



**Statens vegvesen**

# **Notat**

**Fv.57 Skodvin–Vågseidet**

**Midlertidig bruk av Den Trondhjemske postvei som gang- og sykkelveg**



SVV

Bergen, 13.1.2017

## Innhold

Sammendrag og konklusjon .....	3
Bakgrunn .....	5
Vegtekniske premisser .....	8
Normalprofil .....	8
Krav og forutsetninger.....	9
Kulturhistoriske premisser.....	10
«Vegnormalen» anno 1794.....	10
Nasjonal verneplan .....	11
Vurdering av Postveien som midlertidig del av gang- og sykkeltilbudet langs Fv. 57 .....	13
Strekning 1 .....	13
Strekning 2.....	15
Kilder.....	19

## Sammendrag og konklusjon

Statens vegvesen planlegger for Hordaland fylkeskommune gang- og sykkelveg langs Fv. 57 fra Skodvin til Vågseidet. Strekningen er på 3,2 km. Fra Skodvin og sørover mot Konglevoll finnes det gang- og sykkelveg. Fra Vågseidet og nordover mot Lindås er Fv. 398 «gamlevegen» vurdert til å ha lav nok trafikkmengde og hastighet til å kunne benyttes av myke trafikanter.

Den planlagte strekningen vil i kombinasjon med planarbeid fra Lindås til Mongstad gi et meget godt tilbud for myke trafikanter på strekningen Konglevoll–Mongstad. Dette er helt i tråd med nasjonale føringer om satsning på økt andel gående og syklende. Fv. 57 er hovedvegen til Mongstad, den har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 4300 kjøretøy, av disse er 13 % tunge kjøretøy. Vegen har i hovedsak 80 km/t fartsgrense, med unntak av 60 km/t ved Skodvin i skoletiden, samt ved krysset på Vågseidet. Vegen er på grunn av den høye tungbilandelen lite egnet for myke trafikanter.

Barn som bor langs strekningen har rett på skoleskiss på grunn av usikker skoleveg. En forventet brukergruppe for den nye gang- og sykkelvegen er barn som går på Skodvin montessoriskole. Ny gang- og sykkelveg vil knytte bygdene langs Fv. 57 sammen på en ny måte.

På grunn av konflikt med Den Trondhjemske postvei (Postveien) ble det vurdert flere alternative traséer for gang- og sykkelvegen på den siste kilometeren mot Vågseidet. Alternativene ble vist i *Notat om alternative traseer for g/s-veg i nord*, datert 26.01.2016.

Et av alternativene (Alternativ 3) viste bruk av postveien som del av gang- og sykkeltilbudet. Dette alternativet ble silt bort fordi det ikke lot seg gjøre å kombinere kravene i vegnormalen med hensynet til kulturminnet.

Det er derfor jobbet videre med alternativet hvor Fv.57 forskyves mot øst for å gi plass til en gang- og sykkelvegløsning som oppfyller normalkarvene, og gir helhetlig standard for hele strekningen.

Hordaland fylkeskommune ønsker å få avklart om man ved en etappevis utbygging av strekningen kan benytte Den Trondhjemske postvei som et *midlertidig* tilbud for gående og syklende **på den siste tredjedelen av planstrekningen.**

Bruk av Postveien representerer en omveg for brukerne i forhold til Fv.57. Strekningene ligger stedvis mye høyere enn Fv. 57 og gir en kupert trase. Dette kombinert med bratte stier/trapper, gjør strekningen uegnet for sykelister. Resultatet kan bli at flere velger å sykle og gå langs Fv. 57 fremfor å bruke Postveien.

Postveien på den aktuelle strekningen er i veldig ulik tilstand og fremstår som nokså skjør i forhold til moderne veger. Den er delvis gruslagt og delvis har den et dekke av gress og torv. Der vegen er borte er det sti av varierende kvalitet. Det er brudd i Postveien ved Våge, her går det bratt sti ned fra strekning 1 av Postveien til fylkesvegen og relativt bratt sti opp til

strekning 2. Kobling mellom Postveien og Vågseidet er også smal og bratt. Postveien kan ikke benyttes midlertidig som gang- og sykkelveg slik tilstanden er nå.

