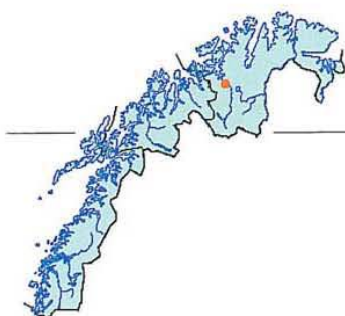
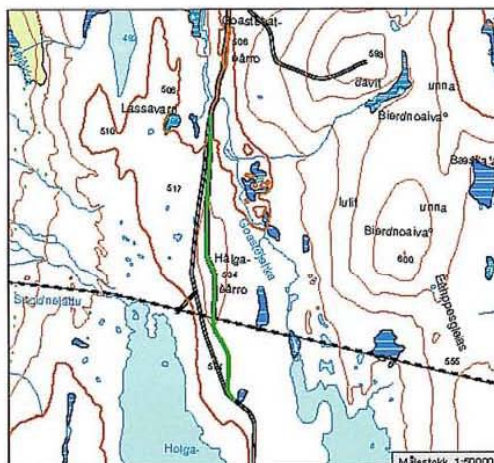




1-2 Bæskades vegmiljø

Alta, Finnmark

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



Beskrivelse

Bæskades vegmiljø består av to generasjoner veger i et høgfjellsområde; en staket vinterveg og en kjøreveg. Vardene kan ses over en lang strekning. Enkelte varder er mer eller mindre intakte, og andre er det få spor igjen av. Kjørevegen ligger i flukt med terrenget, og fremstår i stor grad som en fure i landskapet. Langs vegen ses rester etter den gamle telefonlinjen som tyskerne sprengte etter sin tilbaketrekning i 1944. Deler av vegen brukes i dag i forbindelse med reindrift. Enkelte parseller er i dårlig stand da vegen blir belastet mer enn den kan tåle. Ved vegen ligger et grustak fra 1930-tallet, og fortsatt kan man se hvorledes steiner er sortert og lagt i ulike rekker.

Historikk

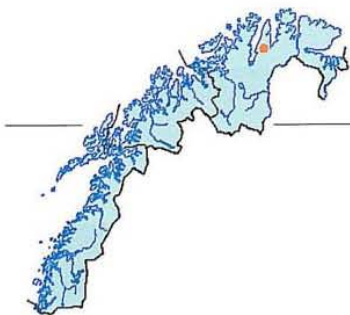
Strekningen mellom Alta og Kautokeino – mellom innland og kyst – har gjennom lang tid vært en viktig ferdselsveg. Om sommeren gikk transporten med båt og til fots. På vinterstid var det svært værhardt, og i 1896-1898 ble strekningen merket med varder av stein og trestaker. Arbeidet med å bygge kjøreveg ble påbegynt på slutten av 1920-tallet, og veganlegget var det første i landet der det ble brukt maskinell drift, selv om mye av arbeidet fortsatt ble utført manuelt. Vegen ble bygd som sommerveg, og sto ferdig i 1932.



Vurdering

Varderekkjen har i seg selv kulturhistorisk verdi, men denne kommunikasjonsåren må også ses i sammenheng med kjørevegen fra 1930-tallet. Vegen er typisk for de første kjørevegene som ble bygd ved hjelp av maskiner. Grustaket langs vegen er også intakt, og det er viktig å bevare det slik det ligger i dag. De to ferdsselsvegene viser sammen hvilke endringer som har funnet sted innen vegbygging i et værhardt område. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for varderekkjen, vegen og det godt bevarte grustaket.

