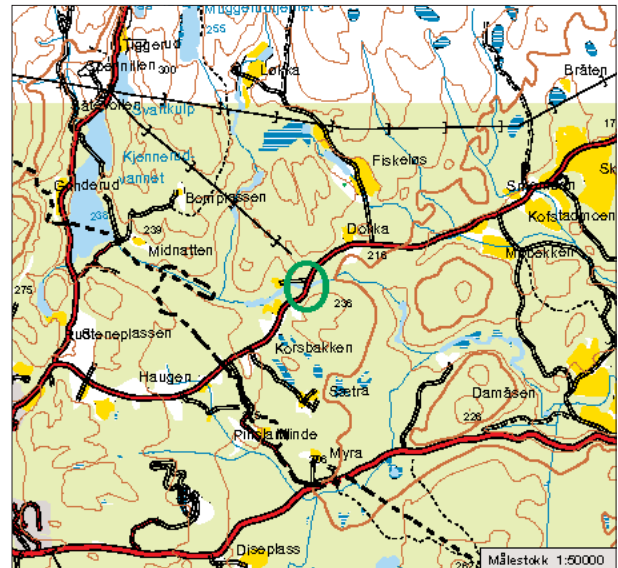




221 Smedbrua

Øvre Eiker, Buskerud

Hvelvbru 1767 Brunr 06-0143



Beskrivelse

Brua er ei steinhvelvbru bygd i tørmur 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.

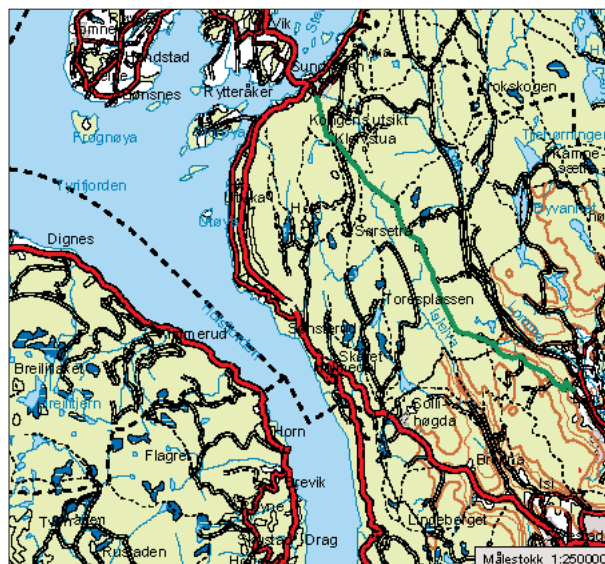




222 Bergenske Kongevei

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 skogkledd 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 opprinnelige traseen. Lengst i vest er vegen lagt gjennom et skar som kalles Krokkleiva. Denne parsellen 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.



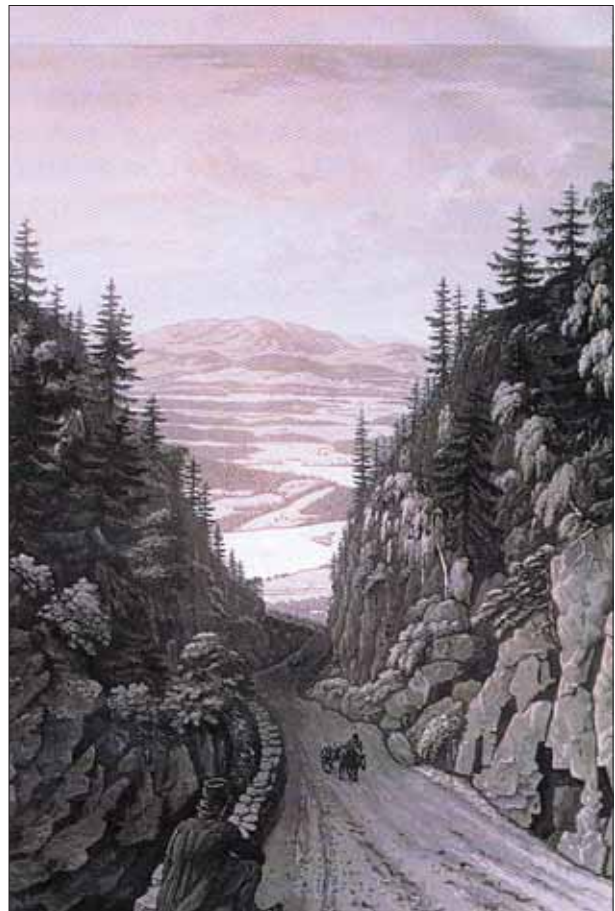


Historikk

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 restaureringsarbeid 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 gjenoppsatt der de opprinnelige er borte, og steinhvelvbrua gjennomgikk også en omfattende restaurering der store deler av byggsteinene 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.

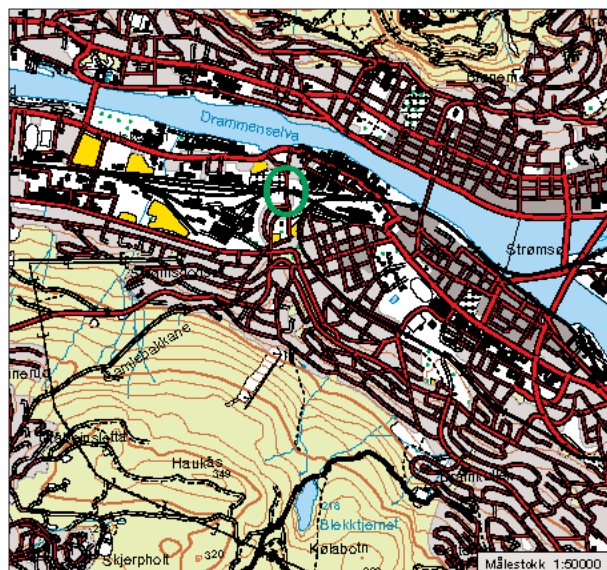




223 Sundhaugen bru

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 bru.





224 Gulsvik bru

Flå, Buskerud

Hengebru 1906 Brunr 06-1579

Beskrivelse

Gulsvik bru er en stålhengebru i et spenn med en total lengde 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.

