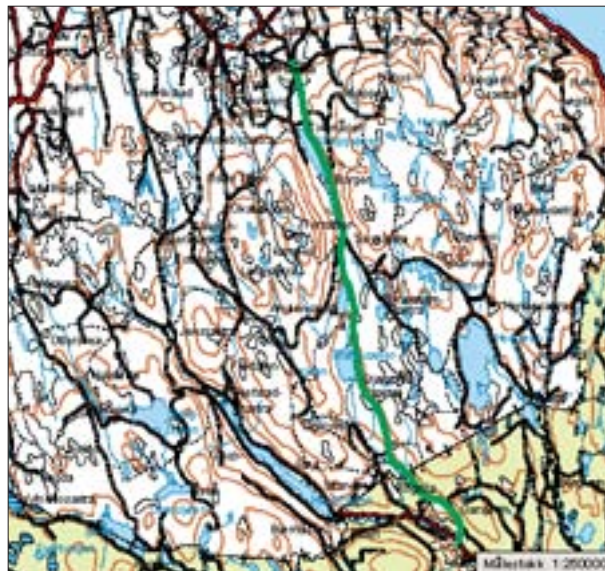




230 Trondhiemske Kongevei

Østre Toten, Oppland – Hurdal, Akershus

Fransk prinsipp	1790
Hvelvbru	1795



Beskrivelse

Denne parsellen av Trondhiemske Kongevei går over Totenåsen fra Kroken i Oppland til Skjelstad i Akershus. Vegen er ca. 17 km lang. Den går gjennom skogsmark og dyrket mark, og passerer forbi spredt gårdbebyggelse og setrer. Vegen er i liten grad bygd opp i terrenget, og vegdekket varierer mellom jord, gress og grus. Langs vegen ligger Garsjøen skystasjon som var i bruk som dette fra 1795. Vegen går over Skjærenbrua som er ei steinhvelvbru som antas å være bygd omkring 1795. Den nordligste delen av vegen er den mest opprinnelige og best bevarte delen. Vegen brukes i dag delvis som kommunal veg, traktorveg og turveg.

Historikk

Trondhiemske Kongevei ble bygd som kjørevei i perioden 1762 til 1770 etter det franske prinsipp. Vegen delte seg ved Minnesund, og hadde veglinjer på begge sider av Mjøsa. Vegen over Totenåsen ble bygd omkring 1770, og var i bruk som hovedveg frem til 1870-tallet.

Vurdering

Vegen er et eksempel på den Trondhiemske Kongevei som var en av landets viktigste kjøreveger på slutten av 1700-tallet. Vegstrekningen må ses som en av flere parseller som er valgt ut til å representere den Trondhiemske Kongevei. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne vegstrekningen.





231 Trondhiemske Kongevei

Lillehammer, Oppland – Ringsaker, Hedmark

Kjøreveg 1700 Fv 1 og Fv 321

Beskrivelse

Vegen går gjennom et jordbruksområde på østsiden av Mjøsa og følger i hovedsak det naturlige terrenget. Bakker og svinger samsvarer med og understreker rytmen i det kupert landskapet. Flere steder er likevel vegen bygd opp med tørrmur bestående av bruddstein. På det høyeste er murverket målt til 1,3 meter. Flere steder står det stabbesteiner langs murverket, men enkelte er veltet ned skråningen på utsiden. En strekning på 250 meter like sør for Bergseng stasjon har 56 stabbesteiner. Samlet lengde på grusvegen er ca. 12 km. Vegen er i dag del av Fv 1 og Fv 321.

Historikk

Vegen er en del av den Trondhiemske Kongevei mellom Oslo og Trondheim. I hovedsak kan hele denne strekningen med unntak av Morskogen sies å ha en form for kjøreveg fra rundt 1700. Kvaliteten har nok likevel vært svært varierende. Parsellen som er tatt med her strekker seg fra Freng i Hedmark i sør til et lite stykke inn i Oppland ved Rv 213 i nord. En reiseberetning fra 1723 der skribenten har



benyttet hest og «Chaise», forteller at vegen mellom Freng og Lillehammer ikke var annet enn «Back op og Back need, og een slem steenet Vey».

Vurdering

Vegen er et eksempel på en sjeldent lang og godt bevart vegstrekning fra 1700-tallet som i liten grad har vært endret og utvidet ved senere bruk. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som bl.a. sikrer at vegen beholdes som grusveg i tillegg til linjeføringen blir bevart.





232 Bergenske Kongevei

Gran, Oppland

Kjøreveg 1790



Beskrivelse

Denne parsellen av Bergenske Kongevei går mellom Granavollen og Brandbu i en lengde av ca. 6 km. Vegen følger terrenget og det småkuperte landskapet opp og ned. Ved Granavollen ligger de kjente søsterkirkene fra middelalderen, i tillegg til Granavollen Gjestgiveri som ble opprettet ved kongelig privilegium i 1716. Langs vegstrekningen ligger også bevart en rekke gravhauger og hultveger, og vegen går forbi en rekke gårder i tillegg til Tingelstad middelalderkirke og Hadeland Folke-museum. Vegtraseen er stedvis kantet med steingjerder, som delvis er i dårlig stand. I området nær Dvergsten har vegen vært utsatt for en del inngrep. Skjemmende og ødeleggende traktorspor gjør at oppbyggingen av vegen til dels er ødelagt og i ferd med å forsvinne. Med unntak av strekningen ved Dvergsten er vegen i dag en kommunal grusveg.

Historikk

Bygging av kjøreveg mellom Oslo og Bergen innebar et langvarig og krevende arbeid som strakk seg over flere tiår i siste halvdel av 1700-tallet. Det er vanlig å regne at vegen var kjørbær rundt 1793. Hovedvegen gikk her allerede før dette, men var ikke ferdig utbedret til kjøreveg. Vegen ble kalt Bergenske Kongevei, men endrer navn til den Bergenske Hovedvei med vegloven av 1824.

Vurdering

Denne vegstrekningen ligger bevart i et gammelt kulturlandskap av høy kulturhistorisk verdi, og vegen inngår som del av et bygningsmiljø som består av en samling enestående bygg fra middelalderen sett i norsk sammenheng. Området har stor verdi som turistattraksjon. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for denne vegstrekningen.





233 Bergenske Kongevei

Gran og Søndre Land, Oppland

Fransk prinsipp 1811

Beskrivelse

Strekningen av Hornskleiva er ca. 1300 meter lang. Vegen har vært preget av gjengroing og stedvis ødeleggelse av en rekkverksmur i stein, samt at stabbesteiner har vært veltet ned i skråningen på utsiden av vegen. Vegen består av til dels høye tørrmurer opp mot 4 meter, og i fjellsiden er mange spor etter borpiper. Et større restaureringsarbeid pågår med fjerning av vegetasjon i hele vegbanens bredde, samt fjerning av vegetasjon på innsiden av vegen. Dessuten skal rekkverk og stabbesteinsrekkje gjenoppbygges. En del av vegens ytterside ble sprengt vekk under krigshandlingene våren 1940, og denne delen skal bevares i stor grad slik den fremstår i dag, som en del av vegens historie. Vegen brukes i dag som traktorveg.

Historikk

Hornskleiva var et av de vanskeligste partiene på Hadeland da Bergenske Kongevei ble bygd på slutten av 1700-tallet. Vegen ble lagt lenger vest enn «Gammelkleiva» for ikke å få for bratt stigning, og byggearbeidene antas å være påbegynt i 1801. På grunn av krigsutbrudd i 1807 ble arbeidet innstilt, men gjenopptatt våren 1810. Anlegget ble ferdig på Grans side av grensen i 1811, men traseen ser likevel ikke ut til å bli åpnet før tidligst i 1813 pga. manglende ferdigstillelse i Land. I 1907 blir ny veg langs Randsfjorden ferdig, og den eldre kjørevegen nedlagt som hovedveg etter nærmere hundre års brukstid.

Vurdering

Hornskleiva er et flott eksempel på den Bergenske Kongevei der vegen i stor grad er murt opp langs fjellsiden med tørrmurer opp mot 4 meter. Murverket er svært godt bevart, foruten noen skader på rekkverk og stabbesteiner. Vegstrekningen må ses som en av flere parseller som er valgt ut til å representere Bergenske Kongevei. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for Hornskleiva.





234 Lunde bru

Etnedal, Oppland

Hvelvbru 1829 Brunr 05-0058

Beskrivelse

Lunde bru krysser Etna der hvor den er både bred og kraftfull. Bruas totale lengde er 132 meter, og den har ett hovedhvelv og to sidehvelv (flomløp). Hovedhvelvets lysvidde er 21.2 meter. Målt på midten er Lunde bru 7 meter høy. Brua har asfaltdekke, og kjørebane måler ca. 5 meter i bredden. Rekkverket på begge sider av brua består av om lag en meter tykke murer. På bruas utside kan man se at det har vært lagd dreneringshull gjennom side-murene i høyde med kjørebane. Pga. den krappe svingen som er inn mot bruas vestside, er det stadig biler som kjører inn i brua og ødelegger murverket. I hvelvet har det oppstått til dels store sprekkdannelser, og Vegdirektoratets bruavdeling foretar jevnlig målinger av dette.

Historikk

Lunde bru er ei tørrmurt steinhvelvbru fra 1829 som krysser elven Etna. Brua ble restaurert i 1941 etter at deler av brua ble sprengt av norske soldater i 1940.

Vurdering

Lunde bru er landets eldste tørrmurte steinhvelvbru som fortsatt er i bruk i riksvegnettet. Den har symbolverdi for Etnedals befolkning som har valgt å ha brua i sitt kommunevåpen. Brua er fredet.





235 Finna bru

Lillehammer, Oppland

Fagverksbru

1868

Brunr 05-0124



Beskrivelse

Finna bru ligger i et pent opparbeidet grøntområde langs Mesnaelva sentralt i Lillehammer. Det er ei fagverksbru som består av to overliggende fagverk bundet sammen med en kjøre- eller gangbane. Brua er 29,4 meter lang. Tykke trebjelker sammen med enkelte jernstenger holder overbygningen oppe i et fagverksprinsipp, og treverket er festet sammen med store jernbolter og beslag. Overbygningen består av skråtak og er beskyttet av takpapp.

Historikk

Finna bru ble bygd som ei fagverksbru i tre i 1868 etter et brubyggingsprinsipp som i 1840 ble patentert av amerikaneren William Howe. Brua sto opprinnelig over Finna i Vågå (derav navnet), men ble flyttet til Lillehammer i 1937. Brua er senere blitt restaurert i forbindelse med De Olympiske Vinterleker på Lillehammer i 1994.

Vurdering

Finna bru er ei svært spesiell bru og har stor kulturhistorisk verdi. Den har dessuten en opplevelsesverdi som et vakkert og sjeldent bidrag i grøntområdene rundt Mesna sentralt i Lillehammer. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





236 Kollavegen

Lom, Oppland

Chausse 1898

Beskrivelse

Kollavegen mellom Garmo og Kjærstad er totalt 9 km. Den går i en sløyfe på nordsiden av Lomskollen. Vegen er bygd som en typisk chausse og fører seg mykt inn i terrenget med maksimal stigning på 1:20. Vegen er skåret inn i terrenget, og i overkant er skråningen tørrmurt og fungerer som et stabiliserende element i vegkonstruksjonen. Som sikring er det satt opp stabbesteiner. Etter at Kollavegen ble nedlagt som riksveg har den vært utsatt for både uheldige inngrep og mangelfullt vedlikehold. Lokalt engasjement har likevel ført til at grusvegen i dag er i relativt god stand. Strekningen mellom Odde og Kollagardene er best bevart.

Historikk

Etter lang og hard kamp mellom lokale krefter og vegmyndigheter ble det til slutt vedtatt i Stortinget at Kollavegen skulle bygges. Alternativet var å legge vegen gjennom Vårdalen hvor det allerede gikk kjerreveg mellom Garmo og Lom, dvs. der nåværende Rv 15 går. Kollavegen ble påbegynt i 1893 og sto ferdig i 1898. Vegen ble etter kort tid funnet umoderne da den i utgangspunktet kun var dimensjonert for hestekjøretøy. Problemet ble tatt opp allerede i 1913 av oppsitterne i Vårdalen, men



først i 1955 ble Kollavegen avløst av den nye vegen gjennom Vårdalen. Vegen hadde status som fylkesveg frem til 1978 da den ble nedklassifisert til kommunal veg.

Vurdering

Vegen er et godt eksempel på en veg bygd etter chausse-prinsippet med tørrmur både i overkant og i nedkant av vegen. Vegen ble nedlagt som hovedveg i 1955, og ble av den grunn ikke utvidet og endret i takt med de kravene som først kom omkring 1960 med at bilsalget ble frigitt. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring.





237-238 Fokstugu

Dovre, Oppland

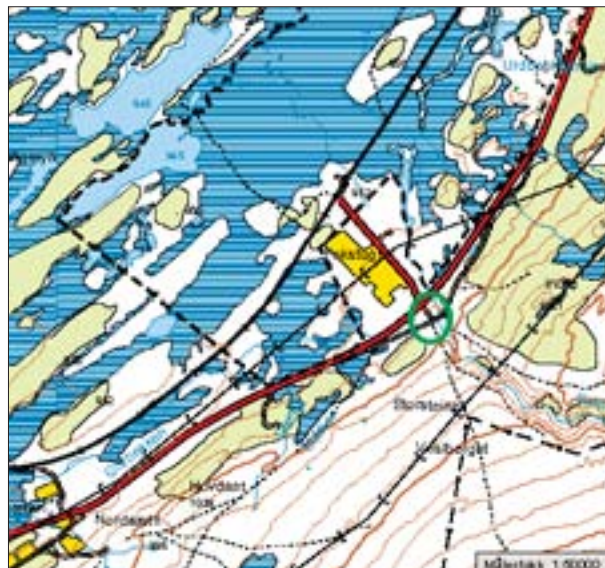
237	Veggarasje	1940
238	Snøfreser	1943

Beskrivelse

Veggarasjen består av en trebygningen som i stor grad er uendret fra da den ble bygd. Bygningen inneholder et verkstedrom, to garasjeporter og et garasjerom med plass for brøytebiler, samt to mannskapsrom. I garasjerommet er det plassert en snøfreser av typen Peterfres fra 1943. Peterfresene arbeider ved at trommelen (skovlene) både skjærer løs snøen og kaster den ut gjennom utløpet i ett arbeidstrinn. De fleste av disse maskinene var i beltegående utførelse, som denne, men det fantes også en hjulgående utførelse. Opprinnelig hadde maskinen 2 stk. Ford V8 bensinmotorer á 75 hk, med elektrisk overføring til fremdrift, og mekanisk til frestommelen. Vekt 12,5 t, fresbredde 2,46 meter. Kapasitet inntil 3000 m³/h. Senere er denne maskinen blitt bygd om til dieselmotor og hydrostatisk fremdrift.

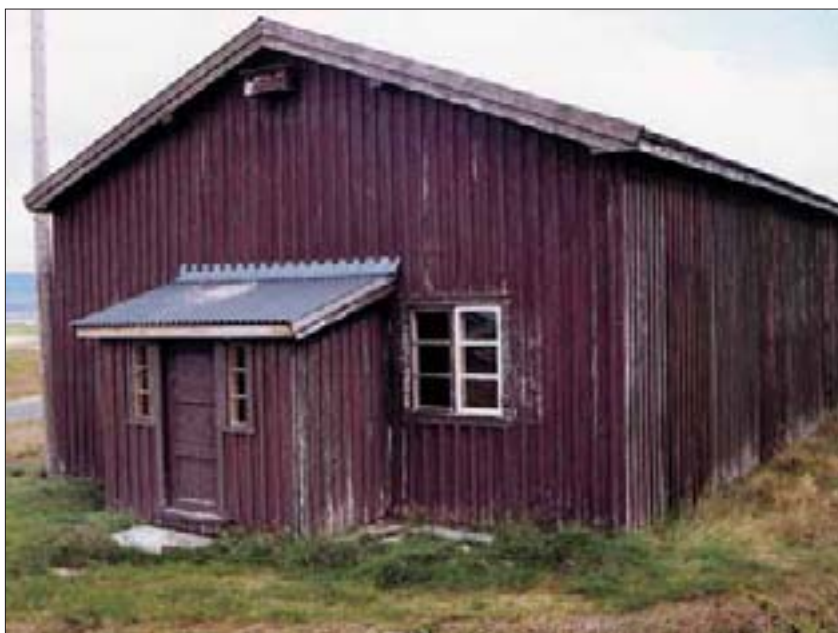
Historikk

Veggarasjen ble bygd i 1940 som en av fem garasjer på Dovrefjell som sørget for brøyteberedskap slik at Rv 50 kunne holdes åpen hele vinteren. Peterfresen er oppkalt etter den sveitsiske konstruktør Konrad Peter. Et antall maskiner som var lisensprodusert i regi av den tyske maskinfabrikken Schmidt ble hentet til Norge av okkupasjonsmakten under krigen, for bruk på spesielle viktige og kritiske vegpartier som inkluderte mange fjelloverganger. Disse maskinene kom i Vegvesenets maskinpark etter krigen, og denne fresen gjorde tjeneste i Oppland i mange år.



Vurdering

Av de fem veggarasjene som ble bygd på Dovrefjell, er to revet og to vesentlig ombygd. Denne veggarasjen er således den eneste bevarte i opprinnelig stand. I dag rommer den igjen en snøfreser av typen som kalles Peterfres som var i bruk på mange fjelloverganger både under og etter andre verdenskrig. Vi har ønsket å finne frem til verneobjekter som inkluderer både faste og løse vegminner, og denne veggarasjen og snøfresen er et slik eksempel. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer Peterfresen og veggarasjen som et miljø.





