



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Gamle Strynefjellsvegen -
**Opprustning av et fredet
mesterverk innen vegbygging**

AV ANN KRISTIN ENGH



Gamle Strynefjellsvegen er en praktfull turistveg mellom Øst- og Vestlandet. Her fra Vidalen, ved starten av nedstigningen mot Hjelle i Stryn i 2008. (Foto: Roger Ellingsen)

Gamle Strynefjellsvegen - Opprustning av et fredet mesterverk innen vegbygging

AV ANN KRISTIN ENGH

Gamle Strynefjellsvegen (fv. 258) er en av landets eldste turistveger og første kjøreveger over høyfjellet. Vegen som forbandt Øst- og Vestlandet, mellom Grotli og Hjelle, sto ferdig sommeren 1895. I perioden 2018–2020 har Statens vegvesen og Oppland/Innlandet fylkeskommune samarbeidet om et omfattende vedlikeholdsarbeid for å sikre vegens historiske kvaliteter og unike særpreg. Den fredete vegen inngår i Statens vegvesens Nasjonale verneplan.

Fra 1850-årene og frem mot første verdenskrig skjedde en gjennomgripende modernisering av det norske samfunnet. Industrialisering, hamskifte i jordbruket og utbygging av telegraflinjer førte med seg en teknisk og økonomisk revolusjon innen samferdssektoren.

Den første jernbanestrekningen mellom Kristiania og Eidsvoll åpnet i 1854, den rutegående dampskipstrafikken ekspanderte i stort omfang og hovedvegnettet ble bygd ut. Øst- og Vestlandet ble knyttet bedre sammen, og hovedvegnettet ble i perioden 1850-1890 tilpasset kjøring med hest og vogn etter et nytt vegbyggingsprinsipp.

Utbyggingen av infrastrukturen revolusjonerte transporten av varer og folk, og la til rette for en helt ny næring, turismen. Turisme i form av fritids- og opplevelsesreiser var noe helt nytt i Norge, og i kjølvannet vokste det frem en servicenæring bestående av turoperatører og hoteller.¹

Ann Kristin Engh er ansatt ved Norsk vegmuseum som seniorrådgiver innen fagtema kulturarv med et særlig ansvar for forvaltning av objekter i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Hun har vært ansatt i Statens vegvesen siden 2012. Fra 2012-2019 som regionskoordinator med ansvar for Region øst sin museale samling og objekter i nasjonal verneplan. Er utdannet arkeolog (hovedfag) ved Universitet i Oslo. Har 20 års erfaring innen kulturminneforvaltningen ved Kulturhistorisk museum og Akershus fylkeskommune.



CHAUSSÉPERIODEN – 1850–1912

Satsningen på infrastruktur førte med seg en profesjonalisering av vegadministrasjonen og driften. Vegdirektoratet ble opprettet i 1864, og Christian Wilhelm



Gamle Strynefjellsvegen i Videdalen i 2000. (Foto: Roger Ellingsen)

Bergh ble ansatt som den første vegdirektøren. Inspirert av Europa innførte han det nye chaussévegprinsippet, og retningslinjer for teknisk vegplanlegging og transportøkonomiske beregninger basert på nytte-kost kalkyler.

Fra midten av 1800-tallet tok chausséprinsippet for vegbygging over etter det franske prinsipp i Norge. Fra nå av skulle ikke vegene lenger legges i rette linjer, men følge terrengets myke koter for å unngå bratt stigning – bøtthankmetoden. Bedre drenering ble sikret ved å heve vegbanen over terrenget med fyllinger og skråstilte vegmurer. Bærelaget skulle bestå av stein og pukk; kalt makadamisering. Den nye måten å bygge veg på med forsterkningen av bærelaget og linjeføring etter bøtthankmetoden

(maks stigning 1:20), var en tilpasning til samfunnets økende behov for mer rasjonell transport.

