



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Dalseid-Eidsland, vegen det tok 50 år å fullføra

AV KÅRE OLAV ALDAL



Høgabergtunnelen var med sine 640 meter Norges lengste vegtunnel då den vart opna i 1939. Her tunnelinnslaget på Eidslandsida. (Foto frå Arnfinn Ansok)

Dalseid-Eidsland, vegen det tok 50 år å fullføra

AV KÅRE OLAV ALDAL

I verneplan til Statens vegvesen ligg objekt 170 Dalseid-Eidslandet, som er eit godt eksempel på ein veg bygd i eit fjordlandskap i ei tid då ein ynskte å løyse ut sjøtransport med landevegstrafikk. Denne vegen var ein av dei vanskelege med bratte fjell rett i sjøen og ei fjordkryssing over Bolstadstraumen. Opprinneleg var det bygd 20 tunnelar, dei aller fleste korte, men fem lengre. Vegen går elles mykje som hylleveg, altså at vegbana er sprengt ut i bergveggen. Det seier sitt at det tok om lag 50 år å fullføra denne vegen. Dette er historia om korleis ein fekk vegutløysing i Vaksdal kommune.

Vegen vart bygt i eit tid der samfunnet ynskte seg tryggare ferdsleruter som medførte overgang frå båt til bil. Kan ein få gode framtidige vegløysingar og samstundes ta vare på noko av det som er karakteristisk for vår nære fortid om korleis ein bygde veg med handmakt og dynamitt?

ANLEGGSDRIFT I 50 ÅR

Kravet om vegsamband Eidsland-Stamnes-Dalseid byrja allerede rundt 1905. Etter oppmoding frå amtmannen vedtok Bruvik heradstyre dette året ein plan for hovudveganlegg i Bruvik. I denne planen sto Eidsland-Stamnes-Straume-Dalseid som nr. 1 på lista.

Vegen Stamnes-Eidsland vart no stukken og kalkulert til kr. 252.000, derav kr. 10.640 frå heradet, som vart løyvt av heradstyret same år. Men det skjedde ikkje noko meir før i 1908. Då tok heradstyret opp att saka, og oppmoda styresmaktene til å syna rettferd og omsyn til folket i Bruvik, og ta med denne vegen på

Kåre Olav Aldal. Fødd 1951. Bur på Bolstadøyri i Voss kommune. Begynte i Statens vegvesen i 1973, gjekk av med pensjon i 2018. Har jobba som byggeleiar, både på veganlegg og for driftskontrakt. Har jobba ein del med vedlikehald av kulturminne sidan 1985, særleg i Voss og Hardanger. Er f.t. engasjert av Statens vegvesen i Stalheimskleiva: Byggeleiar for rehabilitering av tørrmur mm.



statsbudsjettet for komande år. Same året løyvde heradstyret kr. 13.000 til Stamnes-Eidsland, og søkte samstundes om at anlegget måtte verta oppteke som statsveganlegg med vanleg amtstilskot med ein firedel av total kostnad.

Men det skjedde ikkje noko meir før i 1912, då det endeleg vart vedteke at



Vegarbeid ved Dalseid 1955. (Foto: Andreas Arne/Vaksdal Fotoarkiv)

arbeidet skulle ta til på strekkja Kalland-Svarteberget. Det ville gjera det lettare for skuleborna å koma til skulen i Stamneshagen, og lettare for folket på Kalland å koma seg framom Kallandsberget når isen låg, og dei ikkje kunne koma i båt. Anleggsarbeidet kom i gang i regi av heradet, som bygdeveganlegg.

Dette var starten på eit vegarbeid som skulle vara i 50 år.

STATEN OVERTEK VEGBYGGINGA

I 1920 overtok Statens vegvesen vegbygginga. Traseen for vegen Stamnes-Eidsland vart no fastlagd, og det var avgjort at den skulle byggjast etter «sjølina».

Ein var no komen inn i bilen sin tidsalder, og vegen måtte byggjast for slike køyretøy. Vegbreidda var 3 meter, men på eit kortare stykke (225 m), som var særleg kostbart, vart vegbreidda inn-snevra til 2,50 m. Møteplassane vart bygt med 5-6 m breidde.