239 Fåvang

Ringebu, Oppland

Avkjørselsregulert hovedveg 1985 Ev 6

Beskrivelse

Strekningen ligger på hovedvegen gjennom Gudbrandsdalen, Ev 6. Vegen ligger nederst i dalen i strandsonen mot elven med flate jordbruksarealer innenfor. Vegen har to felt og er bygd opp fra terrenget omkring.

Historikk

Ved anleggelse av vegstrekningen sto valget mellom å legge den på dyrket mark eller i strandsonen. Det siste alternativet ble valgt og strandsonen måtte lide. Tidligere gikk ferdselen i dalen oppe i dalsiden hvor de eldste gårdene ligger. Senere gikk vegen lenger nede i dalen innenfor de dyrkede vollene. Dagens veg avløste vegen som gikk gjennom Fåvang sentrum. Vegen ble lagt om av trafikk-sikkerhetsmessige, miljømessige og transportøkonomiske hensyn. I 1992 ble et to-planskryss bygd på strekningen som forberedelse til De Olympiske Vinterleker i 1994.

Vurdering

Vegstrekningen viser sammen med de eldre vegene lenger opp i dalsiden en typisk utvikling av ferdselen i dalen. Den er samtidig et vitnesbyrd om de vanskelige valg som må tas når bedret fremkommelighet ønskes i et dalføre med et verdifullt vassdrag og rike jordbruksarealer langt oppover i dalsidene. Hensikten er å bevare vegens hovedpreg og linjeføring. Spesi-
fikke vernebestemmelser skal utarbeides.





240 Mesnadalsarmen

Lillehammer, Oppland

Kjøreveg 1993 Ev 6/Rv 213

Beskrivelse

Strekningen er en innfartsveg til Lillehammer sentrum fra hovedvegen nordover mot Gudbrandsdalen. Vegen går i tettbygd strøk og er en to-felts veg med støyskjerming, miljøtunnel og murkonstruksjoner. Utformingen av elementene i veganlegget er tidstypiske med glass i støyskjermer, spor i betongen i miljøtunnelen samt gatebelysning og brusteinsbelegning på Bankplassen inne i sentrum. Vegen strekker seg fra randsonen i byen og inn i sentrum, hvor anlegget får mer preg av å være en gate.

Historikk

Vegen ble bygd som forberedelser til De Olympiske Vinterleker i 1994. Oppå tunnelen er boliger bygd opp igjen. Vegen bedrer fremkommeligheten mot sentrum for bilister.

Vurdering

Veganlegget viser på samme måte som strekningen på Ev 6 i Fåvang hvilke investeringer som ble gjort før De Olympiske Vinterleker. Anlegget represen-



terer samtidig en gruppe innfarstveger til tettsteder som ble bygd på 1980- og 90-tallet. Felles for disse var oppmerksomheten som ble rettet mot å bedre fremkommeligheten etter at den økende vegtrafikken hadde skapt trafikale og miljømessige problemer. Ved utformingen har man søkt å få til løsninger som kunne tilføre stedene noe positivt. Samtidig er anleggene store og til dels dominerende i bybildet. Hensikten er å bevare hovedpreget i anlegget. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





241 Wingerske Kongevei

Kongsvinger, Hedmark

Kjøreveg 1700



Beskrivelse

Vegstrekingen Lierrasta - Granli av den Wingerske Kongevei synes for det meste å følge det naturlige terrenget, men det kan se ut som om vegbanen stedvis er bygd noe opp på opptil 5 meter høye jordmasser. Vegens bredde varierer, og flere steder har vegetasjon vokst langt innover vegbanen. Vegdekket er naturpreget, enten bestående av det naturlig jordsmonnet eller bevoskt med gress. Pga. slitasje ligger vegbanen flere steder omkring en halv meter lavere enn tilgrensende markoverflate. Det er registrert tre stikkrenner av betong. Vegens tekniske tilstand er mindre god, men vegen har samtidig bevart mye av sitt opprinnelige preg.

Historikk

Allerede i 1653 skal det være skriftlig belegg for at det var en stor veg som var fremkommelig med artilleri mellom Magnor og Glomma. Vegen må således ses i sammenheng med Kongsvinger festning og viktigheten av å få fraktet militært utstyr. Wingerske Kongevei var i bruk som hovedferdselsveg frem til 1857 da den ble avløst av ny veg.

Vurdering

Vegen er et eksempel på en av våre viktige festningsveger, og denne parsellen er godt bevart med få senere endringer. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegen.





242 Østerdalske hovedveg

Elverum og Åmot, Hedmark

Beskrivelse

Kjørevegen på strekningen Øksna-Bråten går i nord-sørlig retning mellom Rv 3 i vest og Glomma i øst. Den følger det naturlige terrenget som i dette området er tilnærmelsesvis flatt. I området finnes det mange bekker som renner ut i Glomma, og det er pga. disse vegen har fått sitt særpreg. Til sammen åtte bruer av forskjellig konstruksjonstype og alder er registrert på strekningen. Av de fire steinhellebruene er det to med kjent byggeår, begge tidlig 1900-tall. Steinhvelvbruer er representert med en fra 1832 og en fra 1908, mens den tredje antas å være fra 1800-tallet. Bjelkebrua er av tre og stål og regnes for å være fra første halvdel av 1900-tallet eller noe senere. De fleste av konstruksjonene er bygd av tørrmurt stein. Vegens samlede strekning er på ca. 8,8 km, og er i dag delvis privat veg og delvis en del av Fv 533.

Historikk

Kjørevegen ble bygd som del av kongevegen mellom Oslo og Trondheim gjennom Østerdalen. Traseen ligger på ei elveslette på Glommas vestsida og antas å være yngre enn en trase som gikk på østsiden av elven. I løpt av vegens brukstid ble bruene til stadighet bygd om og skiftet ut. I 1952 ble vegen avløst av ny riksveg.

Vurdering

Ved å krysse åtte bruer, to kulverter og 13 stikkrenner kan man både kjøre og gå langs denne vegstrekningen mellom Øksna og Bråten. Samlet representerer de konstruksjonsmessige løsningene en variasjonsbredde som nærmest gjør vegen til en lærebok i hvordan man på 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet kunne bygge kjøreveg over rennende vann. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegen og de ulike bruene.



Kjøreveg	1760	
To hellebruer	1800	
Hellebru	1903	
Hellebru	1904	
Hvelvbru	1800	
Hvelvbru	1832	Brunr 04-0068
Hvelvbru	1908	Brunr 04-0029
Bjelkebru	1900	





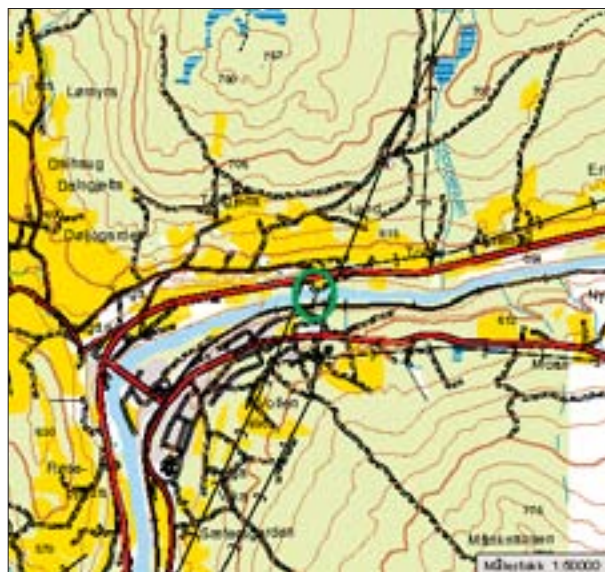
243 Gamle Tolga bru

Tolga, Hedmark

Sprengverkbru 1859

Beskrivelse

Brua krysser Glomma 1,5 km øst for Tolga sentrum. Den ligger i umiddelbar nærhet til Rv 30 i nord og jernbanen i sør. Brua har ett spenn. Landkarene og tilstøtende murer er originale. I forlengelsen av landkarene er vegbanen murt opp. Landkar og vegmur utgjør således et sammenhengende murverk bestående av tørrmurt bruddstein. Ovenpå murene er vegbanen kantet med stabbesteiner. Brudekke og slitelaget er av tre. Brua er 33,4 meter lang, og rekkverket består av tre rader med kantstilte bordplaner kronet med en skråstilt planke.



Historikk

Gammelbrua på Tolga er ei kombinert bue- og sprengverkbru av tre med tverravstivede buer. Selve sprengverkskonstruksjonen er skjult bak et skjørt av tre. Brua ble bygd i 1859. Av utbedringer er det kjent at brua fikk nytt tredekke, skjørt og rekkverk i 1934. Øvre hjelkelag og dekkonstruksjonen ble restaurert i 1975, og i 1995-97 ble det foretatt en omfattende restaurering.

Vurdering

Brua er ei av få bevarte kombinerte bue- og sprengverkbruer i tre i Norge. Dette er en brutype som tidligere var vanlig, og brua er derfor representativ for sin tid. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua som sikrer at fremtidig vedlikehold og istandsetting skjer etter samme byggetekniske prinsipper som de opprinnelige.





244 Bergseng

Ringsaker, Hedmark

Strøandsilo 1962 Gnr/bnr 435/1



Beskrivelse

Siloen er ikke i bruk i dag. Hovedkonstruksjonen består av limtrebuer med en spennvidde på 10 meter og tretak dekket med takpapp som har enkelte skader. Limtrebuene er forankret i et betongfundament, og fundamentet for maskinhus med Vossavinsj og tappesilo er også i betong. Siloen er senket ned i bakken, og er fortsatt nesten full av strøsand.

Historikk

Strøandsiloen ble bygd i 1962 i forbindelse med omlegging av Brøttumbakkene som pga. sin bratte stigning ble betraktet som en vanskelig parsell langs daværende Rv 50. Grus ble tippet inn i siloens bakkant og ført frem til en matesilo som porsjonerte ut grus til lastebilene som kjørte ut grus på vegen. Etter hvert som størrelsen på lastebilene økte, ble høyden under tappesiloen for lav, og dette førte til at strøandsiloen mistet sin funksjon på midten av 1990-tallet.



Vurdering

Siloen er en av fem siloer av denne konstruksjonstypen som ble bygd i Hedmark. Bygningen ble konstruert av daværende vedlikeholdsjef Olav Hovde, og siloene ble i etterkant oppkalt etter ham og går under navnet Hovdesilo. Strøandsiloen representerer en bygningstype som har vært vanlig i etaten, men fikk noe ulik utforming rundt omkring i landet. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer bevaring av denne strøandsiloen.





245 Tynset

Tynset, Hedmark

Vegstasjon 1972 Gnr/bnr 75/197



Beskrivelse

Vegstasjonen fungerer i dag som veg- og trafikkstasjon for nordre Østerdalen. Bygningsanlegget består av et hovedbygg som inneholder verksted, lager og kontorer for produksjonsavdelingen, kontrollhall og kontorer for trafikktilsynet.

Historikk

Vegstasjonen ble bygd i 1972, og har hatt mange byggefaser frem til 1990. Dette var den første samlokaliseringen av bygninger for biltilsyn- og vegarbeidsdrift, og disse to enhetene disponerte hver sin ende av bygget og hadde få fellesfunksjoner.

Vurdering

Bygningen representerer en typisk vegstasjon fra 1970-tallet som er tilpasset og endret gjennom en 30 års brukstid. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette ved fremtidig bruk.





246 Skubbergsenga bru

Eidskog, Hedmark

Fagverksbru 1997 Brunr 04-1567

Beskrivelse

Brua krysser over Rv 2 ved Matrand i Eidskog. Vegen går gjennom et tildels flatt furuskoglandskap. Brua er ei kjørebru med bredde 4,5 meter og lengde 35 meter. Den er bygd i tre.

Historikk

Bygging av nye trebruer er et nytt fenomen fra 1990-tallet. I mange år har trebruer vært regnet som for lite holdbare og for svake til å kunne møte dagens trafikk og krav. Denne holdningen har endret seg noe i og med bedre kunnskap om trebruer og utprøving av nye konstruksjonsmåter med limtre. Hedmark har vært et foregangsfylke for bygging av trebruer de senere årene.

Vurdering

At man vender tilbake til materialer som ble benyttet tidligere er et viktig trekk ved 1990-tallets vegbygging. Dette gjenspeiler seg bl.a. i trebruene og tørrmurene. Mht. trebruene er materialet det samme som tidligere, men bearbeidingen er svært forskjellig i det man i dag bygger med limtre. Brua vitner således om interessen for det som oppfattes som velkjente og innenfor Norges grenser ofte benyttede materialtyper. Dette er et typisk tegn i en stor del av dagens byggeri generelt. Skubbergsenga bru er samtidig ei vakker og funksjonell bru. Bruas konstruksjon og detaljer søkes bevart. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





247 Drammensveien

Oslo

Kjøreveg 1665

Beskrivelse

Vegstrekningen er ca. 1,6 km lang, og går fra Olav Kyrres plass til Lapsetorvet. På begge sider av vegen ligger karakteristisk leiegårdsbebyggelse fra omkring 1890-årene og fra mellomkrigstiden. Vegen har en bredde på 15,7 meter, og er i dag asfaltert. Vegen er del av det kommunale vegnettet.

Historikk

Drammensveien var tidligere den viktigste vegforbindelsen vestover fra Oslo, og ble bygd omkring 1665. Vegen var en fortsettelse av Sølvveien fra Kongsberg som fraktet sølvet derfra via Oslo til København. En reell Drammensvei ble den imidlertid først i 1812, da den første bybrua i Drammen ble bygd. På 1700-tallet var det vanlig med aksiseskatter, og disse ble innkrevd ved bomstuene, og i forhold til Drammensveien lå denne ved Klingenberg. Vegen ble etter hvert stadig mer trafikkert, og fikk status som fasjonabel spaser-, ride- og kjøreveg. I 1824 ble vegen, ved ny veglov, klassifisert som hovedveg, og fra 1879 ble vegen kalt Drammensveien. I 1901 ble det foretatt utvidelse av vegen, og vegen skulle makadamiseres. Dette innebar at vegens øverste lag besto av grov pukk som ble lagt med en tverrprofil som lot vannet renne ned i åpne sidegrøfter. Med den knuste steinen fikk vegen da



mye større styrke og stabilitet. Vegen ble senere brulagt, og i 1903 ble dobbeltsporet trikkelinje lagt her.

Vurdering

Vegen vurderes som verneverdig fordi den representerer en del av Sølvveien fra Kongsberg, landets første offentlige kjøreveg, selv om den i dag fremstår som en bygate med nyere innslag som breddeutvidelse, fortau og asfaltdekke. Det er først og fremst selve traseen som er av kulturhistorisk verdi. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





248 Fredrikshaldske Kongevei

Oslo

Kjøreveg 1800
Hvelvbru 1805 Brunr 03-0141

Beskrivelse

Ljabrubakken er ca. 600 meter lang. Den har en bratt stigning på 1:3, og ble tidligere kalt for Merrapina. Veggen har i dag asfaltdekke, og vegens nederste del er i bruk som gang- og sykkelveg. I bakken ligger Ljabru hovedgård fra ca. 1730, som fungerte som skjenkested. Nederst i enden av veggen ligger Ljabru som er ei steinhvelvbru som antas å være bygd omkring 1805. Brua er tørrmurt med grov huggen stein, og har en overbygning bestående av betongplate og asfaltdekke. Brua er i dag del av det kommunale vegnettet. Byantikvaren startet i 2000 fredning av brua.

Historikk

Fredrikshaldske Kongevei ble bygd som kjøreveg fra Oslo til Halden og videre gjennom Sverige til København i siste halvdel av 1700-tallet. Hovedvegen gikk her allerede på 1600-tallet, men da som rideveg som stadig ble utbedret. Da postvesenet ble opprettet i 1647, ble veggen en del av postruten mellom Oslo og København som landets første postveg. Veggen ble nedlagt i 1850 da Ljabruhusen overtok som ny hovedveg.

Vurdering

Veggen og brua representerer en del av den Fredrikshaldske Kongevei der denne startet, og viser også at de har fått ny bruk i senere tid. Veggen har gått fra å være en av landets største og viktigste hovedveger, til i dag å trafikkeres av gående og syklende. Sett i forhold til sin nåværende funksjon, har den delvis samme funksjon som sin opprinnelige selv



om vegdekke er endret. Vegstrekningen må ses som en av tre parseller som er valgt ut til å representere den Fredrikshaldske Kongevei. De to andre parsellene ligger henholdsvis i Akershus og Østfold. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for både veggen og brua.





249 Ljabruchausseen

Oslo

Chausse 1850



Beskrivelse

Vegen er 1,2 km lang og går fra Herregårdsveien til Mosseveien. Vegen har i stor grad samme linjeføring som da den ble bygd, men fremstår i dag med flere nyere elementer, deriblant nyere rekkverk, asfaltdekke og fortau.

Historikk

Vegene fra omkring 1850 ble bygd som chausseer. Disse skulle føye seg mykt inn i terrenget og ha så liten stigning som mulig. Dette gjorde at vegen i stor grad kom til å følge kotene i terrenget. Bærelaget skulle bestå av stein og pukk, og i stedet for høye vegmurer bygde man skråninger som stabiliserende element i vegkonstruksjonen. Dette kunne være grusskråninger eller også murte, og vegen ble dessuten sikret med stabbesteiner. Ljabruchausseen ble bygd etter disse nye vegbyggingsprinsippene i tiden mellom 1848 og 1850, og overtok som ny hovedveg for Fredrikhaldske Kongevei. Ingeniør-løytnant Christian Wilhelm Bergh (senere Norges første vegdirektør) utarbeidet matematiske beregninger for den nye vegen der han foreslo høyeste stigningsforhold på 1:20. Han mente dermed at 100 hester kunne transportere like store mengder varer på denne vegen som 450 hester gjorde på den gamle og bratte vegen. Etter hvert som biltrafikken økte utover på 1920-1930-tallet ble vegen utvidet og utbedret.