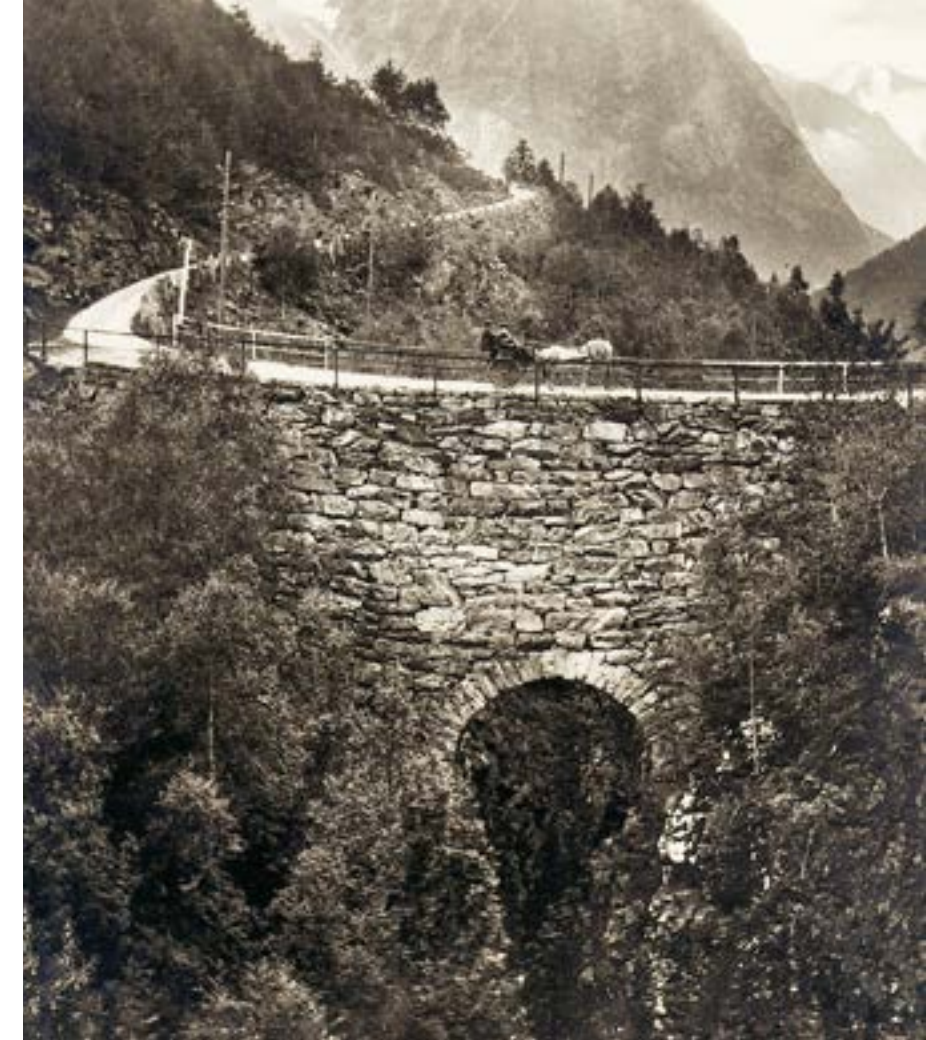
Bergh sto for anleggelsen av Ljambuchaussén, som var den første vegen bygd etter dette prinsippet i (1847–1860).

LOMSVEGENE – ET STRIDSTEMA OM VEGVALG OG STANDARD

Det gikk flere eldre ride- og kløvveger mellom Skjåk og Stryn, men hovedåren som forbandt Øst- og Vestlandet gikk om Sunndalen og Raudalen via Kamperhamrane.²

På 1820-tallet ble det sendt brev til sentrale myndigheter med ønske om bedre vegforbindelse fra Nordfjord østover over fjellet. Varetransporten og samhandlingen mellom Lom, Skjåk og de

Jøl bru, anlagt i en sving over et høyt juv i 1883, er et imponerende byggverk og datiden dyreste bru, (Foto: Knud Knudsen)



nærmeste vestlandsbygdene økte utover på 1800-tallet, og det var stort behov for bedre veger som bandt landsdelene sammen. Vegen i Opstryn mellom Hjelle mot Videseterkrysset ble bygget i 1882–1884. Jøl bru, en av landets mest spektakulære steinhvelvsbruer, ligger langs denne strekningen. På østsiden sto ridevegen, gjennom Skjåk og til Grotli, ferdig i 1880.

En langvarig strid om hvilken av de to Lomsvegene, Geirangervegen eller Gamle Strynefjellsvegen mot Nordfjord, som skulle anlegges først utsatte vegbyggingen. Stridens kjerne gjaldt fordelingen av kostnadene mellom staten og amtene.

Valget falt til slutt på Geirangervegen. Da Geirangervegen mellom Geiranger og Grotli sto ferdig, startet i 1889 byggingen av Gamle Strynefjellsvegen mellom Videseter og Grotli (28 km).³ Veganleggene fra Otta til Geiranger og Hjelle skal ha kostet 1,6 millioner, noe som utgjør omtrent 8000 kr pr. km den gang.⁴

Lomsvegene ble etablert under vegdirektør Hans Hagerup Krag (1874–1903). I likhet med Bergh fikk Krag stor betydning for utviklingen av vegnettet på 1800-tallet. Krag var særlig opptatt av å bygge ut høyfjellsvegene, og sto også for anleggelsen av vegene over Haukelifjellet og Sognefjellet.