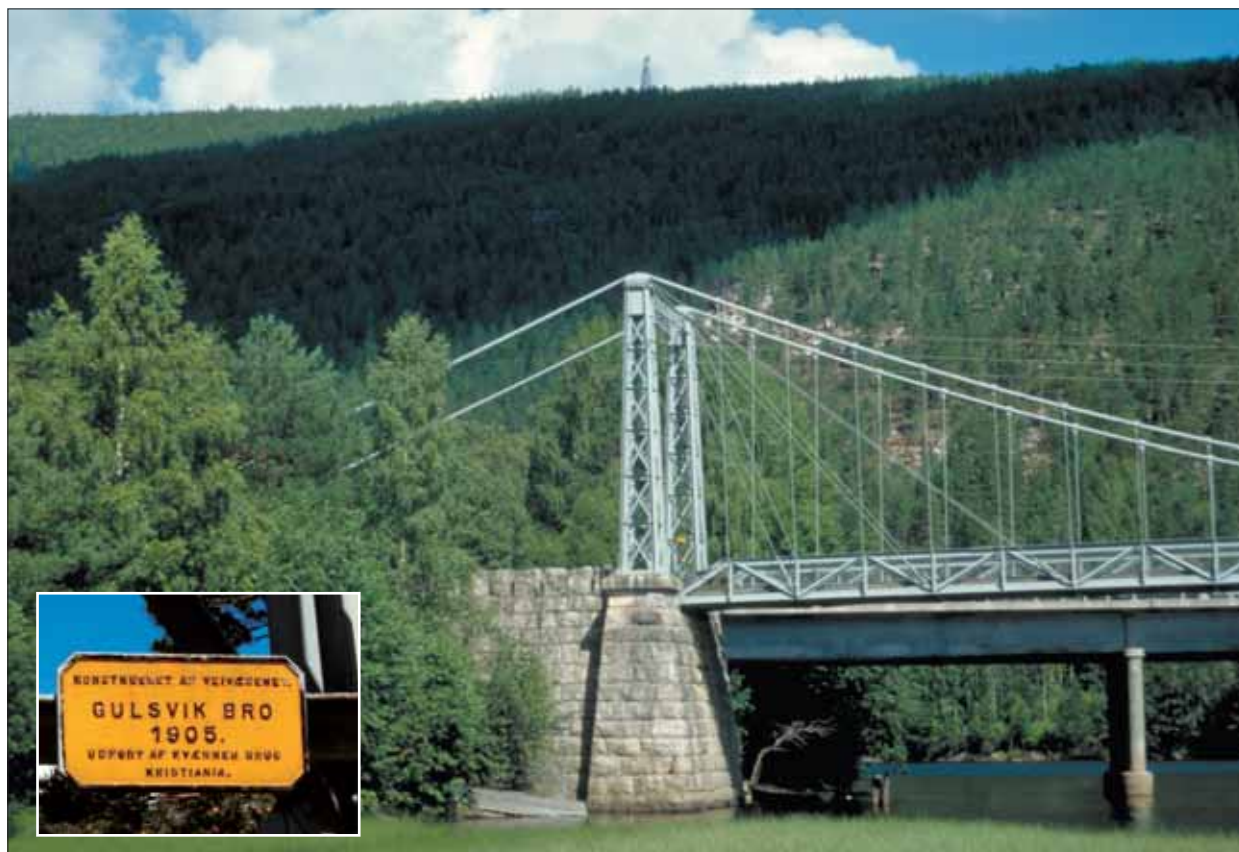
Historikk

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

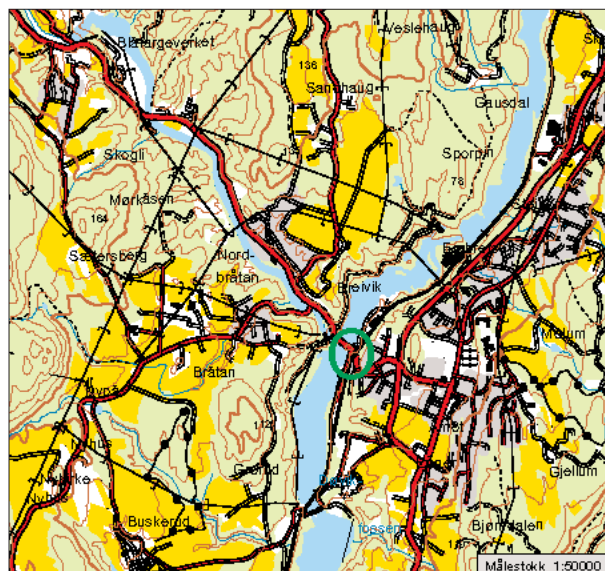
Korketrekkeren i Åmot inngår som en del av dagens Rv 287. Anlegget består av en rondell i tilhugget stein og ei bru (Toppen bru) som går over jernbanen og vege selv. Toppen bru er ei platebru i betong med to spenn og med fortau på den ene siden. Steinrondellen er svært karakteristisk og anlegget oppleves 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.

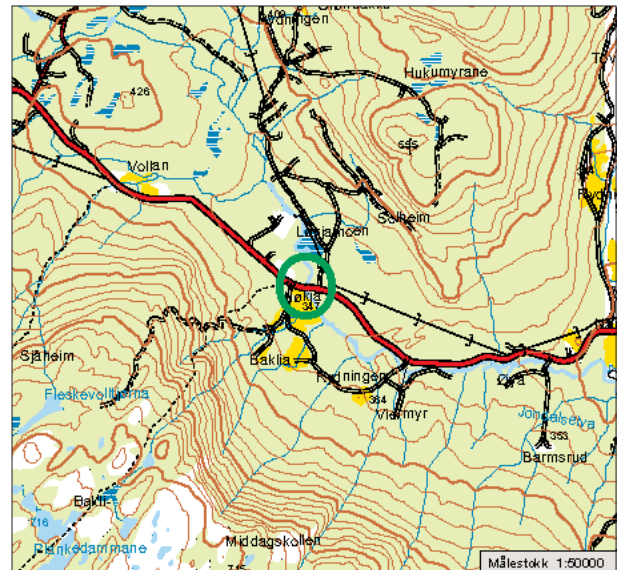




226 Løka bru

Kongsberg, Buskerud

Bjelkebru 1924



Beskrivelse

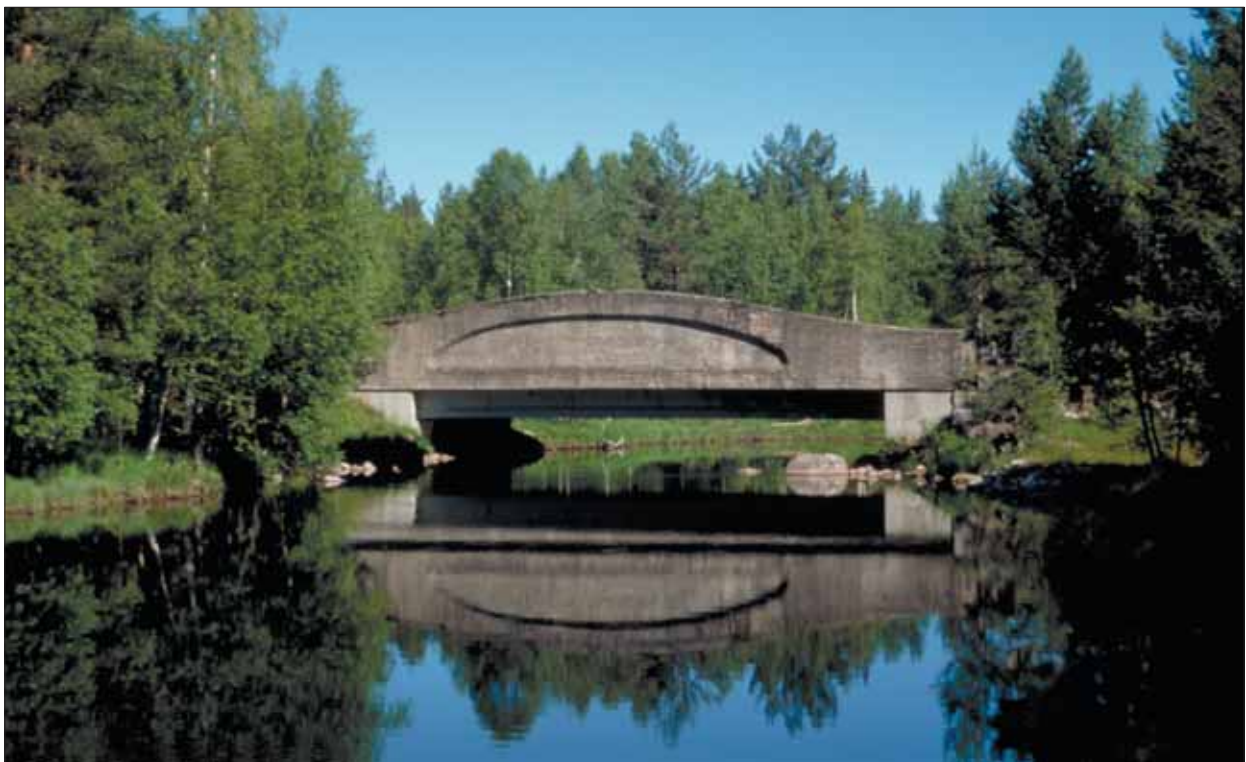
Løka bru er bygd i armert betong, og har platedekke med overliggende bærebjelker. Dekket og bjelkene er støpt som en monolistisk konstruksjon. Bærebjolkene fungerer som rekkverk. Betongen har noen korrosjonsskader. Landkarene er av tilhugget stein, og brua har et spenn med en totallengde på 19,6 meter. 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.

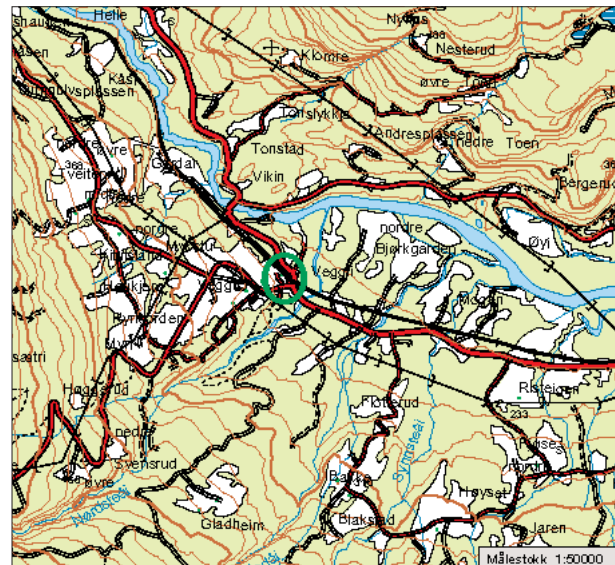




227 Rollag

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 veien. 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.

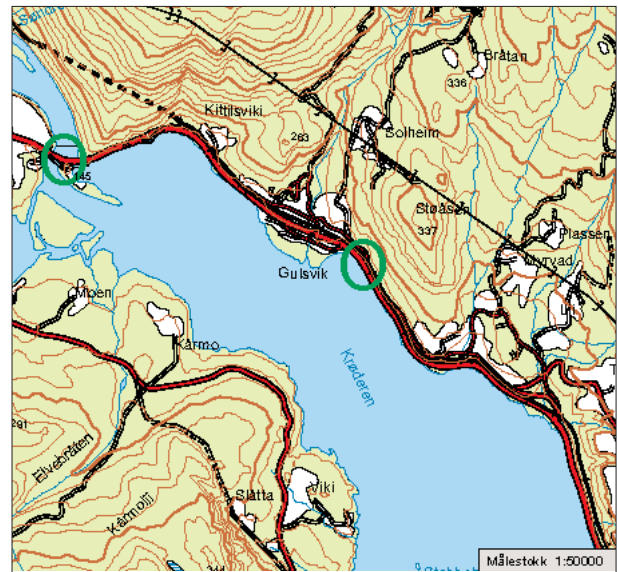




229 Gulsvik

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.

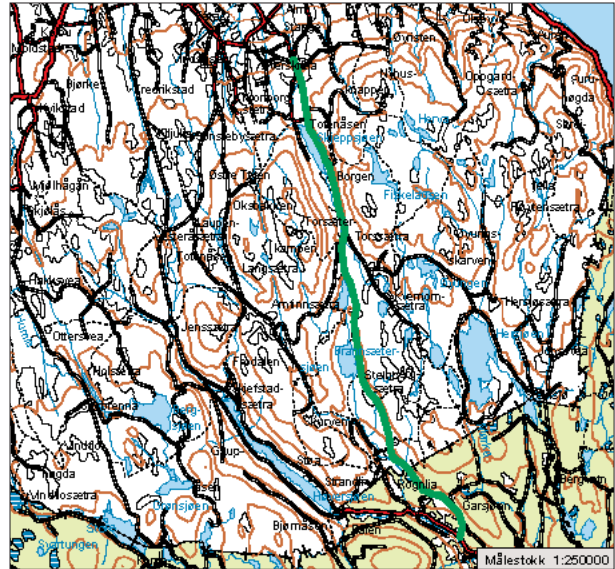




230 Trondhiemske Kongevei

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 skysstasjon 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 kjøreveg 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.