Vurdering

For første gang ble det utarbeidet egne matematiske beregninger før bygging av en veg, og vegen var også en av landets første veger som ble bygd etter chausse-prinsippet med makadamisert veg og maksimal stigning på 1:20. Dette er et vegminne etter Norges første vegdirektør, og hans veganlegg ble en stor publikumssuksess som vakte ny interesse for vegbygging. Bevaring av vegen må ses i sammenheng med Mossevegen langs Gjersjøen i Akershus. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av vegens linjeføring.





250 Trondhiemske Kongevei

Oslo

Kjøreveg 1770



Beskrivelse

Vegstrekningen ved Bånkall gård er del av Trondhiemske Kongevei, og er bevart i en strekning på ca. 350 meter. Den går gjennom tunet på Bånkall gård som fungerte som skystasjon og skjenkestue langs kongevegen. Vegen har dekke av grus og gress, og fungerer i dag som gårdsveg. Vegen er til dels nedgrodd av vegetasjon på sidene, men enkelte stabbe- steiner kan ses langs vegen.

Historikk

Trondhiemske Kongevei ble bygd som kjøreveg i perioden 1762 til 1770 etter det franske prinsipp, og før dette var det fra Grorud til Gjelleråsen kun rideveg. Vegen i Oslo sentrum ble omlagt i 1820-årene som følge av at Nybrua over Akerselva ble bygd, men vegen fortsatte fremdeles videre gjennom Akersdalen. Den ble imidlertid nedlagt som hovedveg på 1870-tallet.

Vurdering

Vegen er viktig å bevare som et eksempel på en i stor grad opprinnelig parsell av Trondheimske Kongevei. Kongevegen var en av hovedferdselsvegene ut av Oslo på denne tiden, og den har gjennom flere århundrer vært lagt i mer eller mindre samme trase gjennom Groruddalen. Denne parsellen er derfor en av svært få parseller i Oslo som ikke er lagt under nåværende Rv 4. Vegstrekningen må ses som en av flere parseller som er valgt ut til å representere den Trondhiemske Kongevei. For å sikre vegen et godt vern må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





251 Hausmanns bru

Oslo

Buebru 1892 Brunr 03-0014

Beskrivelse

Hausmanns bru over Akerselva er ei buebru i stål med ett hvelv. Brua har tre spenn hvorav hovedbuen spenner ca. 17 meter over Akerselva med to landspenn på 4.5 meter. Midtbuen består av 20 mindre buespenn. Bruas totale lengde er 26 meter. Den har smidd jernrekkverk med inskripsjon fra 1892.

Historikk

Brua ble bygd i tiden 1891-1892 som ei buebru. Landkar og bufundamenter ble bygd opp av granittblokker. Da brua ble utvidet i 1986, var man svært opptatt av å ivareta bruas utseende, og både landkar og metallarbeider ble nøyaktig kopiert.

Vurdering

Brua er ei buebru med et særegent utseende, og med mange detaljer som er karakteristisk for flere av våre bybruer. Brua er regulert til spesialområde bevaring etter plan- og bygningslovens § 25.6.





252 St. Halvardsgate/Strømsveien

Oslo

Kjøreveg 1700-tallet Rv 161

Beskrivelse

St. Halvardsgate fremstår i dag som en mellomting mellom bygate og veg, med variert bebyggelse fra ulike perioder. Her finnes rester av landlig bebyggelse fra første halvdel av 1800-tallet (løkkeanlegg), småhusbebyggelse fra omkring 1860 bygd som funksjonærboliger for Kværner, staselig fabrikkbygning fra 1920 (tidligere Peik sjokoladefabrikk, nå aldershjem), og leiegårdsbebyggelse fra tidlig på 1900-tallet. Mens St. Halvardsgate i dag er en tofelts veg som har beholdt et eldre preg, fremtrer Strømsveien som en moderne hovedveg, og med breddeutvidelse til flere kjørefelt som vitner om at den har vært en av hovedinnfartsvegene til Oslo.

Historikk

Traseen regnes for å være blant de tre eldste hovedvegene til og fra Oslodalen. Det antas at allfarvegen kan føres tilbake til omkring år 1200, muligens tidligere. Vegen gikk fra Bispealmenningen (nåværende Bispegate) og forbi middelalderens spedalsk-hospital, Lavranshospitalet, og til middelalderbyens rettersted, Martestokker, nåværende Galgeberg. Vegen er omtalt i sagaene som Gatene. På 1700-tallet delte vegen seg ved Galgeberg i tre mindre løp, hvorav kun ett er bevart i dag, nåværende St. Halvardsgate/Strømsveien. Den fortsatte østover og videre til Romerike. Disse hovedvegene var lenge rideveger eller kløvveger. På kart fra



1700-tallet kalles vegen den gamle kongevegen, og var da trolig utbedret til kjøreveg. Denne vegen var hovedveg (Ev 6) helt frem til den ble lagt i tunnel under Vålerenga og senere Ekebergåsen på 1980- og 1990-tallet.



Vurdering

Som antagelig den eldste bevarte hovedvegen til/fra Oslo, med en brukstid på minst 800 år, er det viktig å bevare og opprettholde traseen. For St. Halvardsgate er det spesielt viktig å bevare det eldre preget med bebyggelsen, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.



253 Sagkrakken gangbru

Oslo

Bjelkebru 1959 Brunr 03-0156



Beskrivelse

Sagkrakken bru er ei gangbru, konstruert som ei forspent bjelke-platebru med trapper på begge sider. Brua krysser over Ev 18 ved Skarpsno langs Frognerstranda. Bruas lengde er 33 m.

Historikk

Brua ble bygd som gangbru i 1959.

Vurdering

Brua er ei karakteristisk bru med symbolverdi. Navnet har den fått som følge av sitt utseende. Brua er også et eksempel på de mange gangbruene som ble bygd utover på 1960-tallet for å øke trafikksikkerheten for gående som følge av økt bilisme. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for brua.





254 Trondheimsveien

Oslo

Avkjørselsregulert hovedveg 1957 Rv 4
Platebru 1970 Brunr 03-0267

Beskrivelse

Vegstrekningen fra avkjøringen til Årvoll/Bjerke til Sinsenkrysset er en fire-felts hovedveg med fysisk atskilte kjørebaneer. I nedre del er vegen preget av de store trærne som står langs vegbanen. Vegen har fortau på en side og gang- og sykkelveg atskilt fra vegen med vegetasjon på den andre. På deler av strekningen er satt opp støyskjermer. Vegen går gjennom et område i Oslo bebyggt med blokker og institusjoner og fortsetter mot sentrum langs et åpent dalføre. Brua har relieffer i betongen på sidene som dekor.



Historikk

Vegstrekningen ble bygd ut i 1957, mens «fly-over» eller brua over Sinsenkrysset er fra 1970 da dette krysset ble fornyet. Støyskjermerne har kommet til på et senere tidspunkt. Deler av vegbelysningen er fra vegens byggetidspunkt, men andre deler har kommet senere. Vegfar ut fra sentrum i denne retningen går helt tilbake til middelalderen. Dagens hovedveg er imidlertid et eksempel på avkjørselsregulert hovedveg med midtdeler, som var et meget moderne tiltak på slutten av 1950-tallet. Vegbyggingen kom i stand etter at kommunene Aker og Oslo var sammenslått og store drabantbyutbygginger i området kombinert med en viss utbredelse av biltrafikk førte til økt trafikk. Vegbyggingen gikk sakte på grunn av manglende planer og uenighet mellom kommunen og staten om fordeling av investeringene.

Vurdering

Vegstrekningen er et meget tidlig eksempel på fire-felts veg med midtrabatt i norsk sammenheng.

Vegen ligger i samme retning som en av de eldste hovedinnsfartsvegene til Oslo, og vegen er fortsatt en av byens hovedinnsfartsåreer. Veganlegget er lite endret siden det ble bygd og det gir derfor et godt inntrykk av hvilken standard og utførelse som var mulig mot slutten av 1950-årene i Oslo. Brua eller «fly-over» fra 1970 over Sinsenkrysset var et ledd i å bedre fremkommeligheten på de etter hvert trafikkerte vegene rundt sentrum. Brua er utformet med en viss omsorg og vertikalprofilert i lengderetningen bidrar til en luftig ferd over Sinsenkrysset med utsyn ut over hele Oslo sentrum. Målet er å bevare hovedpreget på vegstrekningen inkludert opprinnelig belysning og senere beplantning. Nødvendig oppgradering av vegutstyr og vegbane for øvrig er forenlig med hensikten med vernet. For brua sin del er det viktigste å bevare vertikalprofilen som beskrevet over. Sinsenkrysset for øvrig er ikke del av anlegget som her er tatt inn i verneplanen. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





255 Fiskevollen gangbru

Oslo

Bjelkebru 1972 Brunr 3-0273

Beskrivelse

Brua går fra høyden over Mosseveien ned mot sjøsiden. Brua er ei bjelkebru med utsparring på 98 meter som svinger seg 160 grader over fire-felts vegen. Den er 3,90 meter bred, er understøttet av søyler og har stålrekkverk.

Historikk

Brua er ei av flere gang- og sykkelvegbruer over Mosseveien Ev 18. Den eldste er fra 1960, mens dette er ei av de nyere. Da Mosseveien utviklet seg til en svært trafikkert veg, ble den en barriere mellom boligbebyggelsen og sjøsiden slik at etablering av tverrgående forbindelser ble nødvendig. Stålrekkverket og innfestinger ble reparert i 1999.

Vurdering

Brua er eksempel på gang- og sykkelvegbruer over hovedvegnettet som kom som følge av høy trafikk



og ønsket om atskillelse av gående og kjørende, det vil si det funksjonsdelte vegnettet. Brua har med sine slanke søyler og svungne løp en viss eleganse, noe som ble etterstrebet i mange av gang- og sykkelvegbruene. Hensikten er å bevare brua slik den står i dag med samme dimensjoner, rekkverk og andre detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





256 Sølvsveien

Asker, Akershus

Kjøreveg 1665



Beskrivelse

Vegen går i et gammelt kulturlandskap. Eldre randvegetasjon danner en fin ramme, og på deler av strekningen fungerer trærne langs vegen nærmest som en alle. Fra vegen har man fint utsyn mot Dikemark og Padderudvannet. Både linjeføring og vegbredde er i stor grad opprinnelig, vegen er ikke vesentlig endret bortsett fra fast dekke. Det er ikke vegmerking eller rekkverk på strekningen, noe som understreker vegens eldre karakter. Vegen er stedvis bygd opp med tørrmur, og på strekningen er det to hellebruer/kulverter av nyere dato. Brua ved fylkesgrensen har fått nye stabbesteiner. Den andre brua har hatt stabbesteiner som nå er rast ut. Strekningen som er valgt ut er på 1 km. Østover er vegen vesentlig endret både ved breddeutvidelse og bygging av fortau og gang- og sykkelveg.

Historikk

Den første offentlige kjørevegen i Norge ble bygd mellom Kongsberg og Hokksund på 1620-tallet, som følge av at det ble funnet sølv på Kongsberg. Kong Kristian 4. bestemte således at en kjøreveg måtte bygges slik at sølvet kunne fraktes fra gruve og videre til København. Denne første «Kongeveien» blir i dag vanligvis kalt «Sølvsveien». Omkring 1665 ble den bygd videre fra Hokksund, via Drammen og til Oslo. Den var hovedveg helt frem til 1905, da den ble erstattet av ny veg.



Vurdering

Vegen representerer den første offentlige kjørevegen i Norge, og bortsett fra fast dekke fremstår den som svært opprinnelig i utseende. Det er viktig og ønskelig å bevare den 1 km lange strekningen slik som den fremstår i dag. Både linjeføring og tverrprofil, samt manglende vegmerking, rekkverk og randvegetasjon er viktig å bevare. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.



257 Fredrikhaldske Kongevei

Ås, Akershus

Kjøreveg 1760 Fv 56



Beskrivelse

Vegstrekingen er en ca. 5,3 km lang to-felts asfaltert veg. Med unntak av et mindre parti ved Børstadelva, følges den eldre kongevegtraseen med linjeføring fra 1760-tallet. Vegen går i relativt rett linje nord-sør langs Nordbyraet i et frodig og variert kulturlandskap der den passerer to kirker, en rekke storgårder, gravhauger, steingjerder og en askealle. Den er i dag en del av Fv 56 mellom Ski og Ås.

Historikk

Fredrikhaldske Kongevei ble bygd som kjøreveg fra Oslo til Halden og videre gjennom Sverige til København i siste halvdel av 1700-tallet. Hovedvegen gikk her allerede før dette, men var ikke ferdig utbedret til kjøreveg. Vegen var i bruk som hovedveg frem til ny Mosseveg ble åpnet i 1870, og har vært utbedret en rekke ganger.

Vurdering

Vegen har i stor grad beholdt linjeføringen fra 1760-årene, selv om vegen i senere tider har vært utbedret og vedlikeholdt. Den er representativ for en veg fra denne tidsperioden som har vært i bruk helt frem til nåtid. Vegstrekingen må ses som en av tre parseller som er valgt ut til å representere den Fredrikhaldske Kongevei. De to andre parsellene ligger henholdsvis i Oslo og Østfold. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser slik at vegens linjeføring blir bevart med den bruken den har i dag.





258 Gamle Mosseveg

Oppegård og Ås, Akershus

Kjøreveg 1859 Fv 130

Beskrivelse

I dag er vegen en to-felts asfaltert kjøreveg som går langs Gjersjøens vestsida. Vegen er dokumentert i en lengde av ca. 6 km, og følger i hovedsak den eldre vegtraseen fra 1859. Enkelte svinger er rettet ut. En ca. 60 meter lang parsell er bevart av den opprinnelige vegen der det også står stabbesteiner i vegens ytterkant. Flere steder er vegen bygd opp med tørrmurer, og ved utbedringen på 1930-tallet ble det satt opp «Saksegårdsrekkverk» som fortsatt kan ses på flere partier. Dette er i dårlig stand. Stedvis er det svært bratt med høye skjæringer i vegens overkant. På strekningen fra Oslo til Gjersjøen bensinstasjon fra 1933 skal det ligge brustein under asfalten. Vegen går forbi Tyngre skjenkested og skysstasjon fra 1854 og Villa Sandvigen Café og Restaurant fra 1859. Ved bensinstasjonen som ligger på sørsiden av Gjersjøen står «Hjulet», et kjennemerke for mange reisende sørover.

Historikk

Ingeniør løytnant (senere Norges første vegdirektør) Christian W. Bergh (1814-1873) la i 1847 frem en plan om en ny veg rundt Ekebergåsen innover Bunnefjorden mot Moss. Vegen ble bygd i perioden 1857-1860 etter nye prinsipper både med hensyn til teknikk og linjeføring. Vegen skulle føye seg mykt



inn i landskapet med maksimal stigning på 1:20. Vegdekket skulle hvile på et steinlag, og vegskulderen skulle ikke markeres med en murkant, men med stabiliserte skråninger som gjerne kunne være murte. Langs vestsiden av Gjersjøen var vegen ferdig anlagt i 1859. På 1930-tallet ble det utført betydelige utbedringsarbeider på vegen. Vegen var hovedveg frem til 1970.

Vurdering

Vegen er en av de første i Norge som ble bygd som chaussee, der argumentasjonen for denne nye byggeteknikken var at det var mer samfunnsøkonomisk å kjøre færre og

tyngre lass. Vegens verneverdi må ses i sammenheng med Ljabruchausseen i Oslo. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som i første rekke sikrer bevaring av vegens linjeføring.





259 Heksebergvegen

Sørum og Gjerdrum, Akershus

Kjøreveg 1903 Fv 254 og Fv 426



Beskrivelse

Vegen følger stort sett landskapet og går i kurver rundt koller og hauger, men enkelte steder er vegbanen bygd opp med jord og grusmasser. På strekningen rett øst for kommunegrensen er vegen bygd opp med tørrmur, og her er det også bevart en tørrmurt stikkrenne. Vegen har grusdekke fra Bråtesletta og frem til Ev 6. Fra Ev 6 til Trondheimsveien er det lagt asfaltdekke. Langs et parti av vegen ved Hekseberg gård er det satt på autovern i stål. Vegens tekniske tilstand er god, men asfaltdekket er slitt og oppsprukket enkelte steder. Vegen går gjennom gårdstunet på Øvre Hekseberg gård, hvorpå landskapet synker mot øst og vegen følger her elven Leira. Denne strekningen går gjennom et jordbrukslandskap med dyrket mark. På vegens laveste punkt blir den tidvis oversvømmet av vann fra Leira.

Historikk

Vegen ble bygd i 1903 for å lette forbindelsen til Frogner jernbanestasjon. Byggherre var Staten v/vegdirektøren etter planer delvis utført av ingeniør J. E. Schytte-Berg.

Vurdering

Vegen er en tidstypisk veg fra omkring 1900 som i liten grad har vært endret med hensyn til linjeføring. For at linjeføringen også i fremtiden skal bevares, må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.





260 Rånåsfoss bru

Sørum, Akershus

Hengebru 1927 Brunr 02-0107

Beskrivelse

Rånåsfoss bru er ei hengebru i ett spenn med bjelkeavstivningsbærere. Brua har et spenn på 183 meter, og en totallengde på 260 meter. Bruas to betongtårn er 19 meter høye. Stålkabler er festet til brua med hengestrenger via hvert tårn. Brudekket er av armert betong, og forankringspunktene er støpt i betong og delvis nedsprenget i fjell. Brua har stålrekkverk, og på tårnenes tverrbjelker er det innskrevet: «Rånåsfoss bru - 1927». Den inngår i dag i det lokale gang- og sykkelvegnettet.