Postveien kan restaureres ut fra føringer som ivaretar kulturminnet, noe som også kan øke bruksverdien. En restaurering vil bestå av mye manuelt arbeid. Det kan også lages bedre tilkoblinger der hvor vegen mangler. Et sted vil det ut i fra terrenget, for å hindre større inngrep, være mest aktuelt med trapper. Ved å restaurere postveien vil man få en fin *historisk turveg* som kan brukes av flere gående. Vegen vil ha ganske lav standard og vil verken tilfredsstillende kravene til bredde, vegdekke, stigning, universell utforming eller helårlig drift ut fra vegnormalene. Det vil også være restriksjoner i forhold til kjøring på vegen med kjøretøy, noe som kompliserer restaurering, vedlikehold og drift av vegen. Hele strekningen vil heller ikke være tilgjengelig for kjøretøy. Trapper/bratte påkoblinger der Postveien mangler vil gjøre strekningen uegnet for sykling. Vegen vil ikke kunne brøytes eller strøs. Dersom vegen skal belyses må belysning etableres utenfor vernesonen, og belysningen må ikke virke forringende for kulturminnet. Eventuelle kabler bør graves ned, dette kan vanskelig gjøres med maskiner uten å påvirke kulturminnet negativt.

**Statens vegvesen mener en restaurering av postveien på 1/3 av planstrekningen ikke vil kunne fungere midlertidig som gang- og sykkelveg. Bruk av Postveien vil ikke gi et sammenhengende helårstilbud for gående og syklende langs Fv. 57. Tilbudet vil ha en slik kvalitet at det vil diskriminere flere brukergrupper. Selv ved en full restaurering av postveien vil det være partier som er uegnet for blant annet sykling.**

Et av formålene med prosjektet er å tette et hull i tilbudet for myke trafikanter, ved å benytte postveien vil man fortsatt ikke ha et sammenhengende system for myke trafikanter.

En full restaurering av Postveien er et omfattende tiltak, og er ikke egnet som en midlertidig løsning.



Foto 2: Mellom Gaulen og Vågseidet. Foto Tine Eikehaug, SVV.