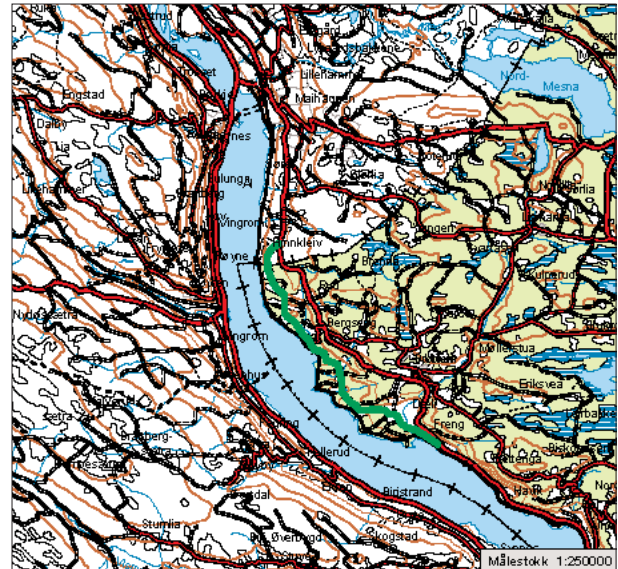




231 Trondhiemske Kongevei

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 at 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.

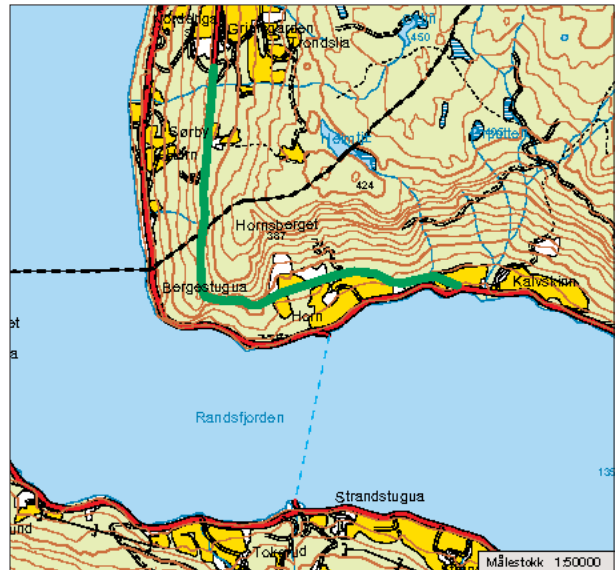




233 Bergenske Kongevei

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 stabbesteinsrekke 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

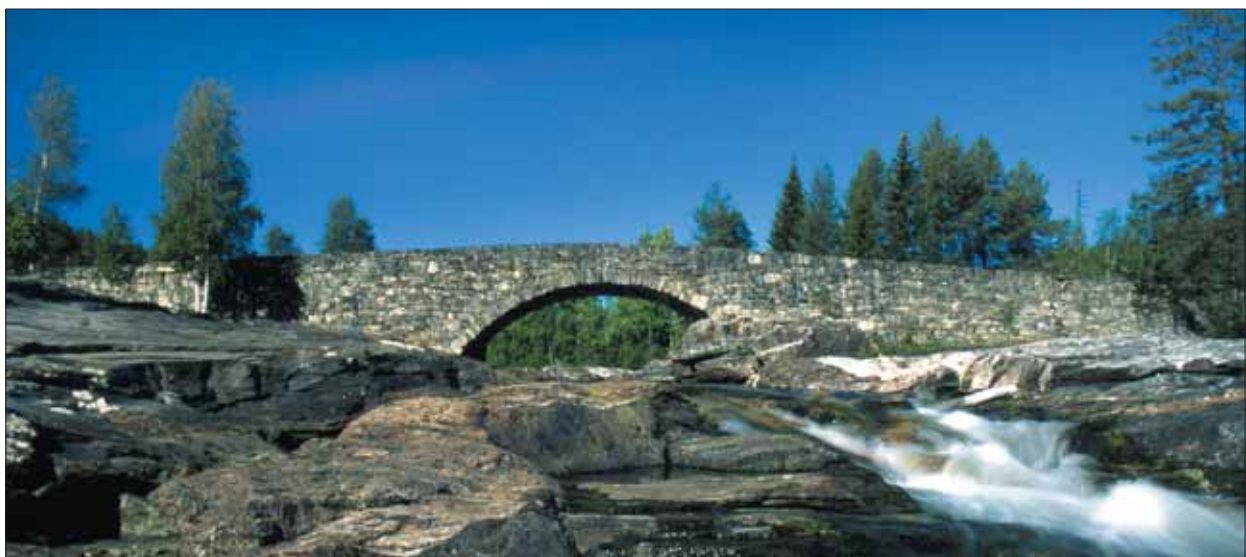
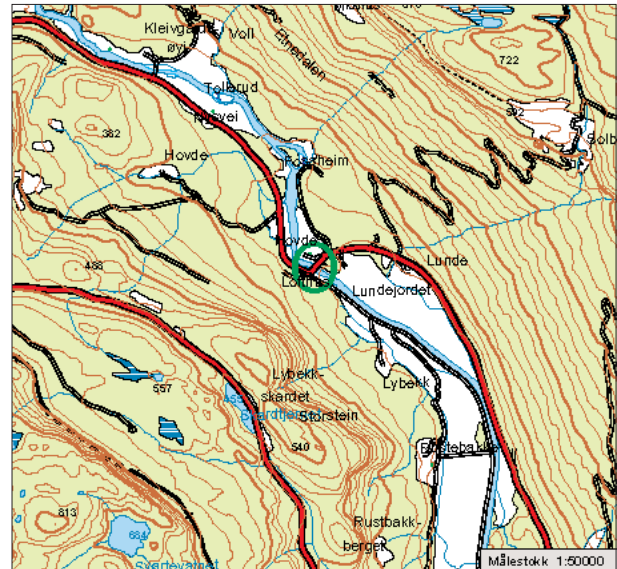
Lunde bru krysser Etna der hvor den er både bred og kraftfull. Bruas totale lengde er 132 meter, og den har ett hovedhvelv og to sidehvelv (flomløp). Hovedhvelvets lysvidde er 21.2 meter. Målt på midten er Lunde bru 7 meter høy. Brua har asfaltdekke, og kjørebanelen måler ca. 5 meter i bredden. Rekkverket 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 kjørebanelen. 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.

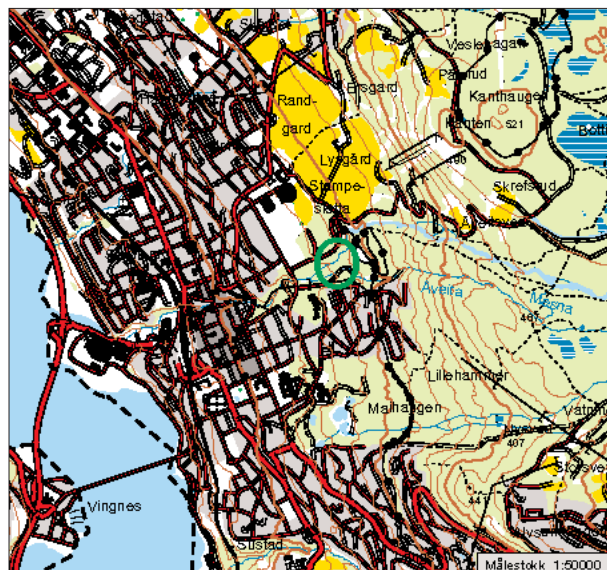




235 Finna bru

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

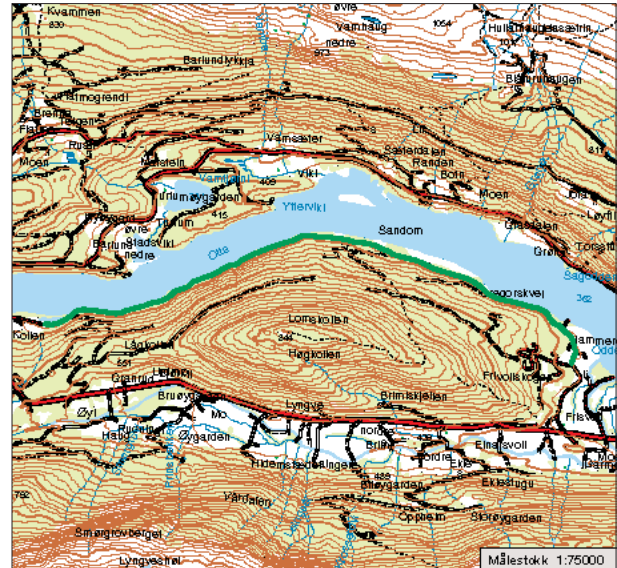
Chausse 1898

Beskrivelse

Kollavegen mellom Garmo og Kjærstad er totalt 9 km. Den går i en sløyfe på nordsiden av Lomskollen. Veggen er bygd som en typisk chausse og fører seg mykt inn i terrenget med maksimal stigning på 1:20. Veggen 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. Veggen 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. Veggen hadde status som fylkesveg frem til 1978 da den ble nedklassifisert til kommunal veg.