Historikk

Brua ble bygd i 1927 og erstattet da ei provisorisk hengebru fra 1918. Det er uklart om det da ble bygd helt ny bru eller om deler av den gamle ble gjenbrukt. På slutten av 1970-tallet ble det foretatt rehabiliteringer på brua etter at det hadde oppstått store skader som følge av tungtrafikk. Det ble da foretatt innsnevring av kjørebane for å hindre større kjøretøyer i å benytte brua. Brua var en del av Fv 253 frem til ny bru ble åpnet i 1989.

Vurdering

Brua er ei av landets første myke hengebruer som på den tiden representerte en ny og dristig konstruksjonsmåte. Disse bruene ble etter hvert en norsk spesialitet. For Rånåsfoss bru må det utarbeides spesifikke vernebestemmelser.





261 Langvegg

Eidsvoll, Akershus

Strømsandsilo 1968 Gnr/bnr 48/1



Beskrivelse

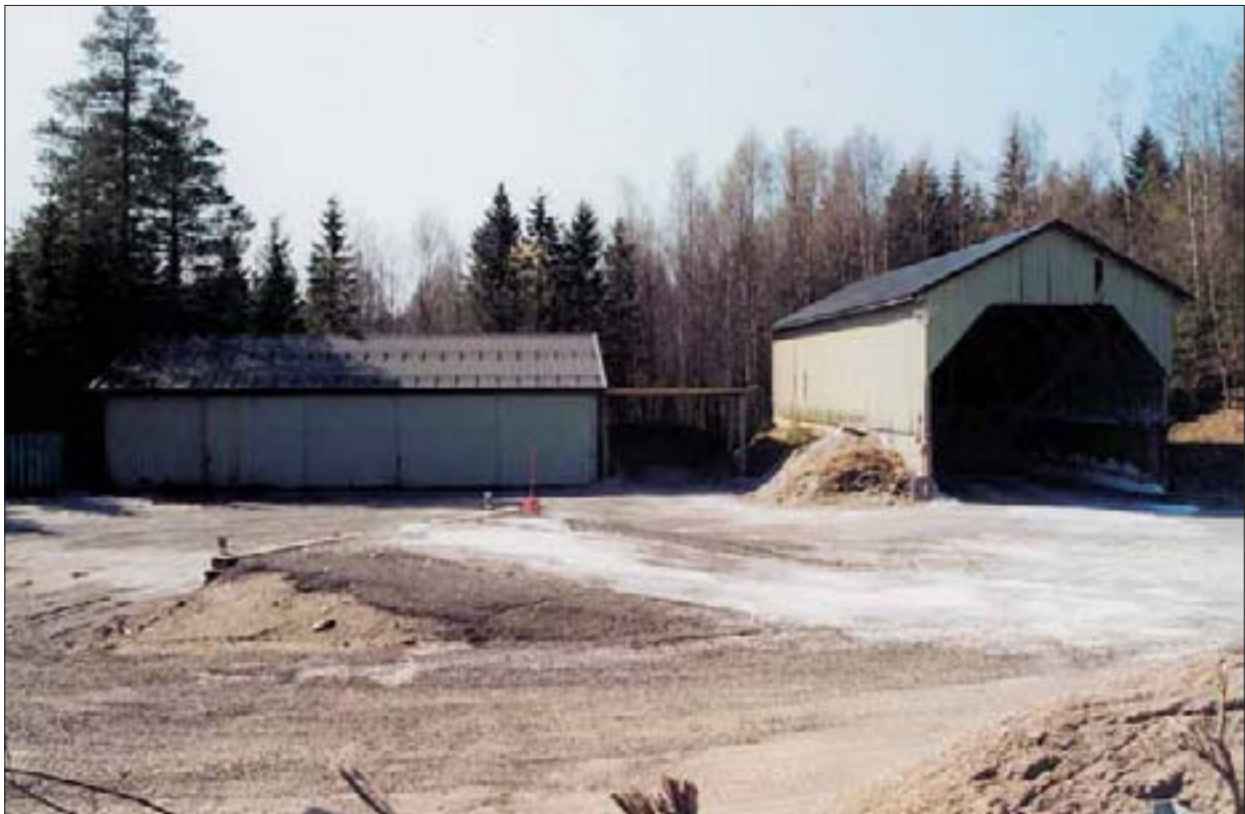
Strømsandsiloen brukes til sand- og saltlager. Dessuten er det et skiltlager på området.

Historikk

Strømsandsiloen er av typen «Agdersilo» fra 1960-tallet. Stedet der siloen ligger har tidligere vært et grustak.

Vurdering

Strømsandsiloen er et typisk eksempel på en bygningstype som har vært vanlig i etaten. Det må utarbeides egne vernebestemmelser som sikrer bevaring.





262 Høvik

Bærum, Akershus

Utsmykning/støyskjerm

1994

Ev 18

Beskrivelse

Kunstverket er plassert på en støyskjerm på en lang og slak strekning. Kunstverket er utformet i treverk, aluminium og skiltrefleks og forestiller en bil. Bilen er svært langstrakt, 32 meter, og sett rett mot støyskjermen er det en rekke med enkeltstående vertikale staver på ca. 2,5 meters høyde med en halv meters mellomrom. Den kjørende ser kunstverket i en spiss vinkel og oppfatter derfor bildet av bilen.

Historikk

Vegens nærområder har endret seg svært de senere årene med økende grad av næringsbebyggelse. Veganlegget har endret seg tilsvarende og vegen er i dag en barriere i området.

Vurdering

Utsmykning og kunstverk i veganlegg har fått større utbredelse de siste årene og viser hvordan en gammel etat har endret noe av sin oppmerksomhet mot nye verdier i vegmiljøet. Bilen på Høvik er et enkelt eksempel på dette som har gitt en pregløs strekning oppmerksomhet. Kunstverket er interessant bl.a. fordi det er benyttet materialer og motiv



som er hentet fra vegbyggingens egen verden, det første har bidratt til bra holdbarhet. Støyskjermen med kunstverket søkes bevart slik den står i dag.



Selve kunstverket er beskyttet i forhold til kunstnerens rettigheter, men hensikten her er å bevare kunstverket i sammenheng med vegen som det er bygd i forhold til. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





263 Sonsvegen - Gjølstad

Vestby, Akershus

Motorveg m/midtdeler	1999	Ev 6
Fritt frambygg bru	1999	Brunr 02-1374
Fritt frambygg bru	1999	Brunr 02-1375

Beskrivelse

Vegstrekningen på 3 km går fra Sonsvegen til Gjølstad gjennom et jordbrukslandskap, som også er noe preget av nærings- og boligbebyggelse. Vegen passerer over Hølen og Hølenelva på to fritt frambygg bru. Jernbanen ligger parallelt med vegen, og den nye jernbanebrua over Hølen er utformet svært lik de to vegbruene. Vegen er en fire-feltsveg med to kjørebane i hver retning og grønn midtdeler uten autovern. Vegen følger i liten grad terrenget og går via tunnel gjennom Stavsengåsen. I hver ende av strekningen er rundkjøring og av- og påkjøring. Vegen har kun svake stigninger slik at trafikken skal flyte raskt. For å oppnå dette er det brukt en kombinasjon av veg på bakkenivå, i tunnel og på bruer.

Historikk

Vegstrekningen avløser tidligere del av hovedvegen som er en to-felts veg som ligger lengre øst. På deler av strekningen ligger tre generasjoner veger parallelt. Det har lenge vært et mål å få fire-felts veg gjennom Akershus og Østfold mellom Oslo og riksgrensen og utbyggingen av denne strekningen var et viktig skritt i den retning.



Vurdering

Selv om vegen i seg selv er et stort inngrep, har den bidratt til nye elementer av høy kvalitet. Den er et eksempel på at vegen skaper sitt eget landskap, og at en stor del av reiseopplevelsen relaterer seg til veganlegget som dels er lukket inne fra omgivelsene med voller og vegetasjon. Vi har i det siste fått flere eksempler av denne typen veganlegg, og denne vegen er blant de som er utformet med vektlegging av både funksjonalitet og estetikk. Sammen med den gamle jernbanebrua over Hølen skaper veganlegget med bruene oppmerksomhet. Vegen og bruene søkes bevart med linjeføring, bredde, hovedkonstruksjoner og detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





264 Fredrikshaldske Kongevei

Moss, Østfold

Kjøreveg 1805



Beskrivelse

Denne delen av den Fredrikshaldske Kongevei ligger nord for Moss og er ca. 1,6 km lang. Vegen er lagt i relativt rett linje nord – sør, og den har i stor grad beholdt sitt opprinnelig utseende. Den er stedvis bygd på tørrmur over terrenget. Veggrunnen varierer mellom grus og fjell i dagen, og er delvis overgrodd av vegetasjon. Vegen går gjennom småkupert skogsmark, og på et parti krysses vegen av en moderne skogsbilveg. Både i nord og sør for denne strekningen går den over i kommunal veg inn i boligområder. Flere steder langs vegen er det fuktige partier. Deler av vegen brukes som turveg.

Historikk

Fredrikshaldske Kongevei ble bygd som kjøreveg fra Oslo til Halden og videre gjennom Sverige til København i siste halvdel av 1700-tallet. Hovedvegen gikk her allerede før dette, men var ikke ferdig utbedret til kjøreveg. Denne vegstrekningen nord for Moss var i bruk som hovedveg fra 1805 til omkring 1870.

Vurdering

Vegstrekningen er et godt bevart eksempel på en 1800-talls hovedveg i Norge. Vegstrekningen må ses som en av tre parseller som er valgt ut til å representere den Fredrikshaldske Kongevei. De to andre parsellene ligger henholdsvis i Oslo og Akershus. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av vegen.





265 Berbyvegen

Halden, Østfold

Mellomriksveg 1880-tallet Rv 102



Beskrivelse

Vegen er en del av dagens riksveg 102 og har i stor grad beholdt sin opprinnelige linjeføring fra 1880-årene. Enkelte endringer har like fullt funnet sted. Langs vegen er det bevart ulike rekkverkstyper og ulikt vegdekke som vitner om mange bruksfaser. Vegstrekningen er ca. 5,6 km lang, og flere steder er den bygd opp av tørrmurt stein. Flere av stabbesteinene er i dårlig forfatning og stedvis ligger de på nedsiden av vegen.

Historikk

Vegen ble bygd på 1880-tallet som første landbaserte grenseovergang mellom Norge og Sverige i denne delen av Østfold. Den ble bygd mest mulig horisontalt i terrenget etter de gjeldende vegbyggingssprinsipper, men med enkelte bratte stigninger og mange svinger. Opprinnelig var vegen bygd som grusveg og med stabbesteiner som rekkverk.

Vurdering

Vegen er et typisk eksempel på en 1880-talls chausse med brukfase over en tid da det skjedde store endringer innen norsk vegbygging. Ved bruk av vegen har det imidlertid ikke vært påkrevd med de store endringer, noe som har gjort sitt til at mye av den opprinnelige linjeføringen er bevart. Deler av vegutstyret fra ulike tidsperioder viser lang brukstid. For fortsatt å bevare disse elementene ved vegen, er det nødvendig å utarbeide spesifikke vernebestemmelser for den videre bruken.





266 Stasjonsvegen

Rygge, Østfold

Kjøreveg 1930



Beskrivelse

Vegstrekingen er 300 meter lang og går gjennom en stasjonsby med flere bygninger fra slutten av 1800-tallet; deriblant en stasjonsbygning, et meieribygg og en butikk. På nordsiden av vegen ligger en 3 meter bred gang- og sykkelveg. Under dagens asfaltdekke ligger det opprinnelige brudekket av brustein. Vegen er sperret for gjennomgangstrafikk ved jernbanen, og er nedgradert til kommunal veg.

Historikk

Vegen ble bygd på 1930-tallet som atkomstveg til jernbanestasjonen.

Vurdering

Vegen inngår som del av et helhetlig verneverdig bygningsmiljø der det er ønskelig å tilbakeføre vegen til sitt opprinnelige utseende. Dette innebærer bl.a. fjerning av asfalten slik at den opprinnelige brusteinen kan avdekkes. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for vegens videre bevaring.





267 Ørje bru

Marker, Østfold

Bevegelig bru 1934 Brunr 01-0072



Beskrivelse

Brua er ei svingbru bestående av fire stålbeiler (HE 550 A), og som motvekt har brua en betongkonstruksjon. På vestre landkar er det en svingkonstruksjon med hjul, og brua svinges i retning nedstrøms ved hjelp av en motor som står i en kasse på brua. Den har en total lengde på 19 meter, og det største spennet er på 13,2 meter. Brua hadde tredekke frem til 1997, og da ble det lagt gitterplater. Rekkverket er av stål og trolig originalt. På brua er det et skilt som anviser største tillatte aksellast. På begge sider av brua er det en bom, og den inngår i dag som del av fylkesvegnettet.

Historikk

Brua ble bygd som en del av riksvegnettet i 1934.

Vurdering

Brua er den eneste svingbrua i Østfold fylke, og inngår i et kulturmiljø bestående av et sluseanlegg fra midten av 1800-tallet og Ørje sagbruk som har bevart bygninger fra 1800-tallet. Dette fungerer i dag som museum og området er regulert etter Plan- og bygningsloven. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer bevaring av brua gjennom dagens bruk.





268 Fredrikstad

Fredrikstad, Østfold

Buebru	1957	Brunr 01-0202
Rundkjøring	1957	Rv 106

Beskrivelse

Brukonstruksjonen består av en fagverksbue i stål med sveisete sammenføyninger. Brua ses fra lang avstand i det forholdsvis flate bylandskapet. I østre ende fører brua mot den store mangearmete rundkjøringen Fredrikstad øst. Rundkjøringen er et av få eksempler i Norge på en stor 4-armet rundkjøring, en type som var rådende i europeisk sammenheng på den tiden den ble bygd. Rundkjøringen gir et åpent preg siden arealet i midten og arealene mellom armene er gresskledd uten større oppbygginger eller terrasseringer, noe som har vært mer vanlig i nyere tid. Flaggstenger er plassert langs ytterkanten av midtrabatten.

Historikk

Brua sto ferdig i 1957 og avløste flere mindre ferjestrekninger. Den bandt de forstadspregete områdene på østsiden sammen med de mer sentrale strøkene på vestsiden av Glomma. Brua er ikke endret. Rundkjøringen sto ferdig samtidig med brua og den er ikke vesentlig endret siden.





Vurdering

Fredrikstad er en av flere byer i Norge som ligger ved et elveos. Bruene har stor betydning for ferdselen i byene. Fredrikstad bru er med sin imponerende størrelse og godt synlige konstruksjon med overliggende fagverksbue et viktig identitetsskapende element i byen. Sammenhengen med rundkjøringen Fredrikstad øst forsterker bruas verdi i vegplanleggingssammenheng og viser at man mot slutten av 1950-årene var godt orientert om rådende ideer innen vegplanlegging og trafikkavvikling. Høyreregelen ble først brukt i rund-

kjøringene og dette førte til avviklingsproblemer. Rundkjøringene ble derfor laget store for å øke kapasiteten slik tilfellet er for Fredrikstad øst. Rundkjøringer fikk ikke gjennomslag i Norge før man på 1980-tallet innførte vikeplikt for trafikk i rundkjøringen, flere felt i tilfarten, og romslig bredde i sirkulasjonsarealet. Rundkjøringens sidearealer er fortsatt preget av samtidens syn på landskapsutforming og pleie. Hensikten er å bevare bruas og rundkjøringens utforming med detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.



269 Ørje

Marker, Østfold

Vegstasjon 1958 Gnr/bnr 91/64



Beskrivelse

Vegstasjonen består av en garasje, en kontorbrakke, et verkstedbygg og et sand- og saltlager. Bygningene er oppført over en tid på ti år. Bygningsanlegget brukes fortsatt som del av etatens driftsbygninger.

Historikk

Vegstasjonen ble bygd i tidsperioden 1948 til 1958. I 1993 ble flere av bygningene rehabilitert.

Vurdering

Vegstasjonen fremstår som opprinnelig og er en typisk bygningstype for Statens vegvesen. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser slik at bygningsanlegget bevares i sin opprinnelige ytre form.





270 Svinndal

Våler, Østfold

Miljøgate 1998 Rv115

Beskrivelse

Vegen gjennom tettstedet har stort sett tosidig randbebyggelse. Miljøgaten strekker seg gjennom Svinndal sentrum og omfatter rumlefelt i vegbanen, gang- og sykkelveg og fortau, samt belysning. Anlegget har en enkel utforming.

Historikk

Miljøgater eller miljøprioritert gjennomkjøring overtok i en viss grad etter omkjøringsvegene i løpet av 1990-årene. Formålet med tiltakene var å dempe hastigheten på biltrafikken og bedre forholdene for syklist og fotgjenger. For å oppnå dette ble gjerne vegen innsnevret, det ble bygd fartshumper, og vertikale elementer som trær og belysning ble satt langs vegen.

Vurdering

Svinndal er en miljøgate der enkle tiltak er benyttet. Veganlegget er godt tilpasset stedet, siden tiltakene er lite omfattende eller urbane i uttrykket. Målet er å bevare miljøgatens preg slik den ble bygd. Spesi-
fikke vernebestemmelser skal utarbeides.