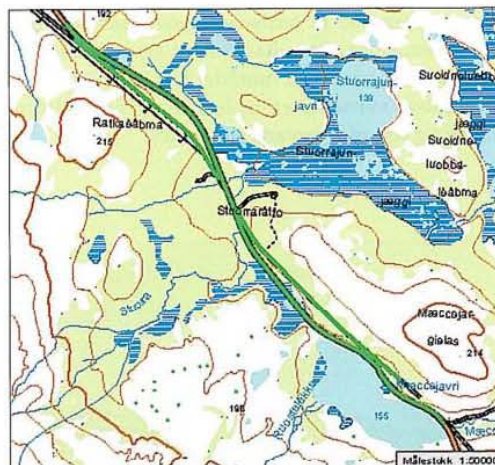




3-4 Børselvfjellet vegmiljø

Lebesby og Porsanger, Finnmark

- 3 Kjøreveg 1940
- 4 Forbindelsesveg 1981 Rv 98



Beskrivelse

Vegmiljøet omfatter to vegstrekninger fra Kunes til Børselv. Vegene går over Børselvfjellet som er et typisk høgfjellsområde for fylket. Det er sparsomt med vegetasjon, men i daler og søkk vokser lyng og bjørk. Store områder er blåst fri for vegetasjon. Det er enkelte hytter og hus i området, og noen av disse er sommerboliger for reindriftssamer. Den eldste vegen er lagt i høyde med terrenget for øvrig. I dag er vegen delvis gjengrodd, og enkelte parseller

benyttes som rasteplasser, parkeringsplasser og atkomstveger til hytter. Den nyeste vegen ble bygd med et tverrprofil hvor vegbanen er løftet opp fra



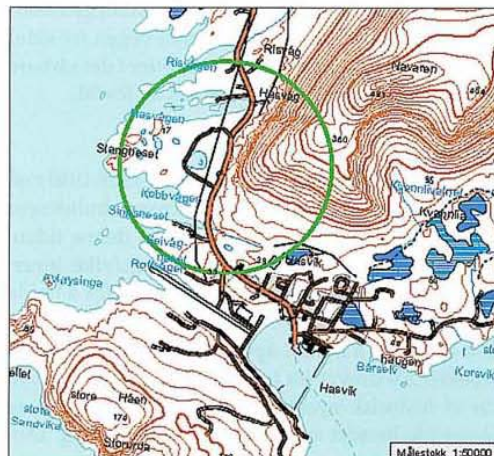
5-7 Kobbenvåg vegmiljø

Hasvik, Finnmark

5	Kjøreveg	1873	
6	Kjøreveg	1928	
7	Kjøreveg	1967	Fv 882

Beskrivelse

Området viser tre generasjoner vegar, fra de første vegene ble bygd i Finnmark og frem til i dag. Den eldste vegen er bygd opp over terrenget, og har steinmurer opp til ca. 1,8 meters høyde. Vegen er 180 meter lang, og steinmurene er i dag i svært god stand. Ei ny trebru bygd av tømmerstokker belagt med plank er bygd i senere tid. Vegen fra 1928 er delvis bevart under vegen fra 1967 i en lengde på 85 meter. Dagens veg er en del av Fv 882.



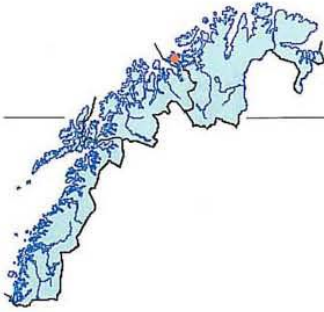


Historikk

Den eldste vegen fra 1873 er den eldste bevarte kjørevegen i fylket. Vegen ble bygd som gang- og kjøreveg fra Hasvik til Hasvåg, og anlegget ble finansiert med midler fra «Brændevins Afgiftskasse». Etter hvert som bilen gjorde sitt inntog på vegene, ble det krav om bedre veger, og i 1928 ble arbeidet med ny veg påbegynt. Arbeidet pågikk frem til 1940 og ble finansiert med «nødsmidler». Stort sett ble det brukt manuell arbeidskraft, og under andre verdenskrig ble vegen forsterket ved at det ble satt lave tørrmurer mellom stabbesteinene og vegbanen ble fylt opp med bærelagsmasser. Halve vegbanen ble fjernet da ny veg ble bygd i 1967. Det ble da stilt krav om at vegen kunne holdes åpen hele vinteren og vegen ble bygd med slake kurver og gjennom fjellskjæringer.

Vurdering

Vegene ligger tett på hverandre som følge av at nesten samme trasevalg er valgt gjennom disse 100 årene på grunn av det bratte terrenget. Vegene viser hvordan vegarbeidet har endret seg fra rent manuelt arbeid, via delvis håndkraft og maskinkraft, til mer eller mindre ren maskinkraft. Vegen fra 1928 er også et eksempel på hvorledes man kunne forsterke vegen ved hjelp av nokså spesielle metoder, slik at man slapp å fylle opp skråningene med fyllmasse. Vegene forteller på en instruktiv måte de endringene som foregikk i vegarbeidet i tidsrommet fra siste del av 1800-tallet og frem til 1970-årene. Vegenes linjeføring og tverrprofil er viktig å bevare, og for hver av dem må det utarbeides egne vernebestemmelser.



