2. Veg og vegmiljø

Vegen er et viktig element i landskapet og mange steder går det gamle vegfaret gjennom rike natur- og kulturlandskap. Når en skal arbeide med tilrettelegging av en gammel veg må en derfor også ta hensyn til områdets egenart og særpreg på en helhetlig måte. Med vegmiljø menes her vegens omgivelser.

Utvikling av vegen gjennom tiden

Opp gjennom tidene har det stadig vært en utvikling av vegene, og det kan derfor være vanskelig å fastslå alderen. For å gi noen generelle karakteristikker av vegene i ulike tidsperioder har vi delt dem inn på følgende måte:

- Veger eldre enn 1650
- Veger bygd mellom 1650 og 1800
- Veger bygd mellom 1800 og 1850
- Veger bygd mellom 1850 og 1950

Tiden før 1650

Før midten av 1600-tallet var det få kjørbare veger i Norge. Det var stier og tråkk som ble brukt når folk gikk eller reiste med hest.

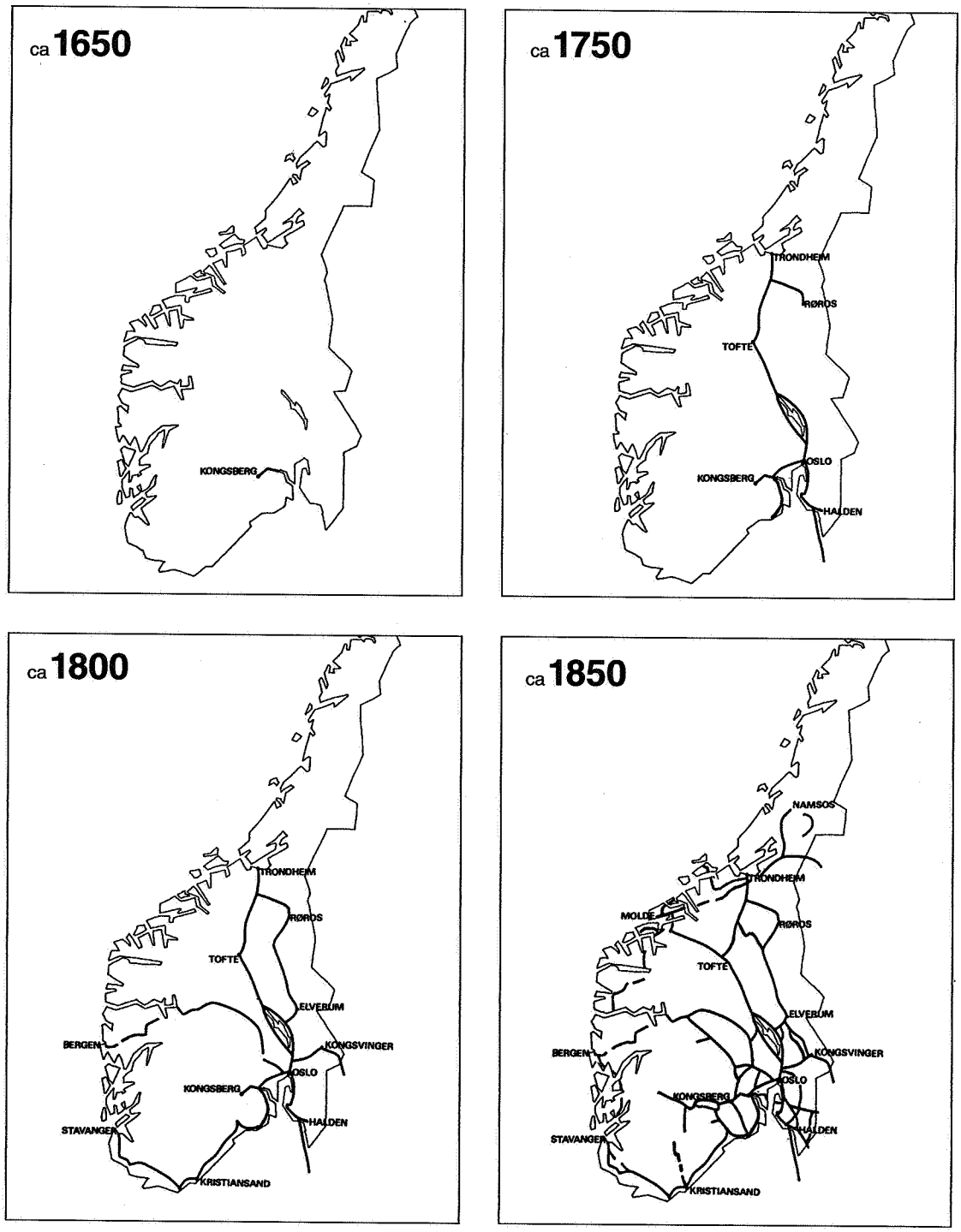
Steinalderjegerne beveget seg over store avstander og våre eldste vegfar går sikkert tilbake til denne tiden.