Liste over vegmiljøer og enkeltobjekter

Nr	Navn	Fylke	Kommune	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Eier	Verneform	Veg/Bru/Gnr/Bnr
1	Bæskades	Finnmark	2012	Vegmiljø	Varderekke	Nei	1898	Ukjent	KML	38
2	Bæskades	Finnmark	2012	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1932	SVV	KML	38
3	Børselvfjellet	Finnmark	2020/2022	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1940	SVV	KML	40
4	Børselvfjellet	Finnmark	2020	Vegmiljø	Forbindelsesveg	Ja	1981	SVV	PBL	40
5	Kobbeavåg	Finnmark	2015	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1873	SVV	KML	42
6	Kobbeavåg	Finnmark	2015	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1928	SVV	KML	42
7	Kobbeavåg	Finnmark	2015	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1967	SVV	KML	42
8	Kalvebakken	Troms	1902	Vegmiljø	Hvelvbru	Nei	1911	SVV	KML	44
9	Kalvebakken	Troms	1902	Vegmiljø	Bjelkebru	Nei	1958	SVV	KML	44
10	Kalvebakken	Troms	1902	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1975	SVV	KML	44
11	Utakleiv	Nordland	1860	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1850	Ukjent	KML	46
12	Utakleiv	Nordland	1860	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1930	SVV	KML	46
13	Gjevingåsen	S-Trønd/N-Trønd	1663/1714	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	Fredet	48
14	Gjevingåsen	S-Trønd/N-Trønd	1663/1714	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1700	SVV	KML	48
15	Gjevingåsen	N-Trøndelag	1714	Vegmiljø	Heilebru	Nei	1840	SVV	KML	48
15	Gjevingåsen	S-Trønd/N-Trønd	1663/1714	Vegmiljø	Fransk prinsipp	Nei	1835	Ukjent	KML	48
16	Gjevingåsen	S-Trønd/N-Trønd	1663/1714	Vegmiljø	Chausse	Nei	1859	NSB	KML	48
17	Gjevingåsen	S-Trønd/N-Trønd	1663/1714	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1880	Kom.	KML	48
18	Nordfosen	S-Trøndelag	1633	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1929	SVV	KML	50
19	Nordfosen	S-Trøndelag	1630/1632/1633	Vegmiljø	Forbindelsesveg	Ja	1979	SVV	KML	50
19	Nordfosen	S-Trøndelag	1630/1632/1633	Vegmiljø	Fritt frambygg	Ja	1979	SVV	KML	50
19	Nordfosen	S-Trøndelag	1630/1632/1633	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1979	SVV	KML	50
20	Vestnes	Møre og Romsd	1535	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1834	Ukjent	KML	52
20	Vestnes	Møre og Romsd	1535	Vegmiljø	Sprengverkbru	Ja	1844	Ukjent	KML	52
21	Vestnes	Møre og Romsd	1535	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1955	SVV	KML	52
21	Vestnes	Møre og Romsd	1535	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1955	SVV	KML	52
22	Vestnes	Møre og Romsd	1535	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1998	SVV	KML	52
22	Vestnes	Møre og Romsd	1535	Vegmiljø	Platebru	Ja	1998	SVV	KML	52
23	Flatmark-Skiri	Møre og Romsd	1539	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	Fredet	54
24	Flatmark-Skiri	Møre og Romsd	1539	Vegmiljø	Kjøreveg/rideveg	Nei	1700	SVV	KML	54
25	Flatmark-Skiri	Møre og Romsd	1539	Vegmiljø	Chausse	Nei	1869	SVV	KML	54
26	Flatmark-Skiri	Møre og Romsd	1539	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1923	SVV	KML	54

27	Borgund	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	KML		56
28	Borgund	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Chausse	Nei	1843	SVV	KML		56
29	Borgund	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Chausse	Ja	1872	SVV	KML	Ev 16	56
30	Seltunåsen	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	KML		58
31	Seltunåsen	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Fransk prinsipp	Nei	1793	SVV	KML		58
32	Seltunåsen	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Chausse	Nei	1843	SVV	KML		58
33	Seltunåsen	Sogn og Fjordane	1422	Vegmiljø	Chausse	Ja	1872	SVV	KML	Ev 16	58
34	Røldal	Hordaland	1228	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	Kom.	Fredet		60
35	Røldal	Hordaland	1228	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1879	Ukjent	KML		60
36	Røldal	Hordaland	1228	Vegmiljø	Chausse	Nei	1886	Privat	KML		60
37	Suldal	Rogaland	1134	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1840	Ukjent	KML		62
38	Suldal	Rogaland	1134	Vegmiljø	Ferjekai	Nei	1978	SVV	KML		62
39	Suldal	Rogaland	1134	Vegmiljø	Ferjekai	Nei	1978	SVV	KML		62
40	Suldal	Rogaland	1134	Vegmiljø	Forbindelsesveg	Ja	1980	SVV	KML	Rv 13	62
41	Bjelland	V-Agder	1021	Vegmiljø	Sprengverkbru	Nei	1864	Privat	KML		64
42	Bjelland	V-Agder	1021	Vegmiljø	Sprengverkbru	Ja	1961	SVV	KML	10-0397	64
43	Lavoll-Flikkeid	V-Agder	1004	Vegmiljø	Kjøreveg/rideveg	Nei	1650	Ukjent	KML		66
44	Lavoll-Flikkeid	V-Agder	1004	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1904	SVV	KML	10-0623	66
44	Lavoll-Flikkeid	V-Agder	1004	Vegmiljø	Fransk prinsipp	Nei	1842	SVV	KML		66
45	Lavoll-Flikkeid	V-Agder	1004	Vegmiljø	Chausse	Ja	1886	SVV	KML	Fv 953	66
46	Lavoll-Flikkeid	V-Agder	1004	Vegmiljø	Avkj.reg.hovedveg	Ja	1973	SVV	KML	Ev 39	66
47	Fånefjell	A-Agder	938	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	KML		68
48	Fånefjell	A-Agder	938	Vegmiljø	Bjelkebru	Nei	1850	SVV	KML		68
48	Fånefjell	A-Agder	938	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1842	Ukjent	KML		68
49	Fånefjell	A-Agder	938	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1923	SVV	KML		68
50	Fånefjell	A-Agder	938	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1962	SVV	KML	Rv 9	68
51	Storstraumen	A-Agder	938	Vegmiljø	Hveivbru	Nei	1914	SVV	KML		70
52	Storstraumen	A-Agder	938	Vegmiljø	Bjelkebru	Nei	1922	SVV	KML	09-0496	70
53	Storstraumen	A-Agder	938	Vegmiljø	Buebru	Ja	1963	SVV	KML	09-0493	70
54	Brevik	Telemark	805/814	Vegmiljø	Bomstasjon	Nei	1962	SVV	KML		72
55	Brevik	Telemark	805/814	Vegmiljø	Hengebru	Ja	1962	SVV	KML	08-0580	72
56	Brevik	Telemark	805/814	Vegmiljø	Skråstagsbru	Ja	1996	SVV	KML	08-1486	72
57	Haukelifjell	Telemark	834	Vegmiljø	Høgfellsvveg	Ja	1874	Ukjent	KML		74
58	Haukelifjell	Telemark	834	Vegmiljø	Brakke	Nei	1870	Ukjent	KML		74
59	Haukelifjell	Hordaland	1228	Vegmiljø	Brakke	Nei	1880	SVV	KML		74
60	Haukelifjell	Hordaland	1228	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1900	Ukjent	KML		74

Nr	Navn	Fylke	Kommune	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Eier	Verneform	Veg/Bru/Gnr/Bnr	Side
61	Haukelifjell	Hordaland	1228	Vegmiljø	Brakke	Nei	1930	SVV	KML		74
62	Haukelifjell	Telem/Hordaland	834/1228	Vegmiljø	Høgjellevveg	Ja	1968	SVV	KML	Ev 134	74
63	Haukelifjell	Telemark	834	Vegmiljø	Brøytestasjon	Ja	1968	SVV	KML	99/2	74
64	Haukelifjell	Telemark	834	Vegmiljø	Snøfreser	Nei	1967	SVV	KML		74
65	Haukelifjell	Telemark	834	Vegmiljø	Lastebil	Nei	1973	SVV	KML		74
66	Haukelifjell	Telemark	834	Vegmiljø	Snøfreser	Ja	1983	SVV	KML		74
67	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	Fredet		78
68	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1600	SVV	KML		78
69	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1650	SVV	KML		78
70	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Fransk prinsipp	Nei	1808	SVV	KML		78
71	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Chausse	Ja	1873	SVV	KML	Fv 169	78
72	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Fagverksbru	Ja	1959	SVV	KML	07-0157	78
72	Bommestad	Vestfold	709	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1959	SVV	KML	Ev 18	78
73	Lierbakkene	Buskerud	626	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1665	SVV	KML		80
74	Lierbakkene	Buskerud	626	Vegmiljø	Kryss	Ja	1967	SVV	PBL	Ev 18/Rv 289	80
74	Lierbakkene	Buskerud	626	Vegmiljø	Motorveg A	Ja	1967	SVV	PBL	Ev 18	80
74	Lierbakkene	Buskerud	626	Vegmiljø	Tunneler	Ja	1967	SVV	PBL	Ev 18	80
74	Lierbakkene	Buskerud	626	Vegmiljø	Platebru	Ja	1967	SVV	PBL		80
74	Lierbakkene	Buskerud	626	Vegmiljø	Platebru	Ja	1967	SVV	PBL		80
75	Borgenesset	Oppland	520	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	KML		82
76	Borgenesset	Oppland	520	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1700	SVV	KML		82
77	Borgenesset	Oppland	520	Vegmiljø	Chausse	Nei	1863	SVV	KML		82
78	Borgenesset	Oppland	520	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1940	SVV	KML	Fv 375	82
79	Strynefjellet	Oppl/Sogn og Fj	513/1449	Vegmiljø	Høgjellevveg	Ja	1895	SVV	KML	Rv 258	84
80	Strynefjellet	Oppl/Sogn og Fj	513/1450	Vegmiljø	Høgjellevveg	Ja	1978	SVV	PBL	Rv 15	84
81	Elverum	Hedmark	427	Vegmiljø	Fagverksbru	Ja	1862	Ukjent	KML		86
82	Elverum	Hedmark	427	Vegmiljø	Hengebru	Ja	1936	SVV	KML	04-1585	86
83	Stai-Koppang	Hedmark	430	Vegmiljø	Hvelvbru	Nei	1830	Ukjent	KML		88
83	Stai-Koppang	Hedmark	430	Vegmiljø	Hvelvbru	Nei	1830	SVV	KML		88
83	Stai-Koppang	Hedmark	430	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1700	SVV	KML		88
84	Stai-Koppang	Hedmark	430	Vegmiljø	Fagverksbru	Ja	1925	Ukjent	KML	04-0056	88
84	Stai-Koppang	Hedmark	430	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1925	Ukjent	KML	Fv 606	88
85	Eidsvoll Verk	Akershus	237	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1813	SVV	KML	02-1537	90
85	Eidsvoll Verk	Akershus	237	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1813	Ukjent	KML	Fv 506	90

86	Eidsvoll Verk	Akershus	237	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1958	SVV	KML	02-0307	90
86	Eidsvoll Verk	Akershus	237	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1958	SVV	KML	Fv 501	90
87	Minnesund	Akershus	237	Vegmiljø	Ferjekai	Nei	1800	Privat	KML	212/1,2	92
88	Minnesund	Akershus	237	Vegmiljø	Fagverksbru	Ja	1925	NSB	KML		92
89	Minnesund	Akershus	237	Vegmiljø	Buebru	Ja	1959	SVV	KML	02-0322	92
90	Minnesund	Akershus	237	Vegmiljø	Bjelkebru	Ja	1993	SVV	PBL	02-1327	92
91	Gjelleråsen	Akershus	231/233	Vegmiljø	Rideveg	Nei	1500	SVV	Fredet		94
92	Gjelleråsen	Akershus	231/233	Vegmiljø	Kjøreveg	Nei	1770	SVV	KML		94
93	Gjelleråsen	Akershus	231/233	Vegmiljø	Kjøreveg	Ja	1874	SVV	PBL	Rv 4/Rv 22	94
94	Svinesund	Østfold	101	Vegmiljø	Fransk prinsipp	Nei	1800	SVV	KML		96
95	Svinesund	Østfold	101	Vegmiljø	Chausse	Nei	1894	SVV	KML		96
96	Svinesund	Østfold	101	Vegmiljø	Ferjekai	Nei	1894	SVV	KML		96
97	Svinesund	Østfold	101	Vegmiljø	Buebru	Ja	1946	SVV	KML	01-0109	96
98	Gammelvegen i Øksfjord	Finnmark	2014	Veg	Chausse	Nei	1909	SVV	KML	Fv 74	100
99	Finnkongella	Finnmark	2023	Veg	Kjøreveg	Nei	1922	Kom.	KML		101
100	Jordanfoss	Finnmark	2030	Veg	Trallebane	Nei	1925	SVV	KML		102
101	Talvik	Finnmark	2012	Bygning	Vegstasjon	Nei	1945	SVV	KML	12/78	103
102	Strømmen bru	Finnmark	2028	Bru	Fagverksbru	Ja	1929	Kom.	KML	20-0003	104
103	Langvasseid	Finnmark	2030	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1935	SVV	KML	22/54	105
104	Vadsø	Finnmark	2003	Bygning	Smie	Nei	1946	SVV	KML	8/332	106
105	Markedsvegen	Troms	1939	Veg	Mellomriksveg	Nei	1800	Ukjent	KML		107
106	Postvegen	Troms	1938	Veg	Kjøreveg	Nei	1800	Privat	KML		108
107	Bardu	Troms	1922	Veg	Kjøreveg	Nei/ja	1826	Kom.	KML		109
108	Nordreisa gamle bru	Troms	1942	Bru	Fagverksbru	Ja	1899	Kom.	KML		110
109	Hatteng	Troms	1939	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1924	SVV	KML		111
110	Tjeldsundet	Troms	1901	Bru	Ferjekai	Nei	1938	SVV	KML		112
111	Tjeldsundet	Troms	1913	Bru	Ferjekai	Nei	1938	SVV	KML		112
112	Kjerringberget	Troms	1943	Veg	Kjøreveg	Ja	1943	SVV	KML	Fv 367	113
113	Tromsøbrua	Troms	1902	Bru	Fritt frambygg	Ja	1960	SVV	KML	19-0511	114
114	Mefjordaksla-Fjordgård	Troms	1931	Veg	Forbindelsesveg	Ja	1980	SVV	PBL	Fv 252	115
115	Kvæfjord	Troms	1911	Veg	Støttemur	Ja	1975	SVV	KML	Rv 83	116
116	Kjelleidet	Nordland	1811	Veg	Båtdrag	Nei	1860	Kom.	KML		117
117	Junkerdalsura	Nordland	1840	Veg	Mellomriksveg	Nei	1878	Kom.	KML		118
118	Djevelsalsbrua	Nordland	1840	Bru	Sprengverkbru	Nei	1887	Ukjent	KML		119
119	«Anlegget»	Nordland	1868	Veg	Kjøreveg	Nei	1922	SVV	KML	Fv 935	120
120	Sørelva	Nordland	1840	Bygning	Brakke	Ja	1930	SVV	KML	76/5	121

Sl. Nr	Navn	Fylke	Kommune	Type	Kategori	I trafikk Årstall	Eier	Verneform	Veg/Bru/Gnr/Bnr
121	Saltfjellet	Nordland	1833/1840	Veg	Høgfallsveg	Nei	Ukjent	PBL	122
122	Blodveien	Nordland	1840	Veg	Kjøreveg	Ja	Kom.	PBL	123
123	Røsvik	Nordland	1845	Bru	Ferjekai	Nei	SVV	KML	124
124	Røsvik	Nordland	1845	Bygning	Ventebu	Nei	SVV	KML	124
125	Efjordanlegget	Nordland	1854	Bru	Bjelkebru	Ja	SVV	KML	125
125	Efjordanlegget	Nordland	1854	Bru	Buebru	Ja	SVV	KML	125
125	Efjordanlegget	Nordland	1854	Bru	Hengebru	Ja	SVV	KML	125
125	Efjordanlegget	Nordland	1854	Veg	Forbindelsesveg	Ja	SVV	PBL	125
126	Kollstraumen bru	Nordland	1811	Bru	Hengverksbru	Ja	SVV	KML	126
127	Sulitjelmavegen	Nordland	1841	Veg	Komp veg	Ja	SVV	KML	127
128	Saltstraumen bru	Nordland	1804	Bru	Fritt frambygg	Ja	SVV	KML	128
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Hellebru	Nei	SVV	KML	129
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Hvelvbru	Nei	SVV	KML	129
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Hvelvbru	Nei	SVV	KML	129
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Hvelvbru	Nei	SVV	KML	129
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Hvelvbru	Nei	SVV	KML	129
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Hvelvbru	Nei	SVV	KML	129
129	Karl Johans Vei	N-Trøndelag	1721	Veg	Mellomriksveg	Nei	SVV	KML	129
130	Leir bru	N-Trøndelag	1742	Bru	Buebru	Nei	SVV	KML	130
131	Namsbrua	N-Trøndelag	1703	Bru	Buebru	Ja	SVV	KML	131
132	Namsbrua	N-Trøndelag	1703	Bygning	Smie	Nei	SVV	KML	132
133	Hammer bru	N-Trøndelag	1743	Bru	Fagverksbru	Nei	Kom.	KML	133
134	Straumen bru	N-Trøndelag	1729	Bru	Fagverksbru	Ja	SVV	KML	134
135	Lifjellvegen	N-Trøndelag	1738/1742	Veg	Forbindelsesveg	Ja	SVV	PBL	135
136	Skarnsundet bru	N-Trøndelag	1723/1729	Bru	Skråstaggbru	Ja	SVV	KML	136
137	Gaula	S-Trøndelag	1644	Veg	Vinterveg	Nei	Ukjent	KML	137
138	Rotvoll	S-Trøndelag	1601	Veg	Kjøreveg	Nei	Kom.	PBL	138
139	Trondhjemse Kongevei	S-Trønd/Oppland	511/1634	Veg	Høgfallsveg	Nei	Ukjent	KML	139
140	Gamle bybru	S-Trøndelag	1601	Bru	Fagverksbru	Ja	Kom.	KML	140
141	Brattørbrua	S-Trøndelag	1601	Bru	Bevegelig bru	Ja	SVV	KML	141
142	Grønnbakken	S-Trøndelag	1634	Bygning	Smie	Nei	SVV	KML	142
143	Elgeseter bru	S-Trøndelag	1601	Bru	Bjelkebru	Ja	SVV	KML	143
144	Gylland-Roskaft	S-Trøndelag	1653	Veg	Omkjøringsveg	Ja	SVV	KML	144
145	Trondhjemse Postvei	Møre og Romsd	1523/1535	Veg	Kjøreveg/rideveg	Nei	Ukjent	KML	145
146	Geirangervegen	Møre og Romsd	1525	Bru	Hvelvbru	Ja	SVV	KML	146