I «Meddelelser fra Veidirektøren 1940» skriv avdelingsingeniør Ingolf Glambeke mellom anna: «Anlegget, som fører fra Eidsland langs Eidsfjorden til isfri hamn ved Stamnes, går gjennom særlig bratt og tungt fjellterreng med temmelig utrygt fjell over (opp til 6 a 700 m høyde). Fjellarten er dels forskjellige gneiser, dels gabro og har de fleste steder gitt rene, gode skjæringsvegger. Til gjengjeld har det mange steder vist seg uventede vanskeligheter med murfoten, idet fjellet under sprengningen har «slått ned» og dette har på sine steder medført at en har fått murer på 14-15 m høyde, hvor planene forutsatte 3-4 m.»

KARAKTER

Veganlegget er tidstypisk, og bygt i vanskeleg vestlandsterrang. Slik vegbygging har nokon kalla «hylleveg». Vegen ligg for det meste på ei utsprengd fjellhulle langs fjorden. Mot fjorden er vegkanten



Den karakteristiske muren mot sjøen er noko av det som gjer denne vegen spesiell: Den er avgrensa med tørrmur mot sjøen på lange strekkjer; kanskje på 70-80 % av veglengda. Her ved Vårneset, mellom Straume og Stamnes. (Foto: Kåre Olav Aldal)

bygt opp med mur i stein (tørrmur) for å få tilstrekkeleg breidde.

For å sikre vegfarande vart det oppført stabbestein delvis fundamentert i betong som vegrekkverk. Stabbesteinssrekkverket varierer frå tett, samanhengjande rekkverk til 2-3 meter avstand mellom stabbesteinane, som då vart samanbundne med vinkeljern.

Den karakteristiske muren mot sjøen er noko av det som gjer denne vegen spesiell: Den er avgrensa med tørrmur mot sjøen på lange strekkjer; kanskje på 70-80 % av veglengda.

Eit anna typisk trekk ved vegen er alle tunnelane. Den lengste, Høgabergtunnelen, var med sine 640 meter Norges lengste vegtunnel då den vart opna i 1939.

Opprinneleg vart det bygt 20 tunnelar. 5 av tunnelane langs Eidsfjorden er ikkje i bruk lengre, men vart erstatta av 2 nye i 1997: Eikjeto- og Hesjedalstunnelen. Dei gamle ligg framleis på utsida av desse, men er stengt for all trafikk grunna rasfare. På Dalseid var det ein tunnel om lag der krysset med E16 ligg i dag: Dalseidtunnelen. Denne vart delvis sprengd ned då E16 vart bygt i 1990-1991. Alle tunnelane frå Eidsland til Straume var handbora. Sjå og liste over tunnelar.

ENKELTE PARSELLAR

I 1920 starta Statens vegvesen arbeidet med den første parsellen: Stamnes-Hesjedalsståa, 6454 m. Denne vart overlevert til fylket i 1931. Vegen fekk vegnummer 344.



«Norges dyreste vei-anlegg» sto det å lesa på førstesida i Bergens Tidende 20. oktober 1939, før høgtideleg opning av veganlegget Eidsland-Stamnes-Straume.

Neste parsell, Hesjedalsstaa-Eidsland, som var 3976 m, sto ferdig i 1939. Parsellen Stamnes-Straume vart påbegynt våren 1928, og lengda var 3910 m. Terrenget var mykje likt her som i Eidsfjorden: Stupbratte fjellsider, som resulterte i høge fjellskjæringar, 3 tunnelar og to halvtunnelar. Det meste av arbeidet sto også her ferdig hausten 1939, berre noko grusing sto att fram til Straume.

21. oktober 1939 var det høgtideleg opning av veganlegget Eidsland-Stamnes-Straume. «Norges dyreste veianlegg» sto det å lesa på førstesida i Bergens Tidende 20. oktober. Eidsland-Stamnes hadde kosta 1.220.000 kroner, medan Stamnes-Straume hadde kosta 260.000 kr.

Bruvik herad hadde i 1935 løyvd kr. 100.000 i forskottering til dette anlegget. Pengane måtte dei låna i Bruvik Sparebank. Det var truleg den store arbeidsløysa som var grunnen til at heradet løyvde ein så stor sum. Fylkesmann Lindebrekke

sto for opninga, som gjekk føre seg ved Eidsland bru. I ei festleg samkome etter opninga deltok mellom anna overingeniør Waage og avdelingsingeniør Ingolf Glambek frå Hordaland vegkontor, ordførar Arnfinn Nygaard og formannskapet i Bruvik.

Men det skulle enno gå mange år før vegsambandet vart fullført. Båten Jåbekk vart sett inn i rute mellom Dalseid og Straume like etter vegopninga. Båten var eigd og vart ført av Knut A. Stamnes.