Da februk og korndyrking vant innpass i landet omkring 4.000 år f.Kr, førte det til mer stabile former for bosetting. Gårder med beiter og åkre ble etterhvert bundet sammen med et nett av faste vegfar. Først med fast bosetting i dalene fikk vi mer regelmessig samferdsel over fjellovergangene. Hvert dalføre fikk sine veglinjer som gikk mellom gårdene, og mange steder fulgte de vassdragene.

Om vinteren kunne avstandene mange steder forkortes betraktelig ved å ferdes over frosne myrer, elver og innsjøer. Da foregikk mye av ferdselen med hest og slede.

Selv om de eldste vegene våre stort sett var vegfar uten noen form for opparbeiding, finner vi eksempler på at man allerede for omkring 2000 år siden benyttet brulegging i vegene. Seinere ble det vanlig å benytte trebrulegging for å utbedre vegnettet.

Vegen utviklet seg fra å være tråkk til å bli «tjodgata»



Utviklingen av det kjørbare hovedvegnettet fra 1650 til 1850. (Fra Bjørnland 1977).

De norske vegene på 1500-tallet er beskrevet på følgende måte: «De slynget sig gjennom dunkle furuskoger, over myrer, mellom fjellskredblokker, over bakkekammer og kløfter hvor et par tømmerstokker dannet broen over den brusende elv, alle vegne kun ungående ett: de dyrkede strekninger. – Likefrem livsfarlige blev disse veiene når de, som den gang var skikk og bruk, skulde fares på ved vinterstid.» (Troels-Lund 1939-41).

med en viss minimumsbredde, omtalt i Gulatingsloven og i Magnus Lagabøters landslov (1274). Begge lovene fastsatte at «tjodgata» skulle være slik den hadde vært fra «gammel tid» og det var straffbart å gjøre skade på den. I Frostatingsloven står det at mennene i hvert fylke en gang om året skulle gjøre vegarbeid, og at alle herredets menn skulle bygge bruer over tverrelvene. Ved omarbeidelse av loven (1160-88) ble det påbudt at hver mann i fellesskap med sine sambygdinger skulle ofre en hel virkedag før og etter St.Hans for å utbedre bruene og bygge veg.

I middelalderen var det, i følge tolkninger av Snorre, fire hovedveger i Norge. Viktigst var den vegen som gikk mellom Oslo og Nidaros. De tre andre vegene var sambandslinjer mellom Øst- og Vestlandet: Nordmannsslepa over Hardangervidda, Fillefjellsvegen og vegen som gikk om Røldal (Hvattum 1993).

Den første kjørevegen i Norge som ble anlagt i 1624, gikk mellom Hokksund og Kongsberg.

Veger eldre enn 1537 er automatisk fredet i henhold til kulturminneloven.