Vurdering

Veggen er et godt eksempel på en veg bygd etter chausse-prinsippet med tørrmur både i overkant og i nedkant av vegen. Veggen 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.

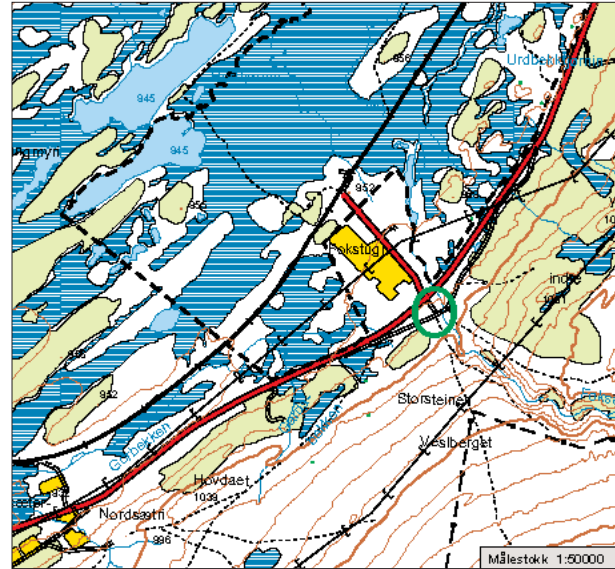




237-238 Fokstugu

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 frestrommelen. 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

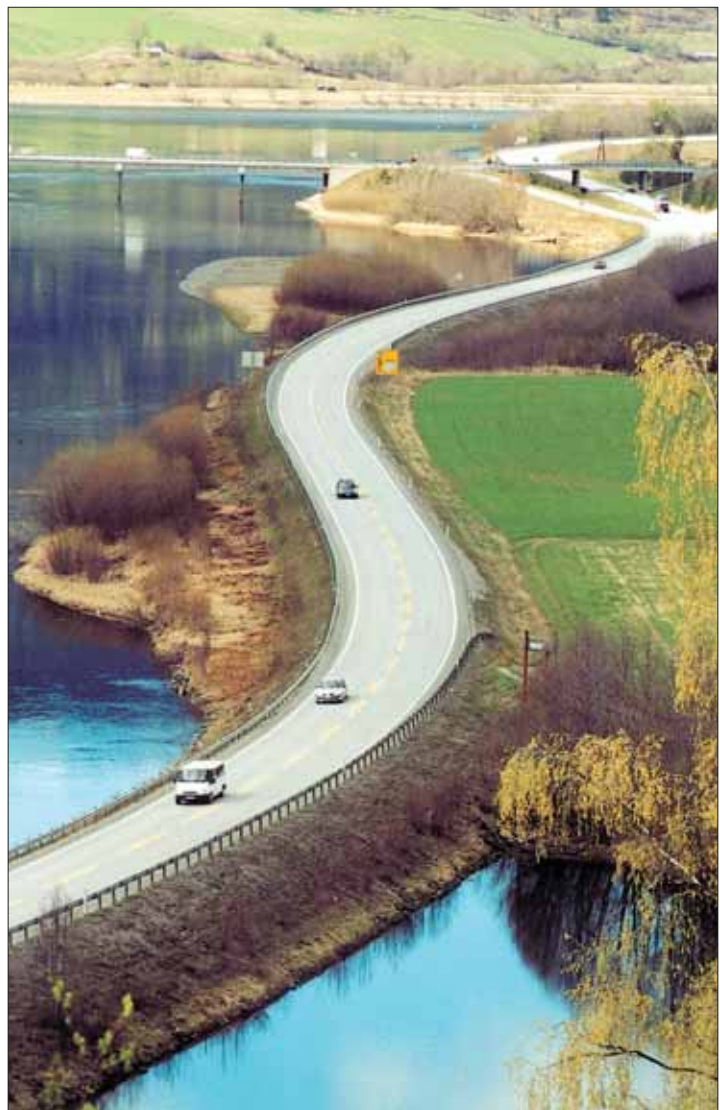
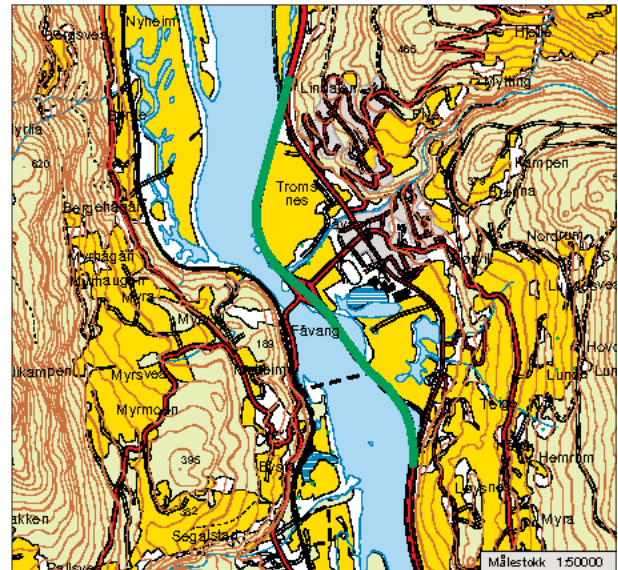
Strekningen ligger på hovedvegen gjennom Gudbrandsdalen, Ev 6. Vegen ligger nederst i dalen i strandsonen mot elven med flate jordbruksarealer innenfor. Vegen har to felt og er bygd opp fra terrenget omkring.

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 trafikksikkerhetsmessige, miljømessige og transportøkonomiske hensyn. I 1992 ble et to-planskryss bygd på strekningen som forberedelser 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. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





240 Mesnadalsarmen

Lillehammer, Oppland

Kjøreveg 1993 Ev 6/Rv 213

Beskrivelse

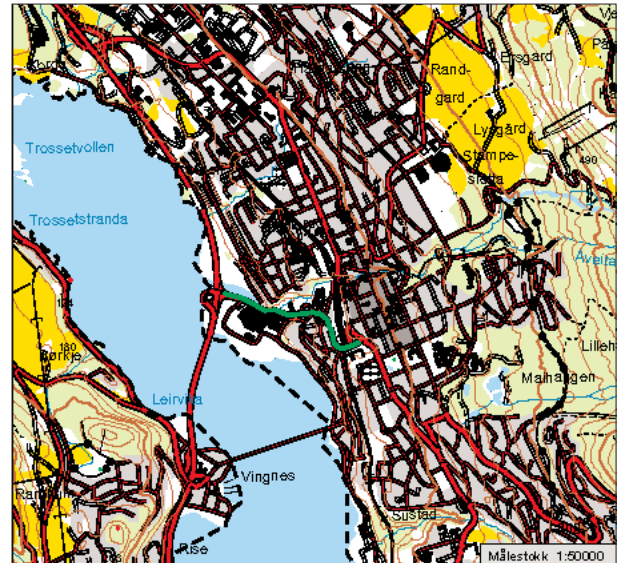
Strekningen er en innfartsveg til Lillehammer sentrum fra hovedvegen nordover mot Gudbrandsdalen. Vegen går i tettbygd strøk og er en to-felts veg med støyskjerming, miljøtunnel og murkonstruksjoner. Utformingen av elementene i veganlegget er tidstypiske med glass i støyskjermer, spor i betongen i miljøtunnelen 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.

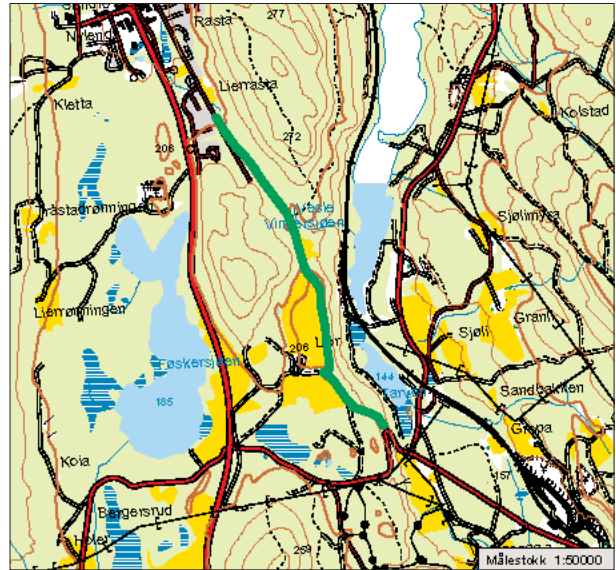




241 Wingerske Kongevei

Kongsvinger, Hedmark

Kjøreveg 1700



Beskrivelse

Vegstrekningen 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.