Vegdirektør Chr. W. Bergh til venstre og etterfølgeren Hans H. Krag ved presentasjon av rullekjerren, som skulle bli det nye kjøretøyet for høyfjellsvegene, men ikke ble noen suksess. Dette er det eneste fotografiet vi kjenner til hvor Christian W. Bergh er avbildet. (Foto fra «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 2 1945)

RIDEVEG ELLER KJØREVEG

Det var ikke bare linjevalget til de to Lomsvegene det var uenighet om. Stortinget hadde i utgangspunktet kun godkjent bygging av en rimeligere rideveg over Strynefjellet, men samfunnets transportbehov var i sterk vekst og endring. En kjøreveg var anslått å koste fem ganger så mye. Vegen i Skjåk var ikke bygd som kjøreveg, men det tok bare noen år før man ønsket å oppgradere den.

Krag var mest opptatt av å få bygd en veg og uttalte sine berømte ord: «Det er bedre med en tarvelig veg enn ingen veg».

Før man startet byggingen av vegen over Strynefjellet, ønsket han å teste kjøring med rullekjerre. Det ble bygget en 4-5 km lang og to meter bred prøvestrekning vestover fra Dønnfoss. Historien forteller om en testtur med rullekjerre som endte i grøfta for vegdirektør Krag og presten

Ottesen.⁵ Enden på visa ble en 3,75 meter bred kjøreveg med minimumsbredde på 2,5 meter der terrenget ikke tillot full bredde. Vegen er en av de første anlagte kjøreveger over et høyfjellsområde.

EN AV LANDETS FØRSTE TURISTVEGER – ET MESTERVERK INNEN VEGBYGGING

Vegdirektør Krag virke var preget av stort samfunnsengasjement og et helhetlig, fremtidsrettet perspektiv på utviklingen av infrastruktur og kommunikasjon. Med sin fasinasjon for teknologiske fremskritt og søken etter kunnskap, spilte han en aktiv rolle i å legge til rette for introduksjonen av bilen på norske veger fra 1920-tallet.

I 1863 reiste Krag til Sveits for å studere fjellandets alpeveger og snøforhold. Sveitserne hadde innsett potensialet som lå i gode kommunikasjonslinjer. Vegbyg-



Gamle Strynefjellsvegen med grusdekke, kistestikkrenner og stabbesteinsrekkverk ved Heilstuguvatnet i 2019. (Foto: Ann Kristin Engh)

ging var ikke kun en utgiftspost, men noe som også genererte store inntekter via turistnæringen. Han var imponert over denne innstillingen, og sveitsernes aktive satsning på turisme og vegvedlikehold. Derimot var han kritisk til at de ikke hadde en sentralt styrende vegadministrasjon som i Norge.

Kunnskapen tok han med seg hjem, og ble en ivrig pådriver for å forene vegbygging med turisme. Veger skulle nå også lette tilgangen til vakre fosser, fjell, fjorder og breer. I kjølvannet av dette, var Krag med på å stifte Den norske turistforening i 1863, og Landslaget for Reiselivet i 1903 – som skulle forbedre infrastrukturen for å fremme reiselivet.⁶

Gamle Strynefjellsvegen er en av landets eldste turistveger, og har siden 1997 hatt status som Nasjonal turistveg.

TIDSTYPISK CHAUSSÉ

Gamle Strynefjellsvegen er en tidstypisk chaussé, anlagt på skrånende tørrmurte vegmurer med terrengtilpasset linjeføring i et storslått landskap, omgitt av fjell, brusende elver og fosser. Den ca. fire mil lange vegen mellom Grotli og Hjelle ble bygd for hånd på høye tørrmurte vegmurer og med steinhvelvsbruer, og er et mesterverk innen vegbygging. Til sammen har vegen 29 hårnålsvinger i den bratte stigningen fra fjorden opp til fjellet. Det er ikke bare vegen i seg selv, men vegen i landskapet som gjør den til en stor attraksjon.

Folk fra Skjåk og omkringliggende bygder, svenske rallare og anleggsarbeidere fra Gudbrandsdalen arbeidet ti timers dager for å ferdigstille vegen i perioden 1889–1894/5.