Fra 1650 til 1800

I instrukser fra General Veimester N.F. Krogh i Trondheim og Bergens stift i 1768 heter det bl.a.; «At veiene i hast kan komme i Stand, blive brugbare og commode for Rejsende, maa efterfølgende almindelige Regler iagttages:
1) Fyldes de dybe Huller med Steen eller Træer. 2) Legges Steen hvor de kan haves, men i Mangel deraf temmelig store Træer tet ved hinanden, tvert over Vejen, paa det at Grunden kan blive vel fast, men Baret eller Greenerne hugges fra Træerne hvor de bruges.» Videre står det utførlig beskrevet om grøfter, dekke m.m.

Fra 1600-tallet og framover ble vegstandarden forbedret. Etter hvert begynner man en del steder å «bygge» veger til forskjell fra tidligere, hvor det forekom i et svært begrenset omfang. Men det var først etter ca 1750 at det ble fart på bygging av kjøreveger rundt omkring i landet.

Forandringer i statsadministrasjonen i Danmark-Norge under Fredrik III førte bl.a. til en betydningsfull omlegging av vegstellet i Norge. Inntil 1662 hadde lensherrene ledelse og oppsyn med vegbyggingen og vedlikeholdet. Ordningen virket etter hvert ikke tilfredsstillende og ble derfor lagt om. Fra 1664 ble det utnevnt særskilte embetsmenn med ansvar for vegstellet i hvert sitt distrikt etter ensartede bestemmelser for hele landet.

Fra 1800 til 1850

I siste halvdel av 1700-tallet kom franske forbilder inn i norsk vegbygging og vegene skulle helst være snorrette. Resultatet ble ofte bratte stigninger. Veger fra denne perioden har ofte karakteristiske kjennemerker i de høye murene som hever vegen over små og store søkk i terrenget for å gi bedre stigningsforhold. På flatene ble

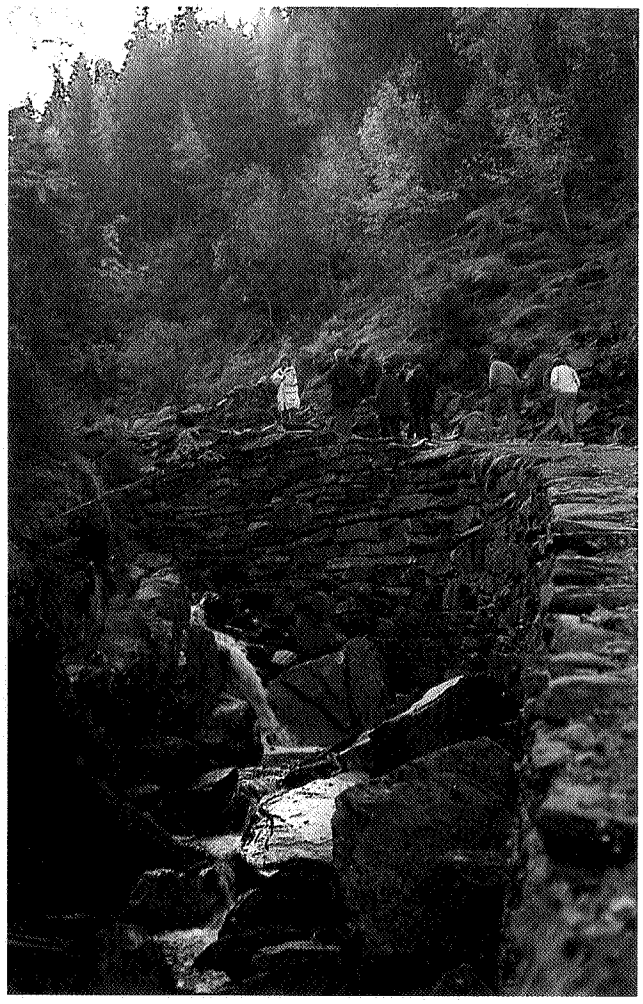
vegkantene gjerne markert med stramme, lave steinmurer.