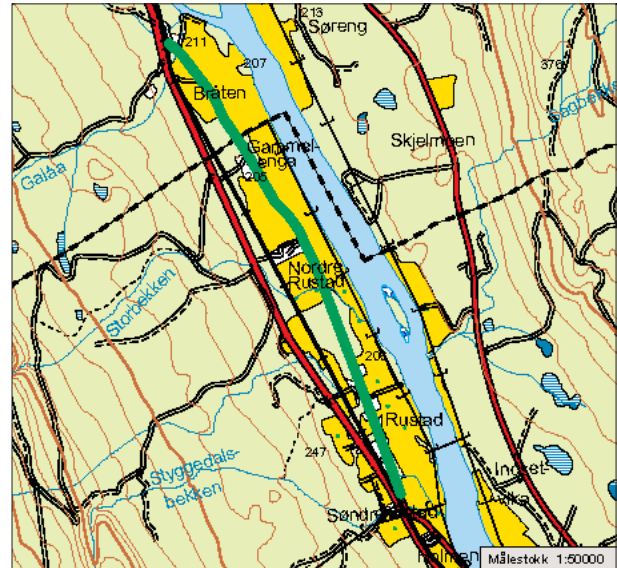
242 Østerdalske hovedveg

Elverum og Åmot, Hedmark

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

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 tilnærmet 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 steinhellebruerne 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 østsida av elven. I løp 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.





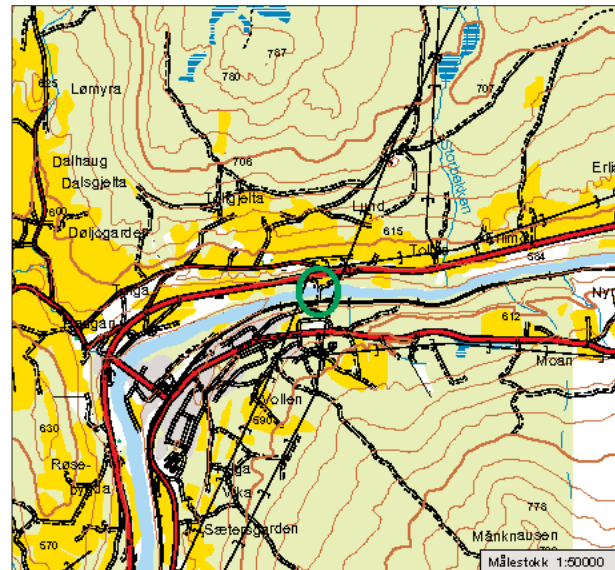
243 Gamle Tolga bru

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 bordplanke 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 bjelkelag 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.

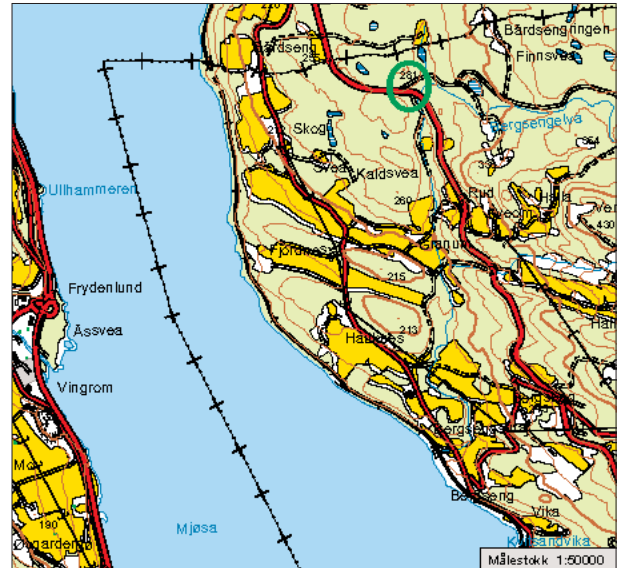




244 Bergseng

Ringsaker, Hedmark

Strøsandsilo 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

Strøsandsiloen 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 strøsandsiloen 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 vedlikeholds sjef Olav Hovde, og siloene ble i etterkant oppkalt etter ham og går under navnet Hovdesilo. Strøsandsiloen 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 strøsandsiloen.

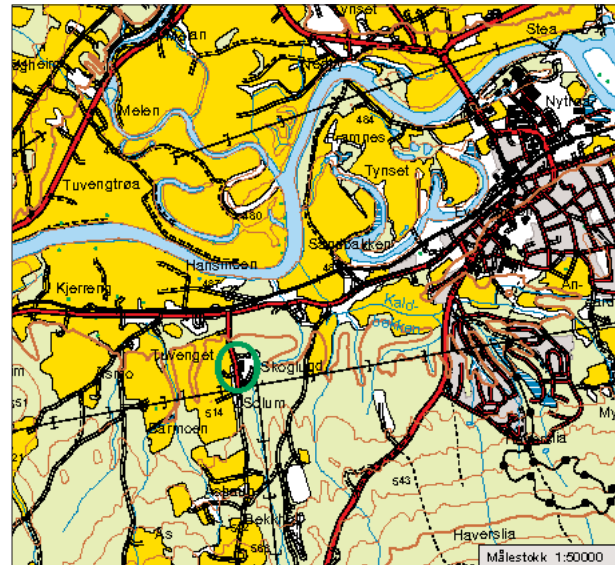




245 Tynset

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

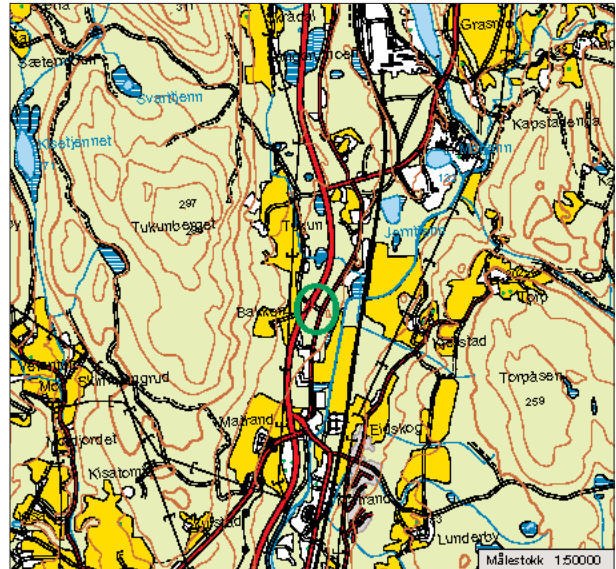
Brua krysser over Rv 2 ved Matrand i Eidskog. Vegen går gjennom et tildels flatt furuskoglandskap. Brua er ei kjørebru med bredde 4,5 meter og lengde 35 meter. Den er bygd i tre.

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 trebruen og tørrmurene. Mht. trebruen 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

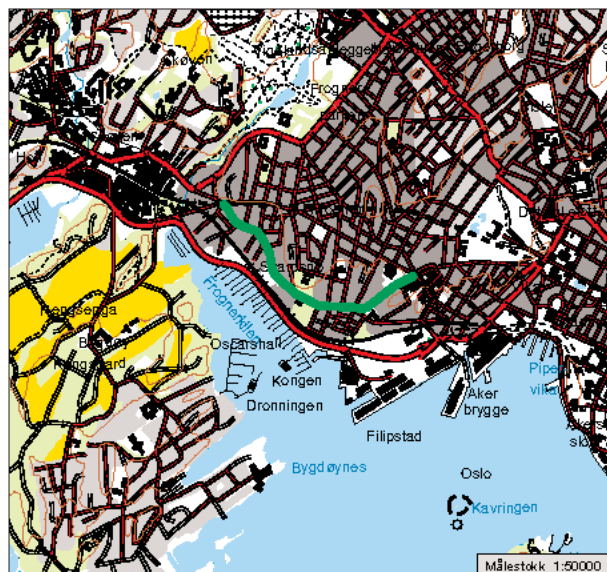
Kjøreveg 1665

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 puk 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

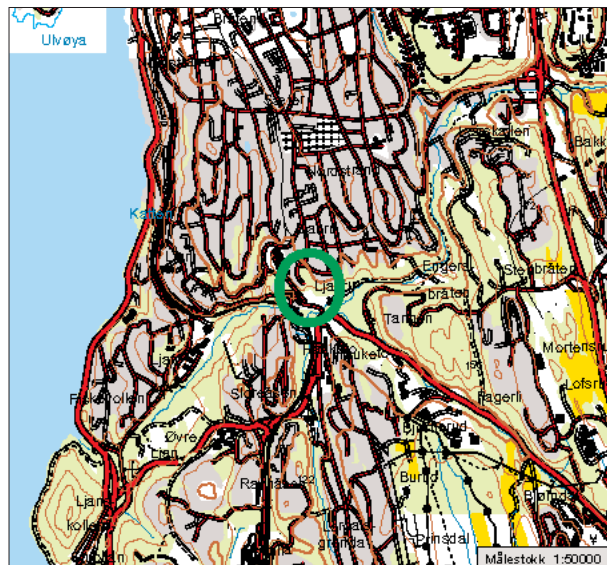
Ljabrubakken er ca. 600 meter lang. Den har en bratt stigning på 1:3, og ble tidligere kalt for Merrapina. Vegen har i dag asfaltdekke, og vegens nederste del er i bruk som gang- og sykkelveg. I bakken ligger Ljabru hovedgård fra ca. 1730, som fungerte som skjenkested. Nederst i enden av vegen ligger Ljabru som er ei steinhvelvbru som antas å være bygd omkring 1805. Brua er tørmurt 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 vegen en del av postruten mellom Oslo og København som landets første postveg. Vegen ble nedlagt i 1850 da Ljabruchaussen overtok som ny hovedveg.

Vurdering

Vegen og brua representerer en del av den Fredrikshaldske Kongevei der denne startet, og viser også at de har fått ny bruk i senere tid. Vegen 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 vegdekket 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 vegen og brua.