Arbeidet på vegen mellom Dalseid og Straume tok til i 1936. Men dette arbeidet gjekk heller smått i starten. Det var periodevis drift, med midlar forskottert av Bruvik herad og Hordaland fylke. Så kom krigen, og arbeidet sto for det meste stille.

Frå 1950 vart det noko større bevilgningar, og det vart sett i gong arbeid på fleire stader. I 1956 var vegen køyrande frå Dale til Trettenes, og 7. juni 1957 vart



vegen opna for trafikk og overlevert til fylket fram til Sagelven bru: Første brua utanfor Trettenes.

Krevjande vegbygging i bratt terreng. (Foto: Andreas Arne/Vaksdal Fotoarkiv)

Det var og bygt ny veg frå Fossabrekka til Dalseidvika, der vegen kryssa i tunnel under jernbanen. Arbeid vidare mot Straume vart no sett inn fleire stader, og i juni 1959 kunne ein køyra med bil like til Dæmring. 6. juli 1960 vart vegen Dale-Straume offisielt opna for trafikk og avlevert til fylket. Frå no av og fram til bruopning gjekk båten Jåbekk i passasjer- og godstrafikk over fjorden mellom Straume og Dæmring.

Båten Jåbekk vart sett inn i rute mellom Dalseid og Straume like etter vegopning i 1939. (Foto: Kjetil Vatle/Vaksdal Fotoarkiv)





Ungdomslaget på Straume hadde pynta Bolstadstraumen bru med portalar i granbar til opninga 20. desember 1963. (Foto: ukjend/Vaksdal Fotoarkiv)

20. desember 1963 var det høgtideleg opning av brua. Ungdomslaget på Straume hadde pynta brua med portalar i granbar. Fylkesmann Mons Lid sto for den offisielle opninga med snorkliping. Etter opninga var det fest-samkome i Stamnes bedehus for innbedne gjester. Dette var og det siste heradstyremøtet i gamle Bruvik herad.

BOLSTADSTRAUMEN BRU KNYTER VEGSAMBANDET I HOP

Denne brua er spesiell og sjeldan i sitt slag. Den har høg arkitektonisk verdi. Brua er godt synleg i landskapet, men ikkje dominerande, med sin lette, til dels spinkle stålboge.

Brua er ei nettverksbogebru med skråstilte, kryssande hengestenger med ei spennvidde på 84 meter. Den er teikna av Per Tvedt. Brua vart produsert som modular av Alfred Andersens Mek Verksted i Larvik.

Våren 1962 starta arbeidet med peling over straumen. Dette vart utført av vossafirmaet Gjerme & Haarklau, medan firmaet Stoltz Røthing AS sto for arbeidet med bygging av brua.

Ved Hesjedalsfossen ligg ei vakker steinkvelvbru frå 1930. Brua har 10 meter lysopning og køyrebreidde 3,5 meter. I samband med vegopninga i 1939 skreiv Bergens Tidende om denne brua: «Intet ras, hvor kraftig det enn måtte være, skal få has på den».

På toppen av Hesjedalsfossen vart elveløpet flytta ved å sprengja ein 40 meter lang tappekanal. Det opprinnelege løpet vart stengt med ein fuga steinmur. Dette vart gjort for å redusere spruten frå fossen. Men framleis kan dette vera eit problem, særleg haust og vår når spruten frå fossen gjer at det dannar seg eit tynt islag på vegbana.

Tunnelinnslaget ved Høgaberg i 2020. (Foto: Kåre Olav Aldal)



TUNNELAR SOM ER I BRUK I 2020, FRÅ EIDSLAND

Strekning, namn	Opna	Lengde i meter	Anna namn, merknad
Eidsland-Stamnes:			
Høgabergtunnelen	1939	640	Storetunnelen
Eikjetotunnelen	1997	638	
Hesjedalstunnelen	1997	667	
Skyggeberggtunnelen	1931	83	Skyggeberghelleren tunnel
Stamnes-Straume:			
Parisen	1939	68	Stamnestunnelen
Vikabergtunnelen	1939	47	
Vikaståtunnelen	1939	62	
Straume-Dalseid:			
Lauvtotunnelen	1960	70	
Flagaberggtunnelen	1960	138	
Markåtunnelen	1956	23	
Langarennet	1956	32	
Knappen	1956	31	
Erebekken	1956	20	
Skogen	1956	48	