Noen av de mest imponerende eksemplene på tørrmuring av vegene stammer fra denne tiden. Eksempler på veger fra denne tiden er kongevegene over Dovre og Fillefjell, Krokkleiva i Hole kommune i Buskerud, Kong Karl Johans veg i Trøndelag, samt en veg i Bommestad i Larvik, Vestfold.

Den Vestlandske Hovedvei er et av de viktigste samferdselsminner i Aust-Agder. Dette er den eldste statlige bygde kjørevegen gjennom fylket. I 1805 var vegen ferdig fra Telemark grense til Kristiansand. Vegen var ferdig fram til Stavanger i 1815.

Fram mot 1824 ble vegstellet styrt gjennom en rekke lokale forordninger. Dette ble etter hvert så uoversiktlig at

I en veginstruks fra 1794 fra General Veymæster Hammer står det å lese i detalj hvordan veg, grøfter, stikkrenner, oppheving av veg, vegdekket, grinder og rodestolper o.s.v. skal utformes. Denne instruksen kan være nyttig å lese dersom en skal restaurere en veg fra denne perioden.
I § 9 står det å lese: En god Veys fornemste Egenskaber bestaar kortelig derudi:
a) At den har den anordnede Bredde, og inden samme er aldeles jevn.
b) Har gode Siide-Grøfter, vel skraae til begge Siider, gravede saaledes, at Vandet haver frit Løb, og ikke bliver staaende i dem.
c) Vel anlagde Steen Kister tvert over Veyen, som fører Vandet fra Vey og Grøfter.
d) Maa Veyen være en god Deel høyere end den øvrige Mark, og i Særdeleshed paa Midten være 1/2 Al. høyere end som paa Siiderne, hvilket maa tilveyebringes, fornemmelig af Steen, Trær og Greene, Sand, Gruus og Jord, alt efter ethvert Steds Leylighed og Beskaffenhed.



Den storslagne mellomriksvegen Kong Karl Johans Vei i Verdal ble åpnet av kongen selv i 1835. Dette var en helt ny veg for ferdsel og varetransport mellom Jämtland og Trøndelag. I dag benyttes den ikke som kjøreveg, men bl.a. flotte forstøtningsmurer gjør den til en opplevelsesrik veg å vandre på. Foto: Kari Møyner.

Den Vej er ikke vakker
som brat i Dybet gaar,
og opad tunge Bakker,
hvor Hesten stille staar.
Men slige var de Veje
som Norge havde før.
Af dem vi nu er leie,
og bedre Veje gjør.

Se! Vejinsjeniører
I Spidsen for os gaar,
Som Værket skjønt utfører,
Da de sin Dont Forstaar.
Dem ingen Hindring skræmmer,
Ei Myr, ej Fjeld, ej Ur;
Med Kløgt og Kunst de tæmmer
Den vildeste Natur.

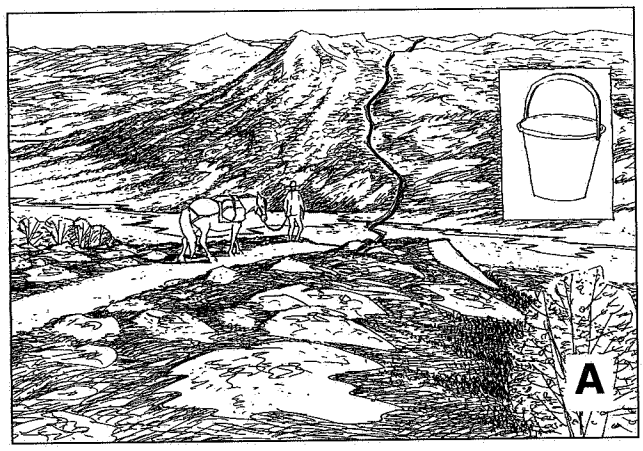
Men derfor er de Veje,
som nutildags man gjør.
Saa faste, slage, greje,
Som Veje være bør.
En dobbelt Vægt nu fører
Din Hest som ingen Ting;
Og naar i Vogn Du kjører,
Du kjøre kan i Spring.