98 Gammelvegen i Øksfjord

Loppa, Finnmark

Chausse 1909 Fv 74

Beskrivelse

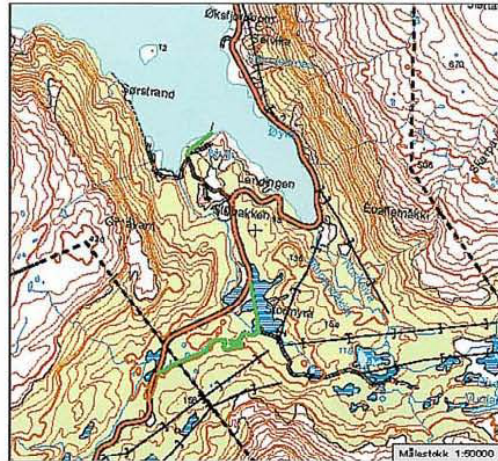
Vegen er en såkalt chausse med maksimalt stigningsforhold 1:20. Langs vegen er en rekke stabbe-stein, mindre grustak, rester etter vegbrakker og et hestedrikkekar bevart. Som del av prosjektet «Fotefar mot Nord», ble vegstrekningen restaurert i 1995, og brukes i dag bl.a. som turveg. Vegen fører ut til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

Historikk

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

Vurdering

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

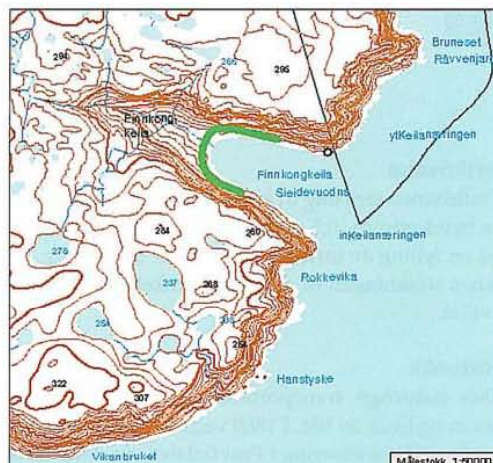




99 Finnkongkeila

Gamvik, Finnmark

Kjøreveg 1922



Beskrivelse

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

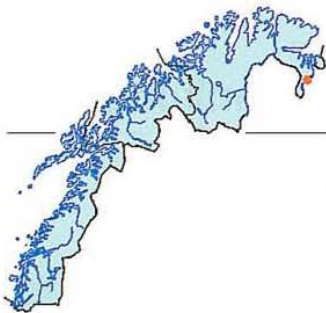
Historikk

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

Vurdering

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





100 Jordanfoss

Sør-Varanger, Finnmark

Trallebane 1925

Beskrivelse

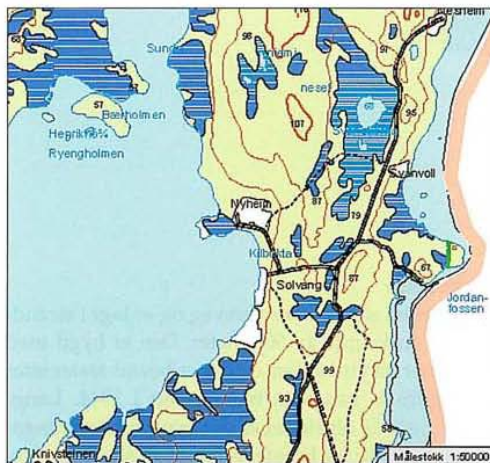
Trallebanen ser i dag ut som en skogsveg. Vegbanen er bygd opp ca. 0,5 meter over terrenget og ligger på en fylling av tørrmur. Den er 327 meter lang, og langs strekningen er det bevart enkelte rester etter sviller.