TUNNELAR SOM IKKJE ER I BRUK I 2020

Åsen I	1939	109	Åsentunnelane
Åsen II	1939	85	Åsentunnelane, Øyri tunnel
Blindtarmen	1939	105	
Eikjetoneset	1939	60	
Hakketoneset	1939	65	
Utan namn	1939	16	
Hesjedalstunnelen	1939	242	Langetunnelen, Skibsrevet
Dalseidtunnelen	1956	125	Delvis sprengt ned i 1989/90

TUNNELAR

20 tunnelar på 20 kilometer er uvanleg mange. Lengdene varierer frå 16 m til 640 m. Gjennom åra har namna på nokre av tunnelane skifta, medan andre har hatt same namnet heile tida. Den kortaste tunnelen (ved Hesjedalstunnelen) har det ikkje lukkast å finna namn på i 2020. Det er mogleg at den aldri har hatt noko namn.

HALVTUNNELEN SOM RASA UT

Natt til tysdag 8. januar 1957 rasa ein halvtunnel ut like nord for tunnelen i Vikaståa. Bjørg Dæmring Berge fortel om denne hendinga i Vaksdal Historielag si årbok i 2012.

Ein gjeng ungdomar var samla kvel-den før under halvtunnelen, der dei spela grammofon og dansa i fleire timar. Eit par timar etter at dei var gått heim, rasa halvtunnelen ned: «Det var eit skikkeleg stort ras som sopa vegen med seg i sjøen i ei lengde på om lag 70 meter» står det å lesa.

Vegen måtte byggjast opp att på nytt. I juni månad kunne endeleg vegen opnast att, etter å ha vore stengt i nesten 6 månader.

ULUKKER

Då vegen Stamnes-Eidsland vart bygt omkom to mann under anleggsarbeid.

7. august 1957 hende det ei tragisk ulukke ved Trettenes, nøyaktig 2 månader etter at vegen var opna. Ein personbil med fleire ungdomar køyrde utfor vegen og i fjorden. Ein 19 år gamal gut omkom, medan dei andre overlevde.

1. januar 1975 skjedde ei tragisk ulukke i Vikaberget. Ein 17 år gamal gut fall i sjøen og omkom. I 2009 omkom

ein ung gut ved utforkøyning mellom Stamnes og Kalland. I 2014 skjedde ei ny utforkøyrings-ulukke mellom Dalseid og Trettenes, der ein ung gut omkom.

UTBETRINGERAR GJENNOM TIDENE

Vegen ligg i dag stort sett i same veglinja som då den vart bygt, men med nokre utbetringar.

Vegen fekk fast dekke i 1969/70; først med oljegrus, og seinare asfalt.

29. juni 1985 vart Kallestadsundet bru opna. Dette var ei stor hending for folket i Stamnes, og spesielt stort for dei som budde på Osterøy-sida av brua. Det var og eit tungt økonomisk løft for Vaksdal kommune. Vegen over brua fekk sitt eige fylkesvegnummer: 341. Fylkesvegen endar om lag 500 meter forbi brua på Kallestadsida. Vidare er vegen kommunal.

I 1996/97 kom det to nye tunnelar i Eidsfjorden: Eikjeto- og Hesjedalstunnelen. Desse erstatta ei strekkje med fem tunnelar frå 1939, der det var fleire parti med rasfare og dårleg fjell i tunnelane. Dei nye vart bygd som to-feltsveg, og skil seg markant ut frå resten av vegen. Den gamle linja på utsida vart i nokre år brukt som gang- og sykkelveg, men vart stengt for all trafikk rundt år 2000 grunna rasfare.

Steinmassane frå denne tunnel-drifta vart skipa på lekter frå Hesjedalsståa til Eidsland, og vart plassert med tanke på ny veg på utsida av Åsen-tunnelane. Dette vart fullført i 2009, med tilførsel av meir steinmassar frå ein steintipp på Eikemo. Med dette vart Åsen-tunnelane stengt for trafikk.

I 2013 vart det gjennomført ein del utbetringstiltak, mellom anna i Vikaberget, i Stamneshagen samt etablering av

Stamnes ferjekai ca. 1972. Ferja heldt fram med å gå til Stamnes heilt til ny veg vart opna mellom Romarheim og Mo i 1996. Då vart sambandet nedlagt. (Foto: ukjend/Vaksdal kommune)



betongrekkverk ein del stader. I perioden 2016-2020 kom det på plass noko meir kantsikring i form av betongrekkverk, og mindre utbetringstiltak vart utført, mellom anna ved Kuvika.