## Bakgrunn

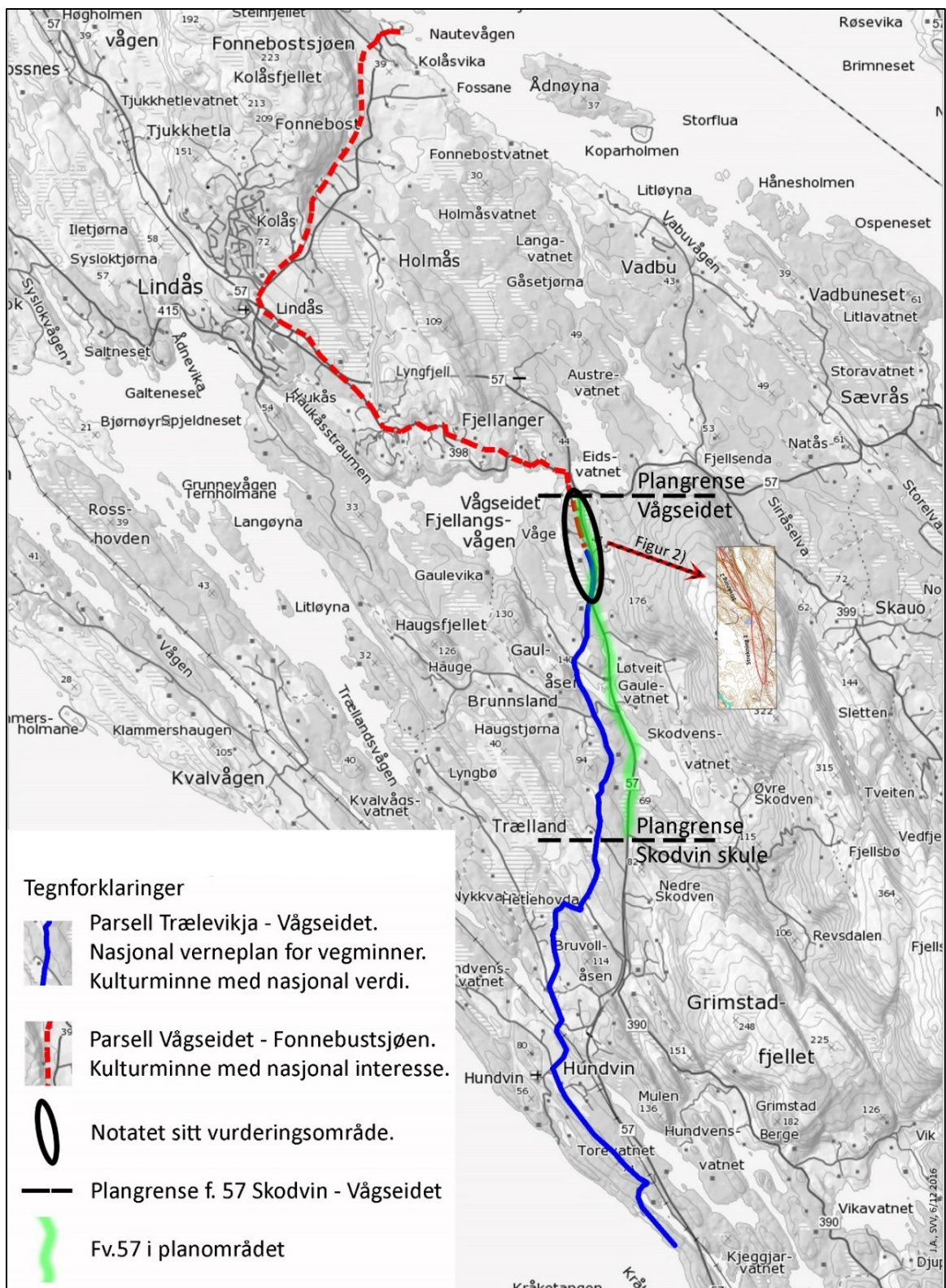
Statens vegvesen planlegger for Hordaland fylkeskommune gang- og sykkelveg langs Fv. 57 fra Skodvin til Vågseidet. Strekningen er på 3,2 km. Fra Skodvin og sørover mot Konglevoll finnes det gang- og sykkelveg. Fra Vågseidet og nordover mot Lindås er Fv. 398 «gamlevegen» vurdert til å ha lav nok trafikkmengde og hastighet til å kunne benyttes av myke trafikanter.

Den planlagte strekningen vil i kombinasjon med planarbeid fra Lindås til Mongstad gi et meget godt tilbud for myke trafikanter på strekningen Konglevoll–Mongstad. Dette er helt i tråd med nasjonale føringer om satsning på økt andel gående og syklende. Fv. 57 er hovedvegen til Mongstad, den har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 4300 kjøretøy, av disse er 13 % tunge kjøretøy. Vegen har i hovedsak 80 km/t fartsgrense, med unntak av 60 km/t ved Skodvin i skoletiden, samt ved krysset på Vågseidet. Vegen er på grunn av den høye tungbilandelen lite egnet for myke trafikanter.

Barn som bor langs strekningen har rett på skoleskyss på grunn av usikker skoleveg. En forventet brukergruppe for den nye gang- og sykkelvegen er barn som går på Skodvin montessoriskole. Ny gang- og sykkelveg vil knytte bygdene langs Fv. 57 sammen på en ny måte.

I figur 1) er strekningen for gang- og sykkelveg illustrert med en grønn linje. Den sorte sirkelen viser den nordre delen av planområdet (mellom bussholdeplass Løvteit og Vågseidet) hvor Den Trondhjemske postvei ligger så nært tiltaket at det er utfordrende å få til gode løsninger som overholder både tekniske- og kulturhistoriske krav.