146	Geirangervegen	Møre og Romsd	1525	Veg	Kjøreveg	Ja	1889	SVV	KML	Rv 63	146
147	Geiranger-Blåfjellbrakka	Møre og Romsd	1525	Bygning	Brakke	Nei	1904	SVV	KML	119/14	148
148	Skodjebruene	Møre og Romsd	1529	Bru	Buebru	Ja	1922	SVV	KML	15-0205	149
148	Skodjebruene	Møre og Romsd	1529	Bru	Buebru	Ja	1922	SVV	KML	15-0193	149
148	Skodjebruene	Møre og Romsd	1529	Veg	Kjøreveg	Ja	1922	SVV	KML	Rv 661	149
149	Skodje	Møre og Romsd	1529	Bygning	Vegstasjon	Ja	1958	SVV	KML	8/70	151
150	Eikesdalen	Møre og Romsd	1543	Bru	Ferjekai	Nei	1974	Kom.	PBL		152
151	Sveggebrua	Møre og Romsd	1554	Bru	Bjelkebru	Ja	1972	SVV	KML	15-1025	153
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Bjelkebru	Ja	1988	SVV	PBL	15-2327	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Bjelkebru	Ja	1988	SVV	PBL	15-2320	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Bjelkebru	Ja	1988	SVV	PBL	15-2314	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Bjelkebru	Ja	1988	SVV	PBL	15-2311	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Bjelkebru	Ja	1988	SVV	PBL	15-2185	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Bjelkebru	Ja	1988	SVV	PBL	15-2282	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Bru	Fritt frambygg	Ja	1988	SVV	PBL	15-2284	154
152	Atlanterhavsveien	Møre og Romsd	1551	Veg	Forbindelsesveg	Ja	1988	SVV	PBL	Rv 64	154
153	Bergsøysundet bru	Møre og Romsd	1557	Bru	Flytebru	Ja	1992	SVV	KML	15-2221	155
154	Sognefjellet	Sogn og Fj/Oppl	514/1426	Veg	Varderekke	Nei	1500	Ukjent	KML		156
155	Mannseidet	Sogn og Fjordane	1441	Veg	Rideveg	Nei	1704	SVV	KML		157
156	Trondhjemske Postvei	Sogn og Fjordane	1411	Bru	Hellebru	Nei	1800	SVV	KML		158
156	Trondhjemske Postvei	Sogn og Fjordane	1411	Bru	Hellebru	Nei	1800	SVV	KML		158
156	Trondhjemske Postvei	Sogn og Fjordane	1411	Bru	Hvelvbru	Nei	1913	SVV	KML		158
156	Trondhjemske Postvei	Sogn og Fjordane	1411	Veg	Kjøreveg/rideveg	Nei	1806	SVV	KML		158
157	Bergenske Kongevei	Sogn og Fj/Oppl	545/1422	Veg	Høgfellsvog	Nei	1793	Ukjent	KML		159
158	Veitastondvegen	Sogn og Fjordane	1426	Veg	Kjøreveg	Ja	1956	SVV	KML		160
159	Loftesnes	Sogn og Fjordane	1420	Bygning	Ferjehus	Nei	1939	SVV	KML	2/7	161
160	Krakhella-Hardbakke	Sogn og Fjordane	1412	Veg	Forbindelsesveg	Ja	1960	SVV	PBL	Rv 606	162
161	Krakhella-Hardbakke	Sogn og Fjordane	1412	Bru	Ferjekai	Ja	1971	SVV	PBL	14-1549	162
162	Lærdal	Sogn og Fjordane	1422	Veg	Omkjøringsveg	Ja	1976	SVV	KML	Ev 16	163
163	Vatnasete	Sogn og Fjordane	1420	Veg	Raste plass	Ja	1996	SVV	PBL	Rv 5	164
164	Trondhjemske Postvei	Hordaland	1263	Bru	Hellebru	Nei	1800	SVV	KML		165
164	Trondhjemske Postvei	Hordaland	1263	Bru	Hellebru	Nei	1800	SVV	KML		165
164	Trondhjemske Postvei	Hordaland	1263	Bru	Hvelvbru	Ja	1912	SVV	KML	12-0526	165
164	Trondhjemske Postvei	Hordaland	1263	Veg	Kjøreveg/rideveg	Nei	1800	SVV	KML		165
165	Stalheimsleiva	Hordaland	1235	Veg	Chausse	Nei	1849	SVV	KML		166
166	Jondal-Utne	Hordaland	1227/1231	Veg	Kjøreveg	Ja	1874	SVV	KML	Rv 550	167

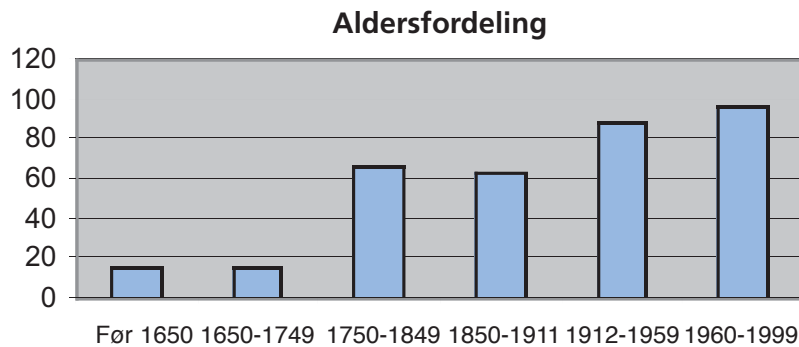
Nr	Navn	Fylke	Kommune	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Eier	Verneform	Veg/Bru/Gnr/Bnr	Side
167	Grotland bru	Hordaland	1235	Bru	Skråstagsbru	Ja	1894	Kom.	KML		168
168	Tokagjelet	Hordaland	1238	Veg	Kjøreveg	Nei	1907	SVV	KML		169
169	Måbødalen	Hordaland	1232	Veg	Kjøreveg	Nei	1916	SVV	KML		170
170	Dalseid-Eidslandet	Hordaland	1251	Bru	Buebru	Ja	1963	SVV	KML	12-1357	171
170	Dalseid-Eidslandet	Hordaland	1251	Bru	Hvelvbru	Ja	1930	SVV	KML	12-0585	171
170	Dalseid-Eidslandet	Hordaland	1251	Bru	Platebru	Ja	1939	SVV	KML	12-0639	171
170	Dalseid-Eidslandet	Hordaland	1251	Veg	Kjøreveg	Nei/ja	1920	SVV	KML	Rv 569	171
171	Smørsbroen	Hordaland	1201	Bru	Buebru	Ja	1923	SVV	KML	12-0385	173
172	Trolljuv bru	Hordaland	1211	Bru	Hengebru	Ja	1942	SVV	KML	12-0943	174
173	Salhus	Hordaland	1201	Bru	Ferjekai	Nei	1954	SVV	KML		175
174	Figgjo	Rogaland	1120	Bru	Gangsteiner	Nei	1500	Ukjent	KML		176
175	Låga bru	Rogaland	1134	Bru	Sprengverkbru	Nei	1780	SVV	KML	11-0689	177
176	Terland klopp	Rogaland	1101	Bru	Hellebru	Nei	1800	SVV	KML	11-0708	178
177	Skjæveland bru	Rogaland	1102/1120	Bru	Hvelvbru	Nei	1853	SVV	KML	11-0566	179
178	Vikedal bru	Rogaland	1154	Bru	Fagverksbru	Nei	1882	SVV	KML		180
179	Bratlandsdalen	Rogaland	1134	Veg	Kjøreveg	Nei	1892	SVV	KML		181
180	Skjoldstraumen bru	Rogaland	1146	Bru	Bevegelig bru	Ja	1932	SVV	KML	11-0148	182
181	Stavanger bybru	Rogaland	1103	Bru	Skråstagsbru	Ja	1978	SVV	KML	11-1649	183
182	Strømsund bru	Rogaland	1149	Bru	Bevegelig bru	Ja	1978	SVV	KML	11-1198	184
183	Rennfast	Rogaland	1142	Bru	Bjelkebru	Ja	1991	SVV	PBL	11-1701	185
183	Rennfast	Rogaland	1142	Bru	Ferjekai	Ja	1992	SVV	PBL	11-1709	185
183	Rennfast	Rogaland	1142	Bygning	Bomstasjon	Ja	1992	SVV	PBL		185
183	Rennfast	Rogaland	1142	Veg	Forbindelsesveg	Ja	1992	SVV	PBL	Ev 39	185
183	Rennfast	Rogaland	1142	Veg	Undersjøisk	Ja	1992	SVV	PBL	Ev 39	185
183	Rennfast	Rogaland	1142	Veg	Undersjøisk	Ja	1992	SVV	PBL	Ev 39	185
184	Hafrsfjord	Rogaland	1103	Veg	G/S	Ja	1998	SVV	KML	Fv 382	187
185	Vestlandske hovedveg	V-Agder	1004	Bru	Hengebru	Ja	1844	SVV	KML	10-0003	188
185	Vestlandske hovedveg	V-Agder	1004	Bru	Hvelvbru	Ja	1844	SVV	KML	10-0002	188
185	Vestlandske hovedveg	Rogal/V-Agder	1004/1112	Veg	Kjøreveg	Nei/ja	1844	SVV	KML		188
186	Postvegen	V-Agder	1032	Bru	Hellebru	Nei	1800	Ukjent	KML		190
186	Postvegen	V-Agder	1032	Veg	Rideveg	Nei	1793	Ukjent	KML		190
187	Sørlandske hovedveg	V-Agder	1004/1037	Bru	Hvelvbru	Nei	1921	SVV	KML	10-0197	191
187	Sørlandske hovedveg	V-Agder	1004/1037	Veg	Chausse	Nei	1925	SVV	KML		191
188	Nagelstad	V-Agder	1034	Bygning	Brøytestasjon	Nei	1943	SVV	KML	8/14	192

189	Østerhus bru	V-Agder	1026	Bru		Bjelkebru	Ja	1953	SVV	KML	10-0292	193
190	Kjevik bru	V-Agder	1001	Bru		Bjelkebru	Ja	1956	SVV	KML	10-0313	194
191	Daleheftet-Neset	V-Agder	1014	Veg		Kompensasjonsveg	Ja	1963	SVV	SVV	PBL	Rv 9
192	Øyan-Audnedal	V-Agder	1021	Veg		Forbindelsesveg	Ja	1983	SVV	PBL	Rv 461	196
193	Postvegen	A-Agder	901	Veg		Kjøreveg/rideveg	Nei	1800	Ukjent	KML		197
194	Vestlandske hovedveg	A-Agder/Telemark	815/911	Veg		Fransk prinsipp	Nei	1805	SVV	KML		198
195	Byklestigen	A-Agder	941	Veg		Rideveg	Nei	1829	Privat	KML		199
196	Fostveit bru	A-Agder	914	Bru		Buebru	Ja	1837	Privat	KML		200
197	Sørlandske hovedveg	A-Agder	901/914	Bru		Bjelkebru	Ja	1937	SVV	KML	09-0033	201
197	Sørlandske hovedveg	A-Agder	901/914	Veg		Chausse	Ja	1878	SVV	KML		201
198	Åmfoss bru	A-Agder	929	Bru		Hveivbru	Ja	1918	SVV	KML	09-0006	202
199	S-S-S vegen	A-Agder	901	Veg		Forbindelsesveg	Ja	1936	SVV	KML	Rv 351	203
200	Ubergsmoen-Rislandfeta	A-Agder	912	Veg		Kompensasjonsveg	Ja	1973	SVV	SVV	PBL	Rv 415
204												
201	Skarsvegen	Telemark	828	Veg		Kjøreveg	Nei	1700	Privat	KML		205
202	Bandakslø	Telemark	833	Veg		Kjøreveg	Ja	1860	SVV	KML		206
203	«Murane»	Telemark	819	Veg		Chausse	Nei	1892	Kom.	KML		207
204	Sundkil bru	Telemark	829	Bru		Bevegelig bru	Ja	1901	SVV	Fredet	08-0388	208
205	Tveitsund bru	Telemark	830	Bru		Hveivbru	Ja	1918	SVV	Fredet	08-0082	209
206	Gamle Ulefoss bru	Telemark	819	Bru		Fagverksbru	Ja	1933	Kom.	KML		210
207	Korketrekkeren	Telemark	805	Bru		Platebru	Ja	1941	SVV	KML	08-0125	211
207	Korketrekkeren	Telemark	805	Veg		Kjøreveg	Ja	1941	SVV	KML	Fv 30	211
208	Dørdal-Tangen	Telemark	814/815	Veg		Avkj.reg.hovedveg	Ja	1971	SVV	PBL	Ev 18	212
209	Gvarv	Telemark	822	Bygning		Lager	Ja	1985	SVV	KML	91/110	213
210	Seljord	Telemark	828	Veg		Atkomstmarkør	Ja	1995	SVV	KML		214
211	Bergstigen	Vestfold	713/714	Veg		Rideveg	Nei	1697	Kom.	KML		215
212	Kullerødla	Vestfold	719	Bygning		Lager	Nei	1921	SVV	KML	16/19	216
213	Røssesund bru	Vestfold	723	Bru		Buebru	Ja	1952	SVV	KML	07-0212	217
214	Kanalbrua	Vestfold	704/722	Bru		Bevegelig bru	Ja	1957	SVV	KML	07-0148	218
215	Farriseidet	Vestfold	709	Bru		Kassebru	Ja	1975	SVV	PBL	07-0421	219
215	Farriseidet	Vestfold	709	Bru		Kassebru	Ja	1975	SVV	PBL		219
215	Farriseidet	Vestfold	709	Bru		Kassebru	Ja	1975	SVV	PBL		219
215	Farriseidet	Vestfold	709	Bru		Kassebru	Ja	1975	SVV	PBL		219
215	Farriseidet	Vestfold	709	Bru		Kassebru	Ja	1975	SVV	PBL		219
215	Farriseidet	Vestfold	709	Bru		Kassebru	Ja	1975	SVV	PBL		219

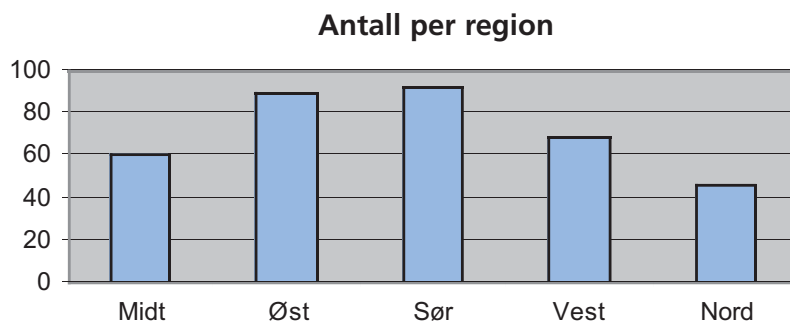
Slr	Navn	Fylke	Kommune	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Eier	Verneform	Veg/Bru/Gnr/Bnr
215	Farriseidet	Vestfold	709	Veg	Kryss	Ja	1975	SVV	PBL	Ev 18
216	Solum	Vestfold	709	Bygning	Kontrollstasjon	Ja	1978	SVV	KML	4076/14,16
217	Stokke	Vestfold	720	Veg	Støyskjerm	Ja	1991	SVV	KML	Ev 18
218	Horten	Vestfold	701	Veg	Miljøttunnel	Ja	1993	SVV	KML	Rv 19
219	Sølvveien	Buskerud	604	Veg	Kjøreveg	Nei	1624	Privat	KML	
220	Sølvveien	Buskerud	624	Veg	Kjøreveg	Ja	1624	SVV	KML	
221	Smedbrua	Buskerud	624	Bru	Hvelvbru	Ja	1767	SVV	Fredet	06-0143
222	Bergenske Kongevei	Busk/Akersh	219/612	Bru	Hvelvbru	Nei	1807	Ukjent	KML	
222	Bergenske Kongevei	Busk/Akersh	219/612	Veg	Kjøreveg/rideveg	Nei	1805	Ukjent	KML	
223	Sundhaugen bru	Buskerud	602	Veg	Fagverksbru	Ja	1869	Kom.	KML	06-1790
224	Gulsvik bru	Buskerud	615	Bru	Hengebru	Nei	1906	SVV	KML	06-1579
225	Korketrekkeren	Buskerud	623	Bru	Platebru	Ja	1953	SVV	KML	06-0325
225	Korketrekkeren	Buskerud	623	Veg	Kjøreveg	Ja	1923	SVV	KML	Rv 287
226	Løka bru	Buskerud	604	Bru	Bjelkebru	Nei	1924	SVV	KML	
227	Rollag	Buskerud	632	Bygning	Vegstasjon	Ja	1952	SVV	KML	11/12
228	Veien-Hønefoss	Buskerud	605	Veg	G/S	Ja	1971	SVV	KML	Fv 174
229	Gulsvik	Buskerud	615	Veg	Rasteplass	Ja	1979	SVV	PBL	Rv 7
230	Trondhiemske Kongevei	Oppland	528	Bru	Hvelvbru	Nei	1795	Ukjent	KML	
230	Trondhiemske Kongevei	Oppl/Akershus	239/528	Veg	Fransk prinsipp	Nei	1790	Ukjent	KML	
231	Trondhiemske Kongevei	Oppl/Hedmark	412/501	Veg	Kjøreveg	Ja	1700	Ukjent	KML	Fv 1/Fv 321
232	Bergenske Kongevei	Oppland	534	Veg	Kjøreveg	Ja	1790	Kom.	KML	
233	Bergenske Kongevei	Oppland	534/536	Veg	Fransk prinsipp	Nei	1811	Ukjent	KML	
234	Lunde bru	Oppland	541	Bru	Hvelvbru	Ja	1829	SVV	Fredet	05-0058
235	Finna bru	Oppland	501	Bru	Fagverksbru	Nei	1868	Kom.	KML	05-0124
236	Kollavegen	Oppland	514	Veg	Chausse	Ja	1898	Kom.	KML	
237	Fokstugu	Oppland	511	Bygning	Veggarasje	Nei	1940	SVV	KML	
238	Fokstugu	Oppland	511	Maskin	Snøfreser	Nei	1943	SVV	KML	
239	Fåvang	Oppland	520	Veg	Avkj.reg.hovedveg	Ja	1985	SVV	PBL	Ev 6
240	Mesnadsalmen	Oppland	501	Veg	Kjøreveg	Ja	1993	SVV	PBL	Ev 6/Rv 213
241	Wingerske Kongevei	Hedmark	402	Veg	Kjøreveg	Nei	1700	Ukjent	KML	
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Bjelkebru	Ja	1900	SVV	KML	
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hellebru	Ja	1800	SVV	KML	
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hellebru	Ja	1800	SVV	KML	
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hellebru	Ja	1903	SVV	KML	