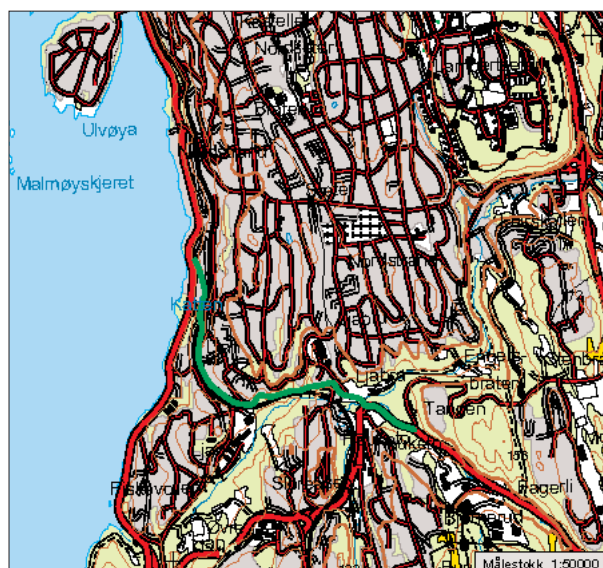


249 Ljabruchausseen

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 vegen linjeføring.

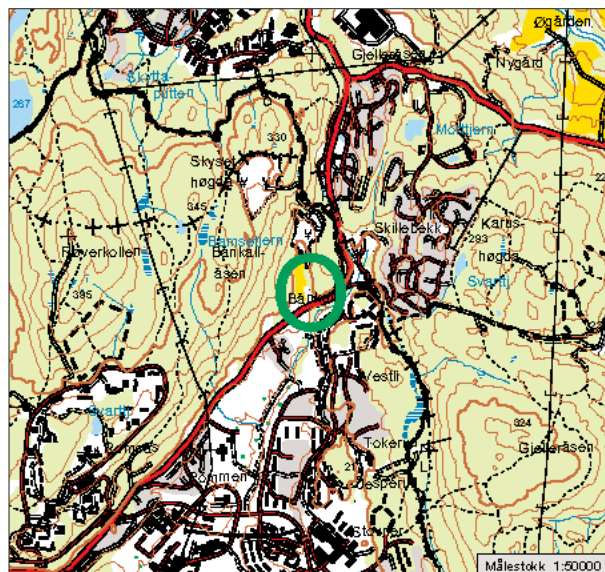




250 Trondhiemske Kongevei

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 skysstasjon 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

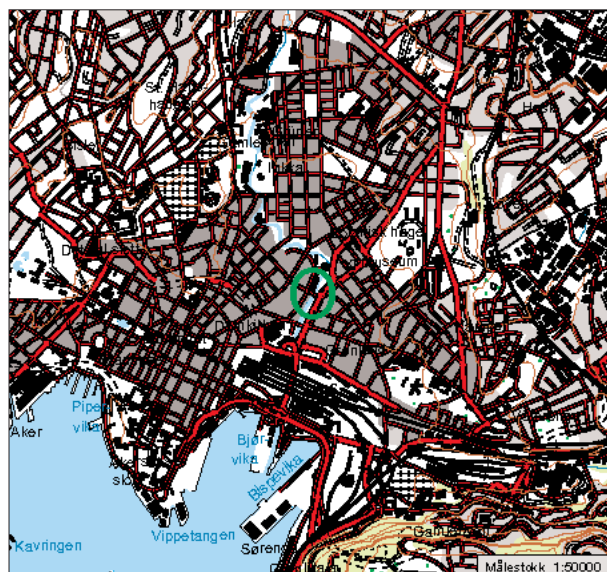
Hausmanns bru over Akerselva er ei buebru i stål med ett hvelv. Brua har tre spenn hvorav hovedbuen spenner ca. 17 meter over Akerselva med to landspenn på 4.5 meter. Midtbuen består av 20 mindre buespenn. Bruas totale lengde er 26 meter. Den har smidd jernrekkverk med inskripsjon fra 1892.

Historikk

Brua ble bygd i tiden 1891-1892 som ei buebru. Landkar og buefundamenter 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

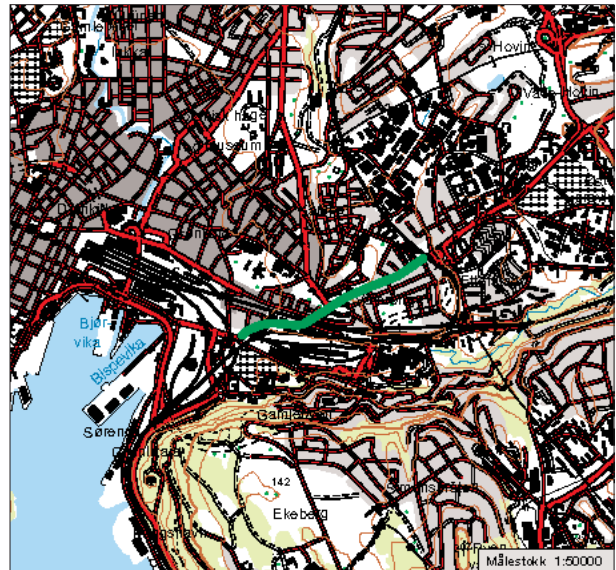
Kjøreveg 1700-tallet Rv 161

Beskrivelse

St. Halvardsgate fremstår i dag som en mellomting mellom bygde og veg, med variert bebyggelse fra ulike perioder. Her finnes rester av lndlig 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 hovedinnsfartsveiene 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

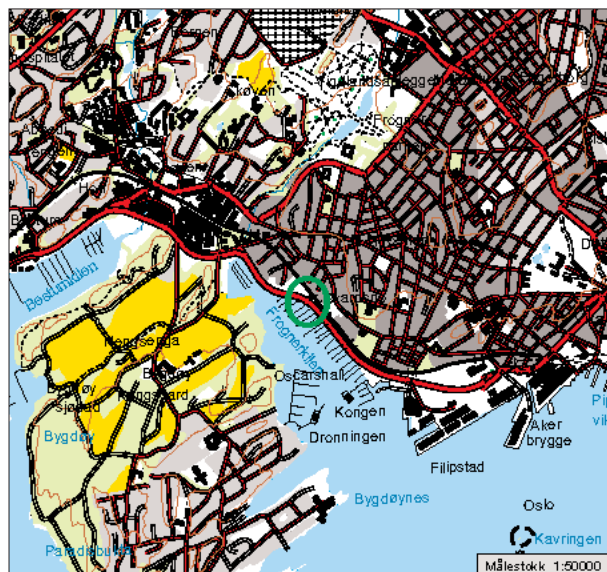
Som antagelig den eldste bevarte hovedvegen til/fra Oslo, med en brukstid på minst 800 år, er det viktig å bevare og opprettholde traseen. For St. Halvardsgate er det spesielt viktig å bevare det eldre preget med bebyggelsen, og det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser som sikrer dette.



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 Brunnr 03-0267

Beskrivelse

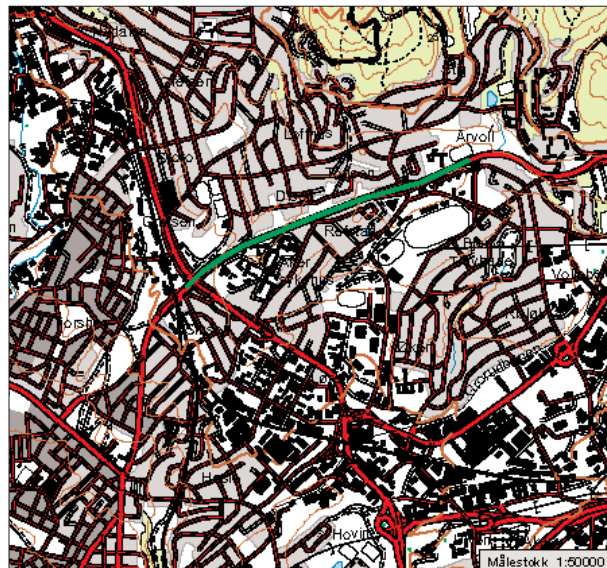
Vegstrekningen fra avkjøringen til Årvoll/Bjerke til Sinsenkrysset er en fire-felts hovedveg med fysisk atskilte kjørebaneer. I nedre del er vegen preget av de store trærne som står langs vegbanen. Vegen har fortau på en side og gang- og sykkelveg atskilt fra vegen med vegetasjon på den andre. På deler av strekningen er satt opp støyskjermer. Vegen går gjennom et område i Oslo bebygd 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 hovedinnfartsvegene til Oslo, og vegen er fortsatt en av byens hovedinnfartsårer. 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 Fiskevollenen gangbru

Oslo

Bjelkebru 1972 Brunr 3-0273

Beskrivelse

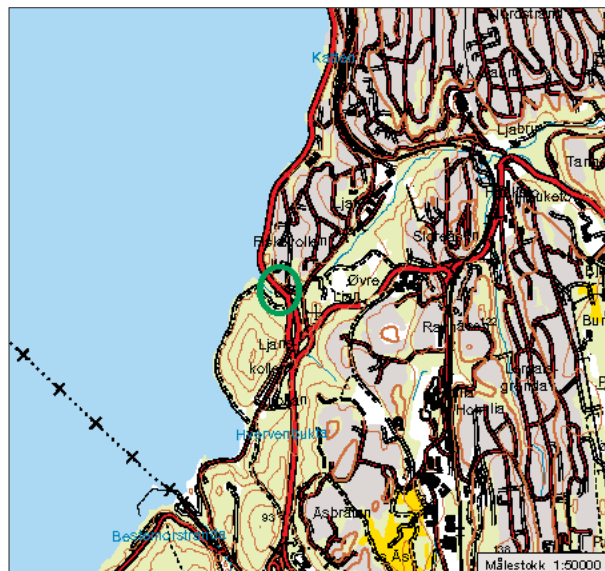
Brua går fra høyden over Mosseveien ned mot sjøsiden. Brua er ei bjelkebru med utsparing på 98 meter som svinger seg 160 grader over fire-felts vegen. Den er 3,90 meter bred, er understøttet av søyler og har stålrekkverk.