Det er denne nordre delen av planområdet som diskuteres i dette notatet. I den søndre delen av planområdet kommer ikke prosjektet i berøring med Postveien.



Figur 1: Innenfor Planområdet til gang- og sykkelveg Fv.57 Skodvin - Vågseidet blir Postveien berørt i den nordre delen.

Innenfor den nordre delen av planområdet kan nærføringen mellom gang- og sykkelvegen og Postveien deles inn i to delstrekninger. Disse kalles heretter "Strekning 1" og "Strekning 2". Mellom disse strekningene er det sti via fylkesvegen.



Figur 2: Strekning 1 er en del av Nasjonal verneplan for vegminner, mens Strekning 2 ikke er med i verneplanen. Men den er del av samme kulturminne, og har også stor kulturminneverdi. Strekning 2 ligger på en skjæring like vest for - og 5-6 meter høyere enn - dagens fv. 57. Det er i tidligere notat fastslått at strekning 2 bør behandles som strekning 1.

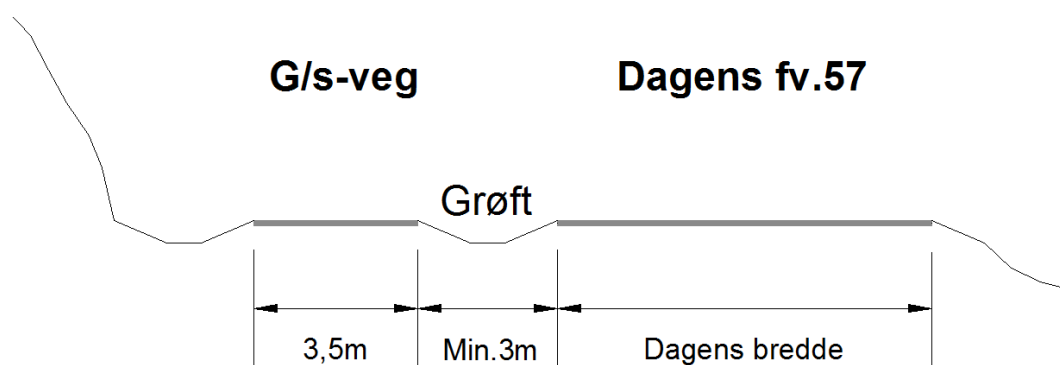
## Vegtekniske premisser

De viktigste vegtekniske premissene for arbeidet med ny gang- og sykkelveg langs Fv.57 Skodvin – Vågseidet følger standardkravene i vegnormalen.

### Normalprofil

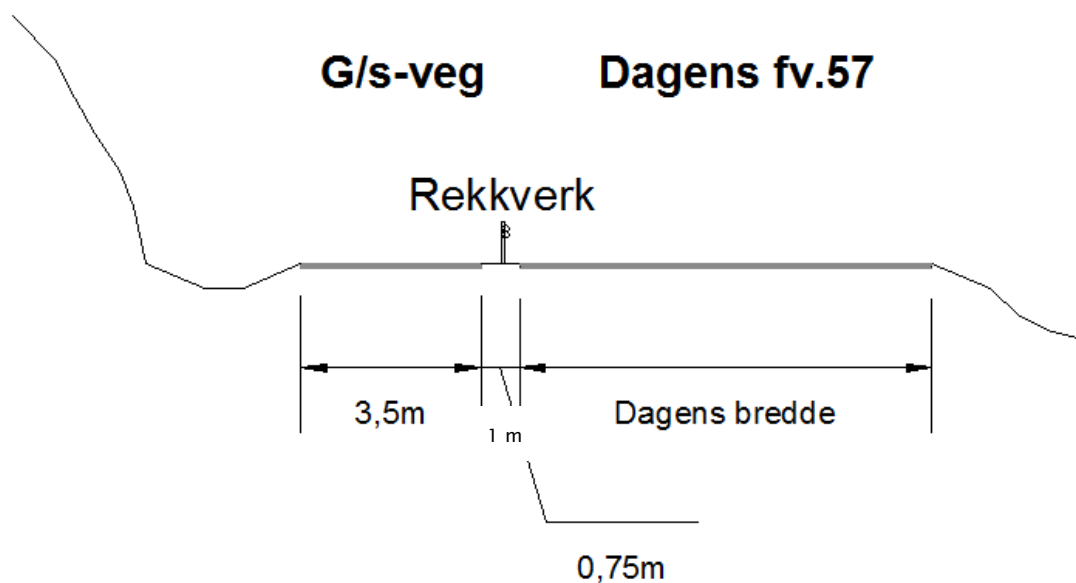
Gang- og sykkelvegen langs Fv.57 Skodvin – Vågseidet planlegges med en bredde på 3,5 meter. Hvor 3 meter asfalteres, og 0,25 på hver side er gruset skulder. I tillegg kommer sidegrøfter.