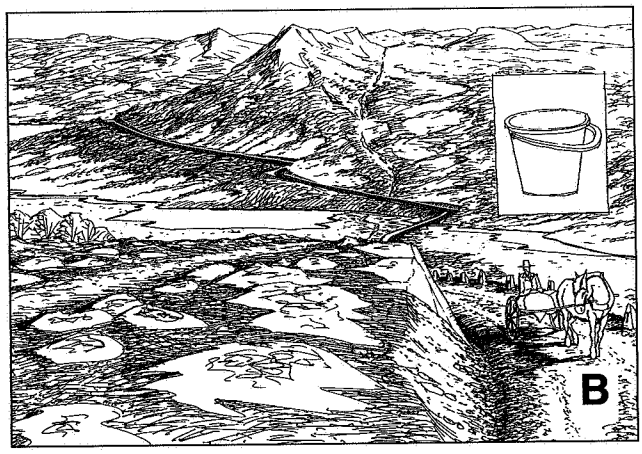
(S.W. Thone 1857)

det var nødvendig å lage en ny felles lov for hele landet. Vegloven av 1824 førte til at vegstellet kom inn i mer ordnete former.

Fra 1850 til 1950

Fram til rundt 1850 var det naturalhusholdningen som rådde i Norge. Da industrialiseringen skjøt fart rundt 1850, kom dampskips- og jernbanetrafikken i gang med mer effektiv frakt av varer og reisende. Disse faktorene fikk betydning også for vegbruken. Vegene skulle knyttes til jernbanestasjoner og anløpssteder for dampskip. Det var videre viktig å binde landet sammen der dampbåt og jernbane ikke kom fram. For å oppnå dette gikk en paradoksalt ned på vegbredden for å kunne bygge flere og lengre veger i grisgrendte strøk.





Bøttehankprinsippet viser: A. Veg fra før 1850 rett over åsen. B. Veg som er bygget etter 1850 og går rundt åsen. Lengden er den samme, men det ble enklere å komme fram med kjøretøy og det kunne kjøres større lass ved at stigningsforholdet ble redusert.

Rundt 1850 skjedde det viktige forandringer i vegbyggingen. Særlig gjaldt dette prinsippet om hvordan en skulle bygge veger i kupert terreng. Den vesentligste endringen bestod i at veger nå ble lagt rundt åser i stede for rett opp og ned over åsene. Dette nye prinsippet ga følgelig mindre stigning og vegen fulgte terrenget godt. Populært er dette blitt kalt bøtte- eller grytehankprinsippet.

Vogner – og etter hvert motoriserte kjøretøy – satte nye krav til større bredde, bedre grøfting, stikkrenner og dekke.

Først i 1960-åra begynner utviklingen av et differensiert vegnett med motorveger, planfrie kryss og gang- og sykkelveger slik vi kjenner det fra vår egen tid.



I de første tiåra av vårt århundre begynte bilen å bli en premissgiver for vegbygging. Sprengstoff kom mer i bruk, bl.a. ved å lage halvtunneler slik som ved Tyssedal i Hordaland, Fånefjellet i Setesdalen og Måbødalen. Bildet viser Tokagjelet i Hardanger. Foto: Riksantikvarens arkiv.

Fram til ca 1920 var steinhvelvsbruer og sprengverksbruer av tre vanlig. Prestebroen i Sokndal ble bygget i 1902. De fleste steinhvelvsbruene i naturstein ble laget i perioden mellom 1800 og 1850. Foto: Riksantikvarens arkiv.