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 sykkelvegbruerne. Hensikten er å bevare brua slik den står i dag med samme dimensjoner, rekkverk og andre detaljer. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.





256 Sølvveien

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. Strekingen 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 gruvene og videre til København. Denne første «Kongeveien» blir i dag vanligvis kalt «Sølvveien». 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

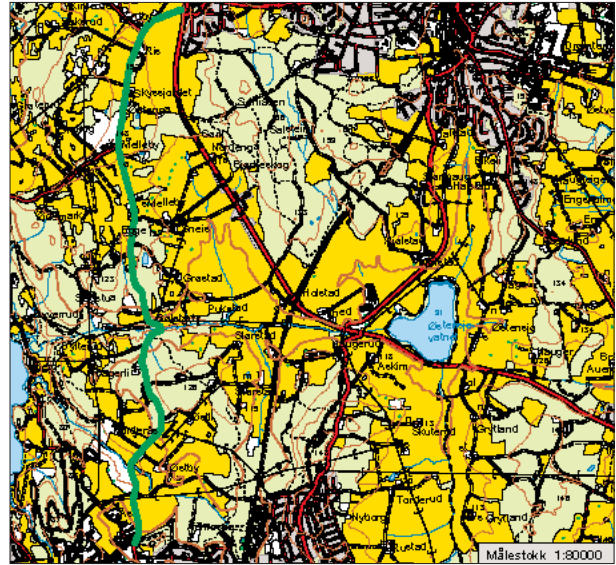
Vegen representerer den første offentlige kjørevegen i Norge, og bortsett fra fast dekke fremstår den som svært opprinnelig i utseende. Det er viktig og ønskelig å bevare den 1 km lange strekningen slik som den fremstår i dag. Både linjeføring og tverrprofil, samt manglende vegmerking, rekkverk og randvegetasjon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



257 Fredrikhaldske Kongevei

Ås, Akershus

Kjøreveg 1760 Fv 56



Beskrivelse

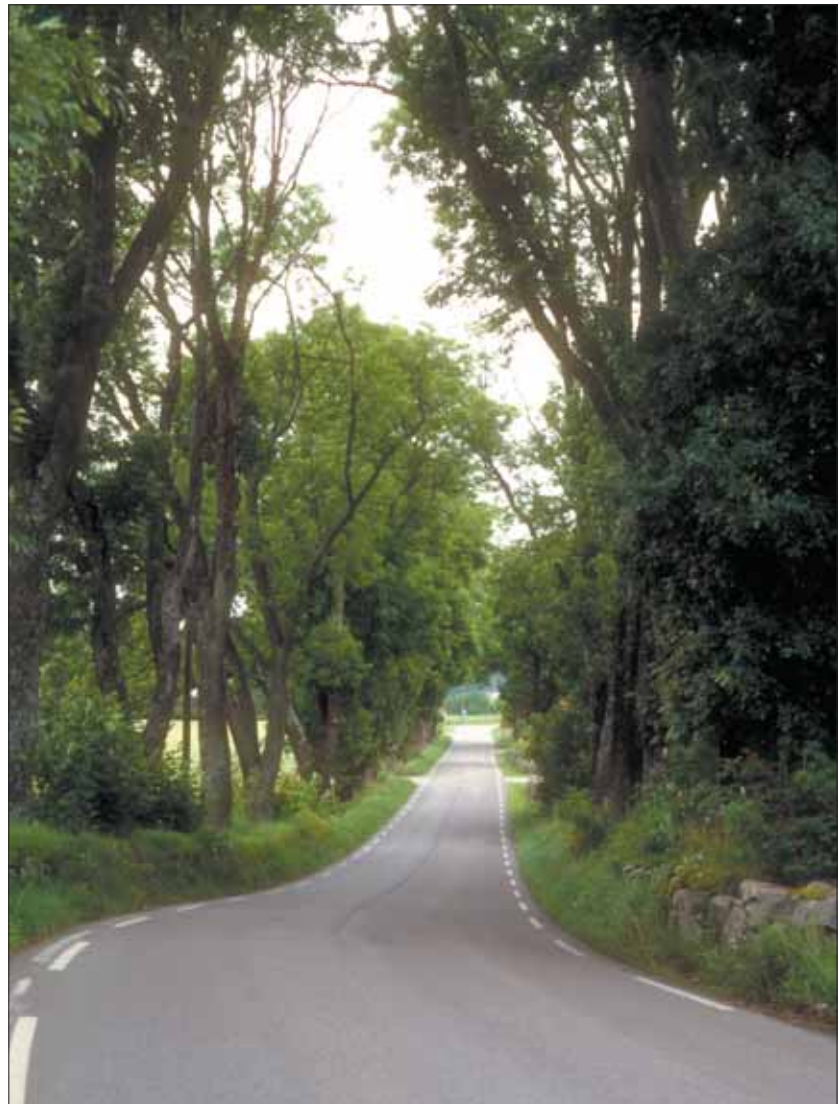
Vegstrekningen er en ca. 5,3 km lang to-felts asfaltert veg. Med unntak av et mindre parti ved Børstadelva, følges den eldre kongevegtraseen med linjeføring fra 1760-tallet. Vegen går i relativt rett linje nord-sør langs Nordbyraet i et frodig og variert kulturlandskap der den passerer to kirker, en 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. Vegstrekningen 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

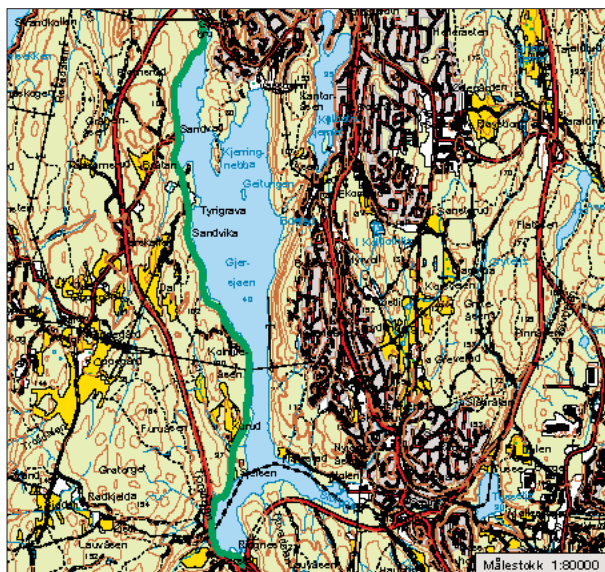
Kjøreveg 1859 Fv 130

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 Tyrigrava 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

Ingeniørøyntnant (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 færrer 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.

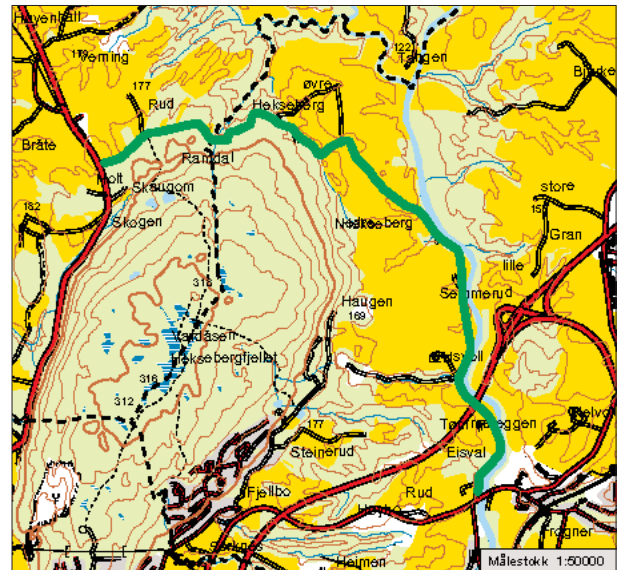




259 Heksebergvegen

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.

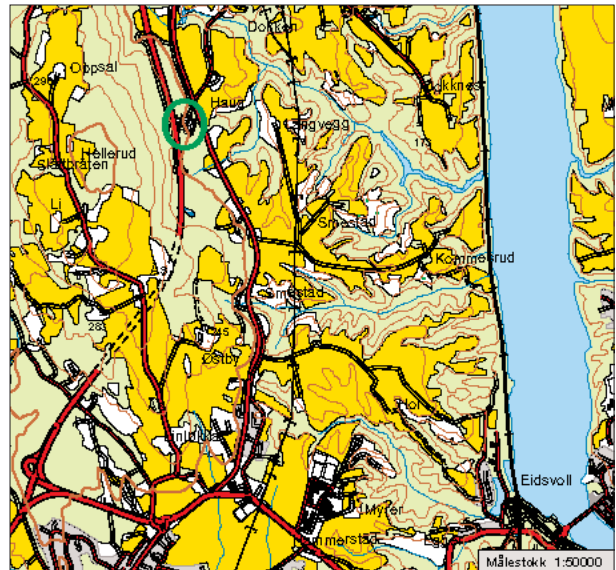




261 Langvegg

Eidsvoll, Akershus

Strøandsilo 1968 Gnr/bnr 48/1



Beskrivelse

Strøandsiloen brukes til sand- og saltlager. Dessuten er det et skittlager på området.