Turisttrafikk langs Gamle Strynefjellsvegen i 2013. (Foto: Ann Kristin Engh)

IVARETAKELSE AV EN FREDET VEG, EN KONFLIKT MELLOM VERNET OG BRUKEN

Gamle Strynefjellsvegen inngår som objekt 79 i Statens vegvesens nasjonale verneplan (2002), og ble i 2009 også fredet etter kulturminnelovens §22a. Den formelle forankringen og vegens nasjonale verneverdi er udiskutabel og premissgivende, men å bevare verneverdiene til en veg bygd for 120 år siden er utfordrende.

Det er særlig to forhold som byr på utfordringer; å tilpasse vedlikeholdet til vegens standard, samt sikre at opprinnelige karaktertrekk ikke ødelegges eller endres for å tåle en bruk den ikke er bygd for.

Vegen som er bygd for kjøring med hest og vogn, har over tid blitt tilpasset en stadig økende trafikkbelastning med turistbusser og bobiler. Den har inngått i en fast reiserute for turister som ankommer Geiranger med båt.

GRUSVEG ELLER FAST DEKKE

I begrunnelsen for fredningen, heter det at vegen er en av de siste riksvegene med grusdekke. Det stemmer kun for strekningen mellom Grotli og fylkesgrensen, ca. 17 km lang. I 1978 åpnet ny helårsveg (rv. 15) over fjellet.

Sterke lokale krefter og næringsinteresser i Stryn, kjempet for fortsatt riksvegstatus for gamlevegen, og fikk gjennomslag for anleggelse av asfaltdekke på deres side av fylkesgrensen på begynnelsen av 1980-tallet. Otto Erster, direktøren på Videseter Hotel, spilte en sentral rolle i denne saken.⁶

Først med forvaltningsreformen i 2010 ble den omklassifisert til fylkesveg. I Stortingsmelding 37 (1996–1997) og NTP (1998–2007) er det siden den gang nedfelt at grusdekket på Gamle Strynefjellsvegen, som et av få unntak, skal beholdes for å ivareta vegens kulturhistoriske verdi.



Bildet er tatt ved fylkesgrensen dagen vegen åpnet for trafikk 29. juni 2020. (Foto: Ann Kristin Engh)

Selv om fredningen slår fast at grusdekke på østsiden skal beholdes, har det lenge vært et omdiskutert tema. Snøforholdene på høyfjellsvegen begrenser åpningen til ca. tre måneder i sommerseongen, men turistnæringen har ønsket tidligere åpning. De har derfor ivret for fast dekke i den tro at det ville redusere tørketiden etter brøyting. På grunn av svak vegkropp stemmer ikke det, og fast dekke ville også medført en betydelig masseutskiftning.

Over tid skjer det mange små endringer eller tilføyelser for å tilpasse seg stadig nye krav til sikkerhet og økt aksellast. Det er derfor viktig å være bevisst hvilke elementer som er karakteristiske og unike, slik at ikke vegens uttrykk endres og verneverdien forringes.

I dag fremstår strekningen i Skjåk som autentisk, med stabbesteinsrekkverk, grusdekke og mye av sin opprinnelige bredde. Mellom fylkesgrensen og

Videseterkrysset har den også bevart mye av sitt opprinnelige preg med mange hårnålsvinger, men vegstrekningen har fått tilført moderne elementer som betongrekkverk, asfaltdekke og større breddeutvidelser ved Stryn sommerskiserter.

I Stryn har vegen fast vegdekke og stabbesteinsrekkverket har flere steder blitt erstattet med betongrekkverk. (Foto: Ann Kristin Engh)





Ingunn Beyer Hansen kartlegger tilstanden og måler inn vegmurene ved registreringen i 2013. De skråstilte murene var skjult bak vegetasjon og grus. (Foto: Ann Kristin Engh)



Statens vegvesen på befaring med Mesta etter at deres folk i 2018 hadde startet arbeidet med å fjerne vegetasjon og grus på en skånsom måte. Dette gikk bra, som bildet under viser. (Foto: Ann Kristin Engh)



PREGET AV FORFALL

I 2013 ble det gjennomført en registrering av den 27 km lange strekningen mellom Grotli og Videseterkrysset. Det ble fokusert på å kartlegge tilstanden til vegmurene i Skjåk.⁷ De skråstilte murene var gjengrodde og dekket av tykke lag med grus. Det hadde over lengre tid vært uttrykt bekymring for om dagens trafikkbelastning, spesielt med tanke på turistbusstrafikken, var forsvarlig.

Kartleggingen avdekket et stort behov for å rense murer og stikkrenner for vegetasjon og overskuddsgrus som hadde samlet seg i tykke, kompakte lag over tørrmurene.