242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hellebru	Ja	1904	SVV	KML		246
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hvelvbru	Ja	1800	SVV	KML		246
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hvelvbru	Ja	1832	SVV	KML	04-0068	246
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Bru	Hvelvbru	Ja	1908	SVV	KML	04-0029	246
242	Østerdalske hovedveg	Hedmark	427/429	Veg	Kjøreveg	Ja	1760	SVV	KML	Fv 533/privat	246
243	Gamle Tolga bru	Hedmark	436	Bru	Sprengverkbru	Nei	1859	Kom.	KML		247
244	Bergsgang	Hedmark	412	Bygning	Strøandsilo	Nei	1962	SVV	KML	435/1	248
245	Tynset	Hedmark	437	Bygning	Vegstasjon	Ja	1972	SVV	KML	75/197	249
246	Skubergsenga bru	Hedmark	420	Bru	Fagverksbru	Ja	1997	SVV	KML	04-1567	250
247	Drammensveien	Oslo	301	Veg	Kjøreveg	Ja	1665	Kom.	PBL		251
248	Fredrikshaldske Kongevei	Oslo	301	Bru	Hvelvbru	Ja	1805	Kom.	KML	03-0141	252
248	Fredrikshaldske Kongevei	Oslo	301	Veg	Kjøreveg	Ja/Nei	1800	Kom.	KML		252
249	Ljabruchausseen	Oslo	301	Veg	Chausse	Ja	1850	Kom.	KML		253
250	Trondhiemske Kongevei	Oslo	301	Veg	Kjøreveg	Nei	1770	Ukjent	KML		254
251	Hausmanns bru	Oslo	301	Bru	Buebru	Ja	1892	Kom.	PBL	03-0014	255
252	St. Halvardsgt/Strømsveien	Oslo	Oslo	301	Veg	Kjøreveg		Ja	1700	SVV	PBL
Rv 161		256									
253	Sagkrakken gangbru	Oslo	301	Bru	Bjelkebru	Ja	1959	SVV	KML	03-0156	257
254	Trondheimsveien	Oslo	301	Bru	Platebru	Ja	1970	SVV	KML	03-0267	258
254	Trondheimsveien	Oslo	301	Veg	Avkj.reg.hovedveg	Ja	1957	SVV	PBL	Rv 4	258
255	Fiskevollen gang/sykelbru	Oslo	Oslo	301	Bru	Bjelkebru		Ja	1972	SVV	KML
3-0273		259									
256	Sølvveien	Akershus	220	Veg	Kjøreveg	Ja	1665	Kom.	KML		260
257	Fredrikshaldske Kongevei	Akershus	214	Veg	Kjøreveg	Ja	1760	Ukjent	KML	Fv 56	261
258	Gamle Mosseveg	Akershus	214/217	Veg	Kjøreveg	Ja	1859	SVV	KML	Fv 130	262
259	Heksebergv	Akershus	226/234	Veg	Kjøreveg	Ja	1903	SVV	KML	Fv 254/Fv 426	263
260	Rånåsfoss bru	Akershus	226	Bru	Hengebru	Ja	1927	Kom.	KML	02-0107	264
261	Langvegg	Akershus	237	Bygning	Strøandsilo	Ja	1968	SVV	KML	48/1	265
262	Høvik	Akershus	219	Veg	Utsmykn/Støyskjerm	Ja		1994	SVV	KML	Ev 18
266											
263	Sonsvegen - Gjølstad	Akershus	211	Bru	Fritt frambygg	Ja	1999	SVV	PBL	02-1374	267
263	Sonsvegen - Gjølstad	Akershus	211	Bru	Fritt frambygg	Ja	1999	SVV	PBL	02-1375	267
263	Sonsvegen - Gjølstad	Akershus	211	Veg	Motorveg A	Ja	1999	SVV	PBL	Ev 6	267
264	Fredrikshaldske Kongevei	Østfold	104	Veg	Kjøreveg	Nei	1805	SVV	KML		268
265	Berbyvegen	Østfold	101	Veg	Mellomriksveg	Ja	1880	Ukjent	KML	Rv 102	269
266	Stasjonsvegen	Østfold	136	Veg	Kjøreveg	Ja	1930	SVV	KML		270

Diagrammer

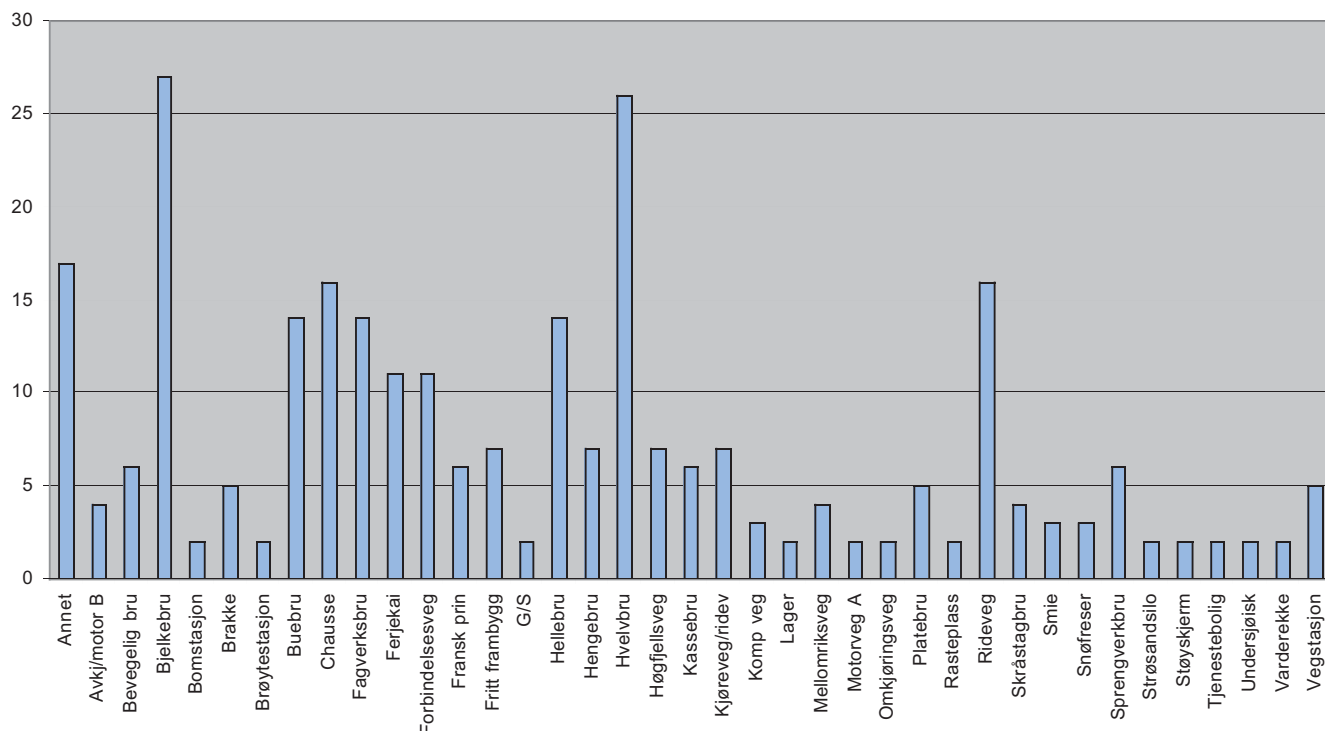


Aldersfordeling: Diagrammet viser fordeling av vegminner etter alder innenfor 6 perioder, før 1650, 1650-1749, 1750-1849, 1850-1911, 1912-1959 og 1960-1999. Det er tatt hensyn til veghistorien i inndelingen av periodene. Det er flere veger fra 1900-tallet enn eldre veger, dette har direkte sammenheng med hvor mange veger som er bygd i de ulike periodene.



Antall per region: Region Sør (Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder) og Region Øst (Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland) har fått med flest vegminner i verneplanen. Dette er regionene som har det tettest utbygde vegnettet. Region Sør omfatter samtidig et stort geografisk område. Region Nord er også et stort område, men her er folketallet lavere og vegtettheten lavere.

Kategorifordeling unntatt «kjøreveg»



Kategorifordeling: Kategorifordelingen viser fordeling mellom kategoriene unntatt kjøreveger. Kjøreveger er den største kategorien og omfatter 70 eldre vegminner. Kategorinndelingen har vært et viktig hjelpemiddel i arbeidet for å få en spredning i kulturminnene. På vegstrekningene finnes flere bruer enn de som er oppført i listen over alle vegminnene i verneplanen. Det betyr at særlig kategoriene bjelkebru og platebru er det langt flere av enn hva som fremgår av diagrammet. Kategorien Annet betegner kategorier det bare er en representant fra. Antall per kategori gjenspeiler i stor grad hvorvidt det er en kategori det finnes mange av alt i alt eller ikke. Kategoriene Rideveg og Hvelvbru er det forholdsvis mange av i forhold til det totale antall som finnes. Dette har sammenheng med at de eldste vegene og bruene ikke kan deles opp i så mange kategorier som de nyere, og at det da blir forholdsvis mange av hver kategori sett i forhold til de kategoriene som brukes på nyere veger.

Diagrammer: Vegdirektoratet.

Bygninger og maskiner som Statens vegvesen gir administrativt vern

Navn	Fylke	Bruk	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Gnr/bnr
Innsmoen	Nord-Trøndelag	Bevaring	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1835	
Sundstua	Buskerud	Bevaring	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1850	
Finnås	Hordaland	Bevaring	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1856	4/9
Lensmannsbua	Oppland	Bevaring	Bygning	Smie	Nei	1858	87/
Haukelifjell	Telemark	Bevaring	Bygning	Brakke	Nei	1863	
Dragsund	Møre og Romsdal	Bevaring	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1875	45/3
Sveiva	Oslo	Bevaring	Bygning	Landhandel	Nei	1880	97/8
Stiklestad	Nord-Trøndelag	Bevaring	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1900	
Sundvegen	Sør-Trøndelag	Bevaring	Bygning	Mollhus	Nei	1930	
Hægeland	Vest-Agder	Bevaring	Bygning	Veggarasje	Nei	1936	
Saltfj./Rognan	Nordland	Bevaring	Bygning	Veggarasje	Nei	1940	8/51
Rana/Rognan	Nordland	Bevaring	Bygning	Lager	Nei	1942	8/48
Lakselv	Finnmark	Bevaring	Bygning	Tjenestebolig	Nei	1949	17/22
Moisund	Aust-Agder	Bevaring	Bygning	Vegstasjon	Nei	1965	24/49
Hundorp	Oppland	Bevaring	Bygning	Vegstasjon	Nei	1965	63/37
Gamle Sande	Vestfold	Bevaring	Bygning	Vegstasjon	Nei	1965	14/18
Litlastøl	Rogaland	Bevaring	Bygning	Brøytestasjon	Nei	1968	43/31
Svinesund	Østfold	Bevaring	Bygning	Kontrollstasjon	Ja	1990	4/5
Hermannsverk	Sogn og Fjordane	Magasin	Bygning	Vegsentral	Ja	1944	24/185
Skippagurra	Finnmark	Magasin	Bygning	Lager	Nei	1948	
Myhrer	Akershus	Magasin	Bygning	Vegstasjon	Ja	1953	59/44
Fauske	Nordland	Magasin	Bygning	Vegstasjon	Nei	1954	103/241
Mjell/Kaupanger Nei	1955	Sogn og Fjordane		Magasin	Bygning	Veggarasje	
Røldal	Hordaland	Magasin	Bygning	Vegstasjon	Ja	1964	23/59
Dirdal 78/40,41,54	Rogaland	Magasin	Bygning	Vegstasjon	Nei	1965	
Koppang	Hedmark	Magasin	Bygning	Vegstasjon	Nei	1972	19/975
510	Sogn og Fjordane	Bevaring	Lastebil	Citroen	Nei	1929	
510	Akershus	Bevaring	Lastebil	Chevrolet	Nei	1934	
510	Norsk vegmuseum	Bevaring	Lastebil	Volvo	Nei	1951	
510	Østfold	Bevaring	Lastebil	Chevrolet	Nei	1954	
510	Telemark	Bevaring	Lastebil	Volvo	Nei	1973	
511	Norsk vegmuseum	Bevaring	Lastebil	FWD	Nei	1940	
511	Finnmark	Bevaring	Lastebil	Ford	Nei	1943	
511	Troms	Bevaring	Lastebil	Mercedes	Nei	1952	
511	Norsk vegmuseum	Bevaring	Lastebil	Volvo	Nei	1961	
511	Norsk vegmuseum	Bevaring	Lastebil	Magirus Deutz	Nei	1968	
512	Norsk vegmuseum	Bevaring	Lastebil	Mercedes	Nei	1984	
513	Norsk vegmuseum	Bevaring	Dumper	Volvo BM	Nei	1957	
513	Norsk vegmuseum	Bevaring	Dumper	Øveraasen	Nei	1972	
514/15	Norsk vegmuseum	Bevaring	Varebil	Peugeot	Nei	1941	
514	Norsk vegmuseum	Bevaring	Varebil	Volkswagen	Nei	1966	
514	Norsk vegmuseum	Bevaring	Varebil	Volvo	Nei	1968	
514	Norsk vegmuseum	Bevaring	Varebil	Volvo	Ja	1973	
514	Norsk vegmuseum	Bevaring	Varebil	Volkswagen	Nei	1979	

Navn	Fylke	Bruk	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Gnr/bnr
514	Norsk vegmuseum	Bevaring	Varebil	Volkswagen	Ja	1990	
514	Norsk vegmuseum	Bevaring	Personbil	Kewet Eljet	Nei	1992	
516	Norsk vegmuseum	Bevaring	Spesialkjøretøy	Skoda	Nei	1938	
516	Norsk vegmuseum	Bevaring	Spesialkjøretøy	Mercedes Unimog	Nei	1975	
519	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorsykkkel	Harley Davidson	Nei	1922	
519	Norsk vegmuseum	Bevaring	Minidumper	Road Machines	Nei	1950	
519	Norsk vegmuseum	Bevaring	Ferje	Eget fabrikat	Nei	1957	
519	Hordaland	Bevaring	Brannbil	Dodge	Nei	1968	
519	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorsykkkel	Honda	Nei	1972	
520	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorveghøvel	Dravn/Hanomag	Nei	1928	
520	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorveghøvel	Dravn/Fordson	Nei	1937	
520	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorveghøvel	Dravn/International	Nei	1952	
520	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorveghøvel	Allis Chalmers	Nei	1951	
520	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorveghøvel	Caterpillar	Nei	1956	
522	Norsk vegmuseum	Bevaring	Hjultraktor	International Mogul	Nei	1917	
522	Norsk vegmuseum	Bevaring	Hjultraktor	Fordson	Nei	1937	
522	Telemark	Bevaring	Hjultraktor	Deutz	Nei	1953	
522	Østfold	Bevaring	Hjultraktor	Ferguson	Nei	1962	
523	Norsk vegmuseum	Bevaring	Asfaltutlegger	Barber Greene	Nei	1954	
524	Norsk vegmuseum	Bevaring	Merkemaskin	Maskin A/S K. Lund	Nei	1969	
524	Akershus	Bevaring	Merkemaskin	Maskin A/S K. Lund	Nei	1974	
525	Vestfold	Bevaring	Merkemaskin	Hoffman	Nei		
527	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorvegvals	Øveraasen	Nei	1923	
527	Vest-Agder	Bevaring	Motorvegvals	Ammann	Nei	1938	
527	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorvegvals	Øveraasen	Nei	1950	
527	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motorvegvals	Ham-Jern	Nei	1951	
527	Telemark	Bevaring	Motorvegvals	Bomag	Nei	1981	
528	Rogaland	Bevaring	Vegvals	Bomag	Nei	1965	
529	Norsk vegmuseum	Bevaring	Grusutlegger	Hamar Jernstøperi	Nei	1937	
530	Norsk vegmuseum	Bevaring	Gravemaskin	Bucyrus Erie	Nei	1951	
530	Norsk vegmuseum	Bevaring	Gravemaskin	Ruston Bucyrus	Nei	1960	
530	Rogaland	Bevaring	Gravemaskin	Brøyt	Nei	1963	
530	Norsk vegmuseum	Bevaring	Gravemaskin	Brøyt	Nei	1967	
530	Norsk vegmuseum	Bevaring	Gravemaskin	Åkerman	Nei	1966	
531	Finnmark	Bevaring	Beltetraktor	Caterpillar	Nei	1934	
531	Rogaland	Bevaring	Bulldoser	International	Nei	1951	
531	Norsk vegmuseum	Bevaring	Bulldoser	Caterpillar	Nei	1979	
532	Norsk vegmuseum	Bevaring	Borvogn	Atlas Copco	Nei	1963	
532	Norsk vegmuseum	Bevaring	Borvogn	Reiersdal Mek. Verksted	Nei	1964	
533	Norsk vegmuseum	Bevaring	Tunnelrigg	Atlas Copco	Nei	1977	
534	Rogaland	Bevaring	Kompressor	Ingersoll Rand	Nei	1920-30	
534	Sogn og Fjordane	Bevaring	Kompressor	Broomwade	Nei	1958	
534	Rogaland	Bevaring	Kompressor	Atlas Copco	Nei	1975	
535	Norsk vegmuseum	Bevaring	Kompressor	Atmo	Nei	1972	
536	Norsk vegmuseum	Bevaring	Hjullaster	Bolinder Munktel	Nei	1957	
536	Norsk vegmuseum	Bevaring	Hjullaster	Hough	Nei	1958	
536	Norsk vegmuseum	Bevaring	Hjullaster	BM Volvo	Nei	1964	
536	Rogaland	Bevaring	Hjullaster	Clark Michigan	Nei	1966	
536	Østfold	Bevaring	Hjullaster	Caterpillar	Nei	1970	
542	Norsk vegmuseum	Bevaring	Knuseverk	Drammens Jernstøperi	Nei	1922	