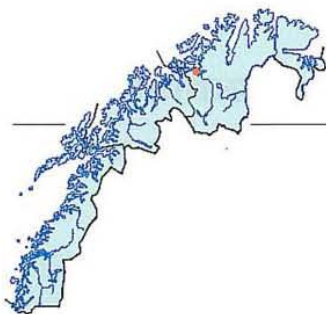
Historikk

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

Vurdering

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





101 Talvik

Alta, Finnmark

Vegstasjon 1945 Gnr/bnr 12/78

Beskrivelse

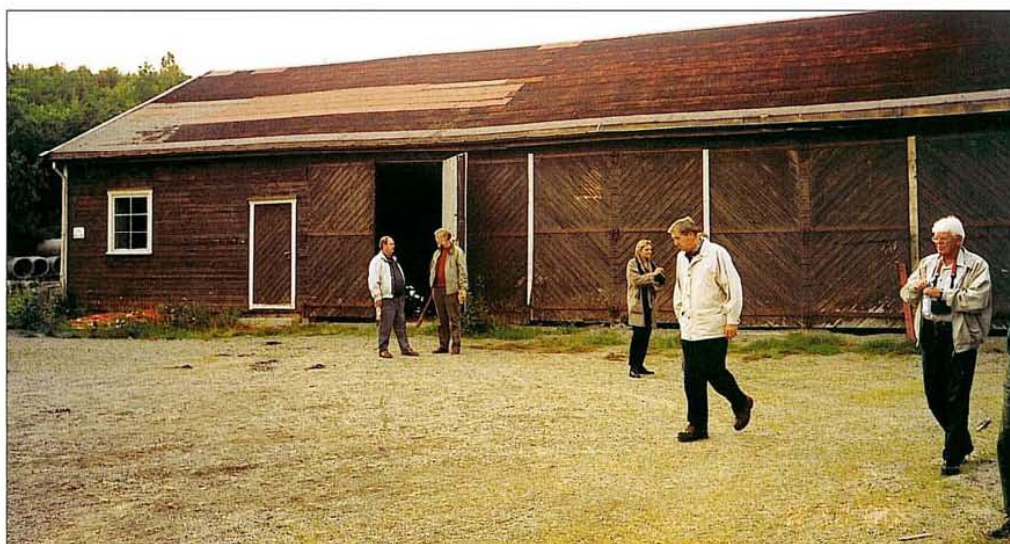
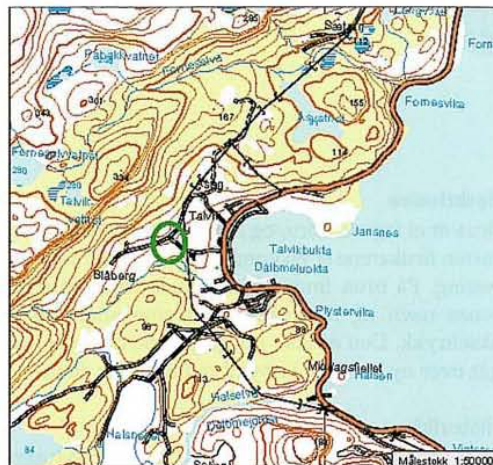
Vegstasjonen består av et verkstedbygg, to garasjer/lagerbrakker og en oppsynsmannsbolig. Portene på garasjene/brakkene er bygd med gjenbrukt krigsmateriell fra andre verdenskrig. Vegstasjonen er i middels bra stand.