Stabbesteiner måtte settes på plass igjen. (Foto: Ann Kristin Engh)





Fra markeringen av ny opprustet veg 28. august 2020. Prosjektansvarlig Ann Kristin Engh forteller om arbeidet som er utført. (Foto: Tom Erik Solstad/Fjuken)

Alle murer fra Grotli til fylkesgrensen ble befart. Det viste seg at overskuddsgrus, som ikke hadde pakket seg i vegen, over tid hadde tettet grøfter og vegmurer. For å minske mengden av overskuddsgrus som legger seg i murene, er maksstørrelsen på grusen redusert fra 16 til 12 mm. Det er også viktig å følge rutine for grusing ved å fjerne overskuddet som ikke har pakket seg i vegen etter et par uker.

Vi var usikre på hvordan vi skulle klare å fjerne grusen på en skånsom måte uten å gjøre skade på murene. Derfor ble det utført et testforsøk for å suge opp grusen, noe som fungerte, men som også var svært tidkrevende.

Metoden som ble benyttet er en kombinasjon av manuelt arbeid og spyling av murene. Arbeidet er utført av ansatte hos Mesta, med lang erfaring og god kunn-

skap om denne strekningen. Kravet til varsomhet på kulturminnets premisser er ivaretatt ved mye manuelt arbeid for å unngå skader på vegmurene. Heldigvis har det vist seg at murenes tilstand er god, og det har kun vært behov for mindre justeringer av det øverste skiftet enkelte steder.

Mange murer er nå rensset frem igjen, og et par svinger som var breddeutvidet, er tilbakeført til sin opprinnelige smale vegbane. Betongrør, som var skjøttet på de originale kistestikkrennene er fjernet, og kisterennene er igjen synlige og fungerer som de skal. Stabbesteiner som er falt ned er blitt satt på plass igjen.

Over tre sesonger i perioden 2018–2020 har arbeidet pågått uten å stenge vegen for trafikk. Det har kostet ca. 6 millioner kroner finansiert over fylkesvegbudsjettet.



Skiltavduking med fra venstre samferdselssjef i Innlandet fylkeskommune Aud Riseng, divisjonsdirektøren for Transport og samfunn i Statens vegvesen Per Morten Lund, fylkesordfører Even Alexander Hagen og varafylkesordfører Aud Hove i Innlandet fylkeskommune. (Foto: Kari Sofie Hermanrud, Innlandet fylkeskommune)

Siden 2019 har Gamle Strynefjellsvegen vært stengt for kjøretøy som er tynnere enn åtte tonn og lengre enn åtte meter for å hindre slitasje på vegen. Større kjøretøy må nå kjøre riksveg 15 over Strynefjellet. Hensynet til en fremtidig bevaring av et viktig nasjonalt kulturminne veier tyngst. Vegens unike særpreg og høye håndverksmessige kvalitet er et vitnesbyrd over stor ingeniørkunst, anlagt for å fremme turisme i en tid fritids- og opplevelsesreiser var noe helt nytt.

Fredag 28. august i år feiret Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune at fv. 258 var ferdig opprustet. -For å ta vare på vegen som nå er satt i stand, er det et poeng å tenke at strekningen i mye større grad kan oppleves fra sykkelsetet. Opplevelsen og produktet ligger her, så da er det opp til kreative og dyktige ildsjeler å finne nye måter å skape ny næring,

sa fylkesordføreren i Innlandet Even Alexander Hagen ved markeringen.

Litteratur

- Kristin (2007): På God Veg. Veghistorie i Sogn og Fjordane.
 Hansen, Ingunn Beyer (2013): Tilstandsrapport for Strynefjellet vegmiljø. Obj.nr.: 79 og 80 i Vegvalg – Nasjonal Verneplan for veier, bru og vegrelaterte kulturminner.
 Hosar, Kristian (1994): Strynefjellsvegen 100 år. Utgitt av Statens vegvesen Oppland, Statens vegvesen Sogn og Fjordane.
 Hosar, Kristian (2005): Grotli 100 år. Knutepunkt mellom øst og vest.
 Knutsen, Sverre (2009): Veier til modernisering. Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet.
 Røed, Ane Cecilie (2016): Vegdirektør Krag. I Årbok for Norsk vegmuseum 2016.

Noter

- 1: Knutsen 2009: kap. 1 og 10
- 2: Strynefjellsvegen 100 år, s. 1
- 3: Ese 2007: s. 295-297
- 4: Hosar 1994: s. 3
- 5: Ese 2007: s. 296
- 6: Knutsen 2009: Kap. 7
- 7: Hosar 1994: s. 32
- 7: Hansen 2013