Navn	Fylke	Bruk	Type	Kategori	I trafikk	Årstall	Gnr/bnr
542	Norsk vegmuseum	Bevaring	Knuseverk	Drammens Jernstøperi	Nei	1935	
542	Rogaland	Bevaring	Knuseverk	Svedala	Nei	1924	
542	Telemark	Bevaring	Knuseverk	Drammens Jernstøperi	Nei	1953	
542	Finnmark	Bevaring	Knuseverk	Drammens Jernstøperi	Nei	1946	
542	Norsk vegmuseum	Bevaring	Knuseverk	Svedala	Nei	1969	
543	Finnmark	Bevaring	Grussorterer	Dravn	Nei	1946	
543	Norsk vegmuseum	Bevaring	Grussorterer	Pay & Brink	Nei	1946	
548	Norsk vegmuseum	Bevaring	Oljegrusverk	Luckstad	Nei	1960-tall	
552	Norsk vegmuseum	Bevaring	Betongblander	O. Jakobsen Maskinv.	Nei	1930-tall	
554	Norsk vegmuseum	Bevaring	Aggregat	Anlegg & Maskin	Nei	1969	
557	Telemark	Bevaring	Borrigg	Borros	Nei	1960	
557	Telemark	Bevaring	Borrigg	Geonor	Nei	1978	
559	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motor	Øveraasen	Nei	1944	
559	Norsk vegmuseum	Bevaring	Motor	Øveraasen	Nei	1945	
560	Norsk vegmuseum	Bevaring	Snøfreser	Peter, Schmidt BEP	Nei	1939	
560	Troms	Bevaring	Snøfreser	Peter, Laffly DER	Nei	1942	
560	Norsk vegmuseum	Bevaring	Snøfreser	Peter, Schmidt BER	Nei	1943	
560	Oppland	Bevaring	Snøfreser	Peter, BER (diesel)	Nei	1943	
560	Hordaland	Bevaring	Snøfreser	Øveraasen PEX 1200B	Nei	1961	
560	Telemark	Bevaring	Snøfreser	Øveraasen PEX 1400S	Nei	1967	
560	Norsk vegmuseum	Bevaring	Snøfreser	Øveraasen PEX 1400HH4	Nei	1969	
560	Norsk vegmuseum	Bevaring	Snøfreser	Øveraasen TV120-130-400S	Nei	1979	
560	Telemark	Bevaring	Snøfreser	Øveraasen, Big John	Ja	1983	
561 1964	Norsk vegmuseum	Bevaring	Snøfreseraggregat		Øveraasen PEX 1200U2	Nei	
561 1968	Rogaland	Bevaring	Snøfreseraggregat		Øveraasen PW 1100	Nei	
561 1972	Norsk vegmuseum	Bevaring	Snøfreseraggregat		Øveraasen PW 1150	Nei	
562	Akershus	Bevaring	Sandspreder	Ankerløkken	Nei	1950	
562	Telemark	Bevaring	Sandspreder	Falkøping	Nei	1979	
562	Rogaland	Bevaring	Sandspreder	Epoke	Nei	1981	
563	Vestfold	Bevaring	Snøplog	Teien	Nei	1910	

Publikasjoner

Publikasjoner

utgitt i forbindelse med verneplanarbeidet

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Veileder, Norsk vegmuseum 1998.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Veghistorisk skisse, Geir Paulsrud, Norsk vegmuseum 1998.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Dokumentasjon Delplan 1, Norsk vegmuseum 1998.

Veger og bruer bygget etter 1960 – typiske utviklingstrekk og anlegg Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner – delplan 2, Miljø- og samfunnsavdelingen, Vegdirektoratet 1999.

Delplan 2 – veger og bruer bygget etter 1960 Veileder for vegkontorenes arbeid, Miljø- og samfunnsavdelingen, Vegdirektoratet 1999.

Forslag til Nasjonal verneplan delplan 1 Intern høring 01.11-01.12.2001, Prosjektledelsen Norsk vegmuseum 2001.

Veger og bruer bygget etter 1960 Forslag til Nasjonal verneplan Høring 01.11.01-01.12.01 Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, Prosjektledelsen for Nasjonal verneplan. Utgitt av Vegdirektoratet Miljø- og samfunnsavdelingen.

Nasjonal verneplan Delplan 3 Maskiner og utstyr, Rapport 2001.

Nasjonal verneplan Delplan 3 Aktuelle verneverdige bygninger, Vegdirektoratet 2001.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Underlagsrapport om ferjer del 1, Norsk Sjøfartsmuseum på oppdrag fra Vegdirektoratet 2001.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Underlagsrapport om ferjer del 2, Norsk Sjøfartsmuseum på oppdrag fra Vegdirektoratet 2002.

Publikasjoner og hefter utgitt fra vegkontorene

Veghistorisk oversikt Nasjonal verneplan – Delplan 2 – veger og bruer bygget etter 1960 Finnmark – Typiske utviklingstrekk og anleggsvirksomhet i perioden, Statens vegvesen Finnmark 2000.

Delplan 2 – veger og bruer etter 1960, Statens vegvesen Finnmark 2001.

Forslag til Nasjonal verneplan – delplan 2, Statens vegvesen Troms 2001.

Nasjonal verneplan Del 2 Nyere veger i Nordland, Statens vegvesen Nordland 1999.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner i Nordland etter 1960 Delplan 2 – forslag til objekt, Statens vegvesen Nordland 2000.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 Utvikling i vegsektoren i perioden etter 1960, Statens vegvesen Nord-Trøndelag 2000.

Vegminner i Nord-Trøndelag Delplan 2 1960-2000, Statens vegvesen Nord-Trøndelag 2000.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 Hovedtrekk fra vegbygging i Sør-Trøndelag etter 1960, Statens vegvesen Sør-Trøndelag 2000.

Forslag til Nasjonal verneplan Sør-Trøndelag Delplan 2 Tidsrommet 1960 - 2000, Statens vegvesen Sør-Trøndelag 2001.

Nasjonal verneplan For vegar, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 Veghisotrisk skisse for vegbygginga etter 1960 i Møre og Romsdal fylke, Statens vegvesen Møre og Romsdal 2000.

Nasjonal verneplan For vegar, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 Forslag til objekt, Statens vegvesen Møre og Romsdal 2000.

Forslag til Nasjonal verneplan Sogn og Fjordane Delplan 2 – veger og bruer etter 1960, Statens vegvesen Sogn og Fjordane 2001.

Vegminner i Hordaland. Fylkesgruppens forslag til utvalgte kulturminner. Delplan 2 Vegminner mellom 1960-2000, Statens vegvesen Hordaland 2000.

Nasjonal verneplan For veger bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 Rogaland, Statens vegvesen Rogaland 2001.

Nasjonal verneplan Vest-Agder Delplan 2, 1960-2000, Statens vegvesen Vest-Agder 2000.

Nasjonal verneplan Aust-Agder Delplan 2, 1960-2000, Statens vegvesen Aust-Agder 2000.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 – veger og bruer bygget etter 1960 Typiske utviklingstrekk for Telemark, Statens vegvesen Telemark 2000.

Registrerte objekter til delplan 2 i Telemark fylke, Statens vegvesen Telemark 2000.

Nasjonal verneplan Veger – Bruer – Vegrelaterte kulturminner Delplan 2 – veger og bruer bygget etter 1960 Typiske utviklingstrekk og anlegg Statens vegvesen, Statens vegvesen Vestfold 2001.

Vegminner i Buskerud. Nasjonal verneplan for veger og bruer 1960-2000, Statens vegvesen Buskerud.

Forslag til Nasjonal verneplan II Akershus 1960-2000, Statens vegvesen Akershus 2001.

- Nasjonal verneplan, delplan 2 Rapport fra Oslo, Statens vegvesen Oslo 2000.*
- Nasjonal verneplan – Delplan 2 Veger og bruer etter 1960 Historisk oversikt Hedmark fylke, Statens vegvesen Hedmark 2001.*
- Forslag til aktuelle objekter nasjonal verneplan – delplan 2 veger og bruer etter 1960, Statens vegvesen Hedmark 2001.*
- Vegghistorisk skisse 1960-2000, Statens vegvesen Oppland 2000.*
- Nasjonal verneplan Delplan 2, Statens vegvesen Oppland 2001.*
- Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 2 – veger og bruer etter 1960, Statens vegvesen Østfold 2001.*
- Vegminner i Finnmark og Forslag til Nasjonal verneplan Finnmark, Statens vegvesen Finnmark 2000.*
- Vegminner i Troms og Forslag til Nasjonal verneplan Troms, Statens vegvesen Troms 2000.*
- Vegminner i Nordland, Statens vegvesen Nordland 2000.*
- Vegminner i Nord-Trøndelag og Forslag til Nasjonal verneplan Nord-Trøndelag, Statens vegvesen Nord-Trøndelag 2000.*
- Vegminner i Sør-Trøndelag og Forslag til Nasjonal verneplan Sør-Trøndelag, Statens vegvesen Sør-Trøndelag 2000.*
- Vegminner i Møre og Romsdal fylke og Forslag til Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminner, Møre og Romsdal, Delplan 1, for perioden ca. 1537 - 1960, Statens vegvesen Møre og Romsdal 2001.*
- Vegminner i Sogn og Fjordane og Forslag til Nasjonal verneplan Sogn og Fjordane, Statens vegvesen Sogn og Fjordane 2000.*
- Vegminner i Hordaland og Vegminner i Hordaland, Fylkesgruppens forslag til utvalgte kulturminner, Statens vegvesen Hordaland 2000.*
- Nasjonal verneplan, Delplan 1 Rogaland, For veger, bruer og vegrelaterte kulturminner og Nasjonal verneplan, Delplan 1 Rogaland, Fylkesgruppens forslag til utvalgte kulturminner, Statens vegvesen Rogaland 2000.*
- Vegminner i Vest-Agder og Forslag til Nasjonal verneplan Vest-Agder, Statens vegvesen Vest-Agder 2000.*
- Vegminner i Aust-Agder og Forslag til Nasjonal verneplan Aust-Agder, Statens vegvesen Aust-Agder 2000.*
- Vegminner i Telemark, Revidert utgave og Prioritering av objekter i Telemark for Nasjonal verneplan, Revidert utgave, Statens vegvesen Telemark 2001.*
- Vegminner i Vestfold og Forslag til Nasjonal verneplan, revidert utgave, Statens vegvesen Vestfold 2000/2001.*
- Vegminner i Buskerud og Forslag til Nasjonal verneplan Buskerud, Statens vegvesen Buskerud 2000.*
- Veiminne i Oslo og Delplan 1, Dok. 2, Prioritering. Vegminner og vegghistoriske miljøer fra tidsperioden mellom 1537 og 1960, Statens vegvesen Oslo 2000.*
- Vegminner i Akershus og Forslag til Nasjonal verneplan Akershus, Statens vegvesen Akershus 2000.*
- Forslag til Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner i Hedmark fylke, Delplan 1, Statens vegvesen Hedmark 2000.*
- Revidert utdrag av Forslag til Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner i Hedmark fylke, Delplan 1, Statens vegvesen Hedmark 2001.*
- Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Delplan 1 (1536 - 1960), Utvelgning av objekter, Statens vegvesen Oppland 2000.*
- Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner i Østfold fylke, Delplan 1, Statens vegvesen Østfold 2001.*
- En del vegkontor har ikke laget egne hefter for historisk skisse, men innlemmet denne i verneplanforslaget.

Fotoliste

- Adriansen, Jan: s. 37, 60, 63, 76, 165, 166, 167, 173, 174
Andersen, Tore: s. 47
Baglo, Cathrine: s. 45, 109, 112, 113
Bakken, Lars: s. 204
Bergaust, Tore Edvard: s. 266, 267
Berge, Eivind: s. 224
Beyer, Ida: s. 54, 55, 152
Brand, David: s. 220, 232
Brandtzæg, Pål: s. 87, 98, 236, 248
Bratberg, Terje: s. 49, 137, 141, 143
Brendholen, Stein: s. 272, 274, 275
Bruun, Johan: s. 136, 183, 273
Bødal, Sigmund: s. 53, 59, 145, 148, 149, 157, 158, 159, 160
Devold, Ellen M.: s. 50, 51, 63, 85, 124, 135, 153, 162, 163, 188
Eilertsen, Oddmar: s. 111, 114, 116
Fahre, Lena: s. 79, 215, 217, 218, 252, 253, 254, 255
Finnmarksbiblioteket: Fotografi av Johannes Øwre s. 101
Finstad, Espen: 97, 98, 235, 261, 262, 268, 269, 270, 271
Fjellanger Widerøe AS: s. 81, 92, 143, 219
Flatmark, Ole A.: s. 73, 237, 239
Foslund, Karl S.: s. 103, 106
Gartland, Kirsten: s. 130, 131, 133
Hage, Hallstein: s. 82, 83, 243
Hansen, Torstein: s. 46, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 128
Haug, Sissel: s. 246, 251
Hjelmeland, Bjørn: s. 243
Hoftun, Ingvill: s. 228
Kalstad, Anders: s. 164
Kjeldsen, Helene: s. 259
Koland, Knut Asbjørn: s. 194
Kristensen, Mary: s. 216, 222
Krogh, Mia: s. 38, 41, 42, 43, 100
Larsen, Torstein Rein: s. 62, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184
Lindfeldt, Leif: s. 186, 187
Lomheim, Per Birger: s. 161
Lund, Anders Nils: s. 245
Løvaas, Per: s. 142, 144
Madsen, Ole: s. 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 189, 190, 191, 193, 197, 198, 199, 200, 201
Mikalsen, Tor: s. 107, 108, 110
Moen, Gudmund: s. 134
Møyner, Kari: s. 237
Nesheim, Gulborg: s. 168
Norby, Gunnar E.: s. 213
Nordal, Geirmund: s. 151
Norsk Fly og Flyfoto: s. 185
Norsk vegmuseums fotoarkiv: s. 61, 68, 74, 75, 84, 139, 146, 150, 169, 172, 181
Ording, Jørgen: s. 192, 195, 196
Prebensen, Bjørn: s. 77
Preede, Eva: s. 221
Rogn, Helge: s. 175
Rui, Liv Marit: s. 76, 77, 78, 81, 97, 98, 115, 118, 124, 154, 155, 169, 170, 171, 172, 230, 233, 256, 257, 258, 260
Røstad, Ingunn M: s. 91, 93, 94, 95, 263, 264
Saltdal kommune, kulturkontoret: s. 99
Smedshaug, Erlend: s. 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 223, 226, 229, 231
Statens kartverk: s. 256
Statens vegvesen Akershus: s. 265
Statens vegvesen Akershus' fotoarkiv: s. 93
Statens vegvesen Finnmarks fotoarkiv, Godtfred Karlsens fotosamling (Finnmarksbiblioteket): s. 39, 41, 104
Statens vegvesen Hedmark: s. 249
Statens vegvesen Hedmarks fotoarkiv: s. 86, 88
Statens vegvesen Nordlands fotoarkiv: s. 122
Statens vegvesen Nord-Trøndelags fotoarkiv s. 131, 132
Statens vegvesen Rogalands fotoarkiv: s. 180
Statens vegvesen Sogn og Fjordane: s. 85, 162
Statens vegvesen Telemarks fotoarkiv: s. 73, 209, 211
Statens vegvesen Troms' fotoarkiv: s. 112
Statens vegvesen Vegdirektoratet, Bruarkivet: s. 168
Stene, Kathrine: s. 48, 129
Stensby, Trond Arne: s. 250
Thomassen, Erik: s. 79
Thorstensen, Cathrine: s. 39, 40, 57, 58, 81, 89, 102, 105, 147, 148, 156, 225, 227, 229, 234, 238, 239, 240, 241, 247, 248
Tobiassen, Øystein: s. 203
Wuttudal, Tore: s. 51, 138, 139, 140
Ødegård, Harald: s. 242, 244
Åmli kommune: s. 202
Aase, Birger: s. 72, 214



Statens vegvesen