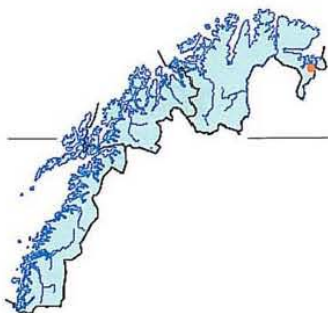
Historikk

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

Vurdering

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

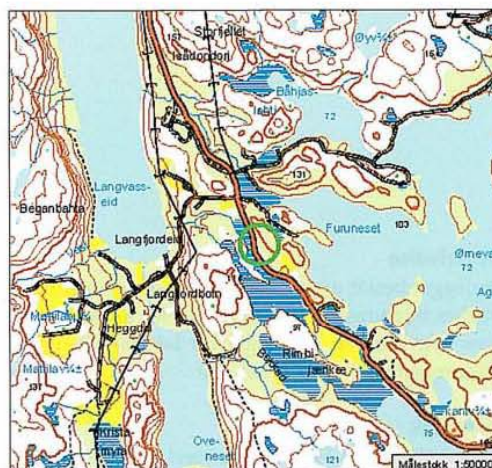




103 Langvasseid

Sør-Varanger, Finnmark

Tjenestebolig 1935 Gnr/bnr 22/54



Beskrivelse

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

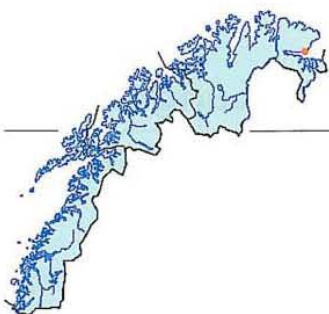
Historikk

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

Vurdering

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

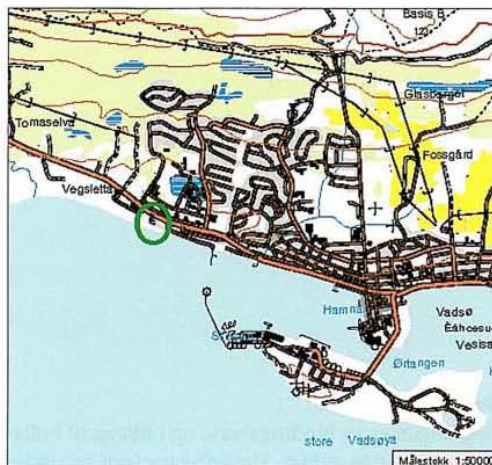




104 Vadsø

Vadsø, Finnmark

Smie 1946 Gnr/bnr 8/332



Beskrivelse

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

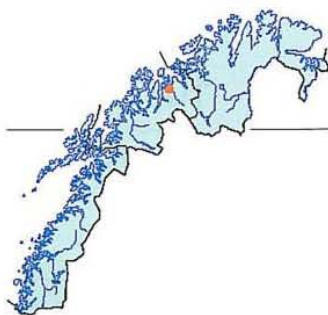
Historikk

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

Vurdering

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

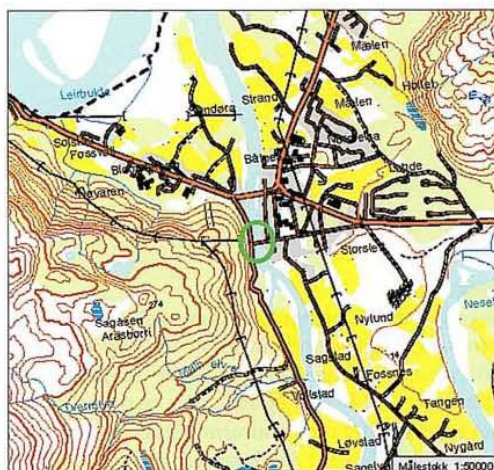




108 Nordreisa gamle bru

Nordreisa, Troms

Fagverksbru 1899



Beskrivelse

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

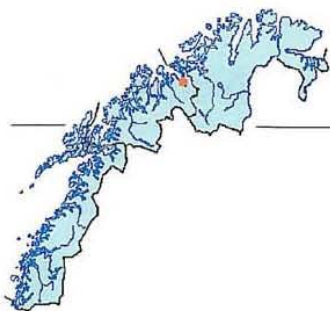
Historikk

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

Vurdering

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

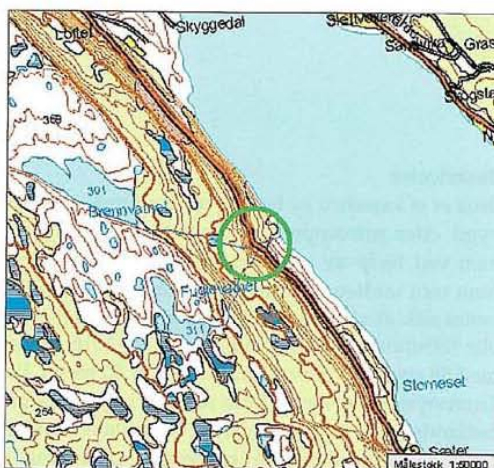




112 Kjerringberget

Kvænangen, Troms

Kjøreveg 1943 Fv 367



Beskrivelse

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

Historikk

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

Vurdering

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