Historikk

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

Vurdering

Strøandsiloen 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

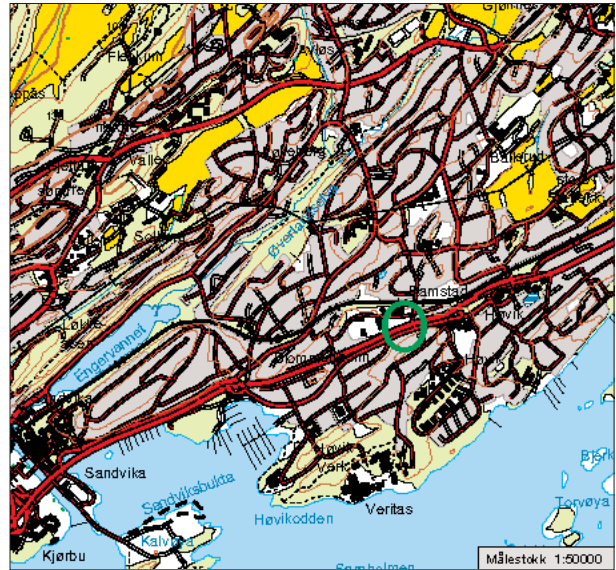
Kunstverket er plassert på en støyskjerm på en lang og slak strekning. Kunstverket er utformet i treverk, aluminium og skiltrefleks og forestiller en bil. Bilen er svært langstrakt, 32 meter, og sett rett mot støyskjermen er det en rekke med enkeltstående vertikale staver på ca. 2,5 meters høyde med 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

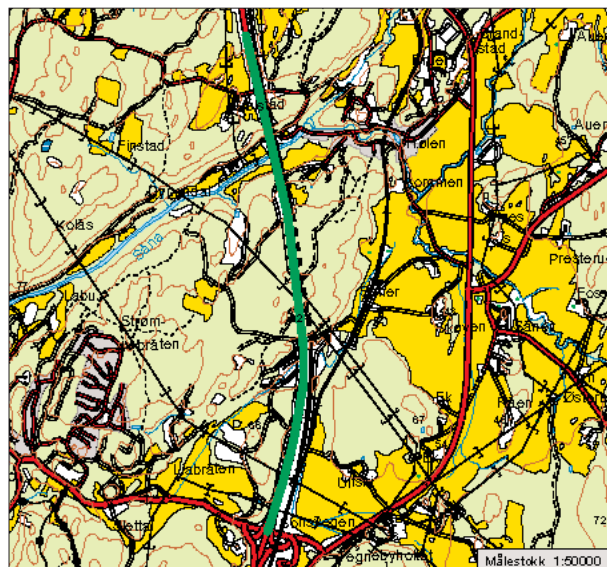
Motorveg m/middeler	1999	Ev 6
Fritt frambygg bru	1999	Brunn 02-1374
Fritt frambygg bru	1999	Brunn 02-1375

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 kjørebaneler 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 bru.

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.

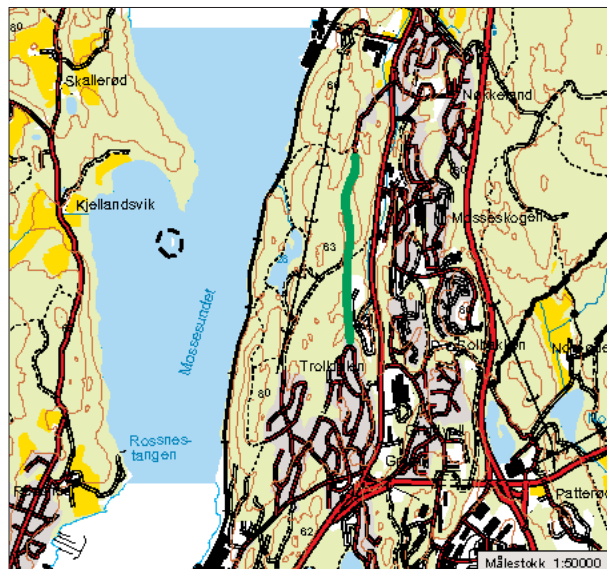




264 Fredrikshaldske Kongevei

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 tørrmurer 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.

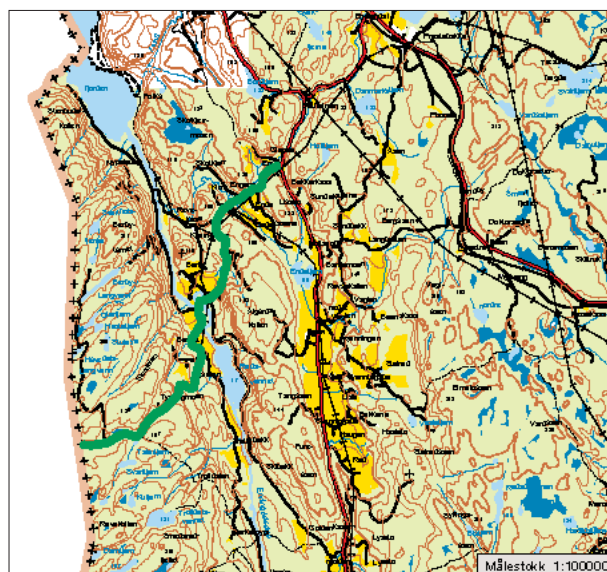




265 Berbyvegen

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.

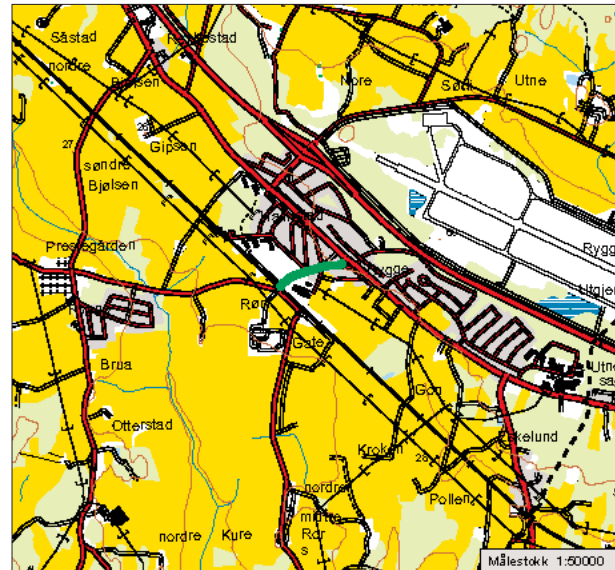




266 Stasjonsvegen

Rygge, Østfold

Kjøreveg 1930



Beskrivelse

Vegstrekningen 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.

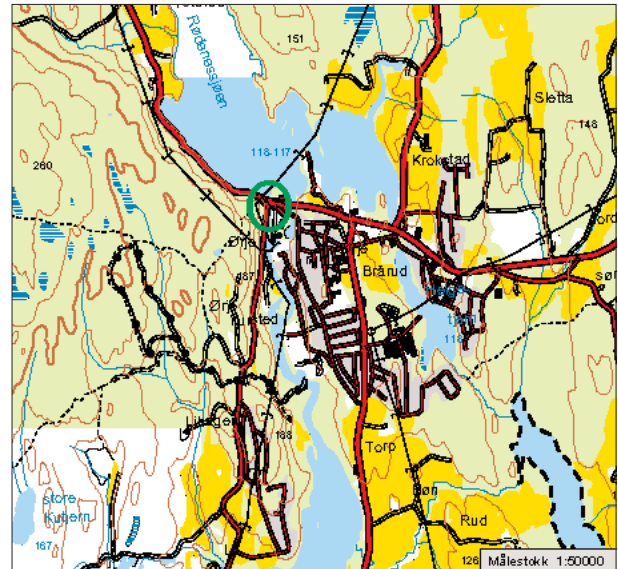




267 Ørje bru

Marker, Østfold

Bevegelig bru 1934 Brunr 01-0072



Beskrivelse

Brua er ei svingbru bestående av fire stålbjelker (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

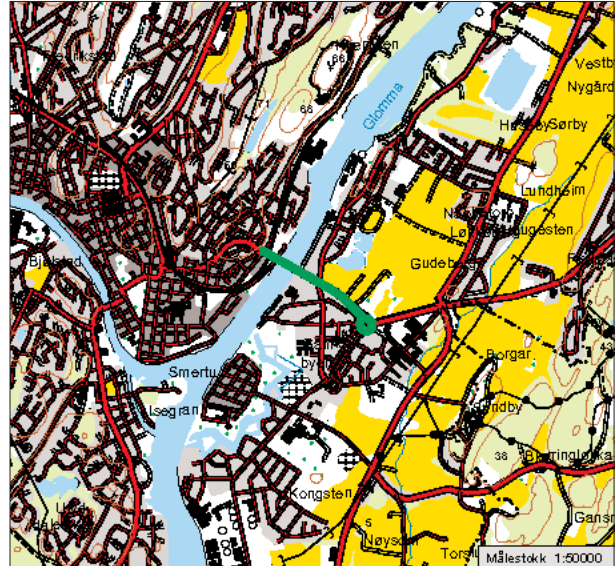
Buebru	1957	Brunr 01-0202
Rundkjøring	1957	Rv 106

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 identitetskapende 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. Høyeregelen 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.



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 syklister og fotgjengere. 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. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.