FERJEDRIFT

I 1967 starta Indre Nordhordland Dampbaatlag LL ferjedrift mellom Stamnes og Vikanes, med stønad frå Vaksdal kommune. Samstundes vart vegen riksveg: R 569. Med dette hadde ein fått eit nytt riksvegsamband i Indre Nordhordland, og trafikken auka merkbar mellom Dale og Stamnes.

I starten gjekk ikkje ferja vintertid, men frå 1971 vart det heilårsdrift. Då Kallestadsundet bru sto ferdig i 1985 var planen å byggja ferjekai i Gammersvik, og såleis korta inn ferjesambandet. Men slik gjekk det ikkje. Ferja heldt fram med å gå til Stamnes heilt til ny veg vart opna mellom Romarheim og Mo i 1996. Då vart sambandet nedlagt.

Av ferjer som gjekk i dette sambandet kan nemnast MF Torefjell, MF Bjørn Vest og MF Oster.

KULTURMINNE

Vegen har nasjonal verdi som veghistorisk kulturminne. I boka «Vegvalg - Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner» utarbeidd av Vegdirektoratet i 2002, er Riksveg 569 frå Dalseid til Eidsland teken med som objekt nr. 170.

I samband med verneplanen vart det utarbeidd ein forvaltningsplan for vegen. Forvaltningsplanen skildrar mellom anna kva som kan tillatast av utbetringstiltak, og kva som ikkje kan tillatast ut frå verneverdi. Objektet vart føreslått verna, men dette møtte stor motstand, både blant folk som bur langs vegen, i Vaksdal kommune og i Hordaland Fylkeskommune. T.o.m. 2019 har Statens vegvesen utført utbetringar i tråd med forvaltningsplanen.



Kravet om vegsamband frå Eidsland til Stamnes og Dalseid byrja allerede rundt 1905.

NOTID / FRAMTID

Vegen er i dag ei viktig ferdselsåre for indre del av Vaksdal kommune. Den bind saman indre og midtre del av kommunen, og er einaste vegen til kommunesenteret for innbyggjarane i Stamnes, Eidsland og nedre del av Eksingedalen, inkludert den delen av Vaksdal som ligg på Osterøy. Vegen er og eit viktig samband mellom E16 og E39. Korvidt det vert større utbetringar i næraste framtid, står att å sjå.

Det er eit ynskje og eit råd, både frå lokalt hald og av vegstyresmakter, at ein ved større utbetringar/ombygging legg ny trasé utanom eksisterande. Eit døme på dette kan vera ny tunnel bak eksisterande Høgabergtunnel i Eidsfjorden.

STATENS VEGVESEN SI ROLLE

Statens vegvesen har sidan starten i 1920 vore vegstyresmakt for vegen, både under bygging og når det gjeld drift og vedlikehald. Sjølv om vegen vart omklassifisert til fylkesveg i 2010, hadde framleis Statens vegvesen desse oppgåvene, gjennom såkalla «sams vegadministrasjon». Dette gjekk ut på at Statens vegvesen utførte administrasjon av fylkesvegnettet og hadde rollen som byggherre, både for bygging, drift og vedlikehald.

Frå 1. januar 2020 opphørde ordninga med «sams vegadministrasjon», og Statens vegvesen har no ansvar for Riks- og Europavegar.

FYLKESKOMMUNEN SI ROLLE

Grunna «sams vegadministrasjon» har Hordaland fylkeskommune hatt rollen som vegeigar og hatt ansvar for budsjett til fylkesvegar t.o.m. 2019. Frå 1. januar 2020 opphørde denne ordninga, og Vestland Fylkeskommune har no ansvar for alt som har med fylkesvegar å gjera: Budsjett, administrasjon, bygging og drift/vedlikehald.

Kjelder

«Meddelelser fra Veidirektøren Nr 1 - 1940» av Ingolf Glambek. Bergens Tidende 20. oktober 1939. Vaksdal Bygdebok, band IV. Årbok Vaksdal Historielag 2008 og 2012. Nasjonal verneplan for vege, bruer og vegrelaterte kulturminne. Avleveringsprotokollar – Statens vegvesen Region vest. «Tut og køyr?» - Vegar og vegplanar i Hordaland 1970-2000 av Kjartan Rødland.

Informantar:

Björg Dæmring Berge, Einar Magne Straume, Odd Heland, Margot Langhelle, Nils Grøsvik, Ottar Dalseid, Terje Dalseid, Lars Eide, Oddvar Eikefet, Arnfinn Ansok og Per Steffen Myhren.

Hesjedalsfossen bru fotografert i samband med registreringa til verneplanen i 1998. (Foto: Jan Adriansen)