Gang- og sykkelvegen er tenkt lagt på vestsiden av Fv.57, med 3 meters avstand til fylkesvegen. Se figur 3.



Figur 3: Normalprofil med grøft.

På trange parti er det foreslått å bruke rekkverk mellom gang- og sykkelveg og fylkesvegen. Dette er imidlertid ikke smalt nok til å kunne nyttes som løsning der det er nærføring til postveien.



Figur 4: Normalprofil med rekkverksskille.



## Krav og forutsetninger

<b>Geometrikrav til gang- og sykkelveg i Håndbok N100 Veg- og gateutforming</b>		<b>Den Trondhjemske postvei</b>
Minste horisontalkurveradius	40 m	Ikke beregnet i detalj, men oppfyller ikke kravet i N100
Minste vertikalkurveradius	50 m	Ikke beregnet i detalj, men oppfyller ikke kravet i N100
Maks. stigning (utenfor sentrumsområder)	8% hvis stigningens lengde <3m 8% hvis stigningens lengde mellom 3 – 35 m 7% hvis stigningens lengde mellom 35 – 100m 5% hvis stigningens lengde > 100 m	Overstiger maks stigning på lange partier. For eksempel ved påkobling ved avkjørselen til Våge, ligger dagens «sti» med en stigning som gjør den mest egnet for trapp.
<b>Driftsforutsetninger N200 Vegbygging/V122 Sykkelhåndboka</b>		
Dekke	Ut fra rene driftshensyn er grusdekke <u>ikke</u> anbefalt på gang- og sykkelveger da det kan være vanskelig å holde jevnt og godt, medfører noen utfordringer i forhold til friksjonskrav og til brøyting, og betyr høyere, langsiktige driftskostnader.  Et fast dekke på gang- og sykkelveger bør være minst 3 m bredt i forhold til standardisert drift av vegen.	Dekket varierer fra grus, gras, skogbunn, sagflis. Vegen er 3,7 meter fra vegkant til vegkant, men har torvdekte murkanter som gjør at vegbredden virker. På noen få steder der vegen er borte er det bare sti. (Ca. 40 cm). Ved restaurering vil en kunne oppnå bredde som illustrert i figur 5.
<b>Dimensjonering N200 Vegbygging</b>		
	Veger skal etter vegnormalen tåle belastninger fra vedlikeholdsutstyr og sporadisk trafikk av utrykningskjøretøy, renovasjonsbiler o.l. (Håndbok N200 516.0).  Dimensjoneringen skal gi tilstrekkelig bæreevne i teleløsningen, men noe telehiv kan opptre. Vegen bør dimensjoneres, eventuelt frostsikres, for å unngå telesprekker	Over halve strekningen er ikke tilgjengelig for kjøretøy i dagens tilstand. Om lag halvparten nyttes i dag av personbiler som adkomstveg til to hytter. Vegen er vurdert til å ikke tåle særlig økning i belastning.

## Kulturhistoriske premisser

Ved kongelig resolusjon i 1785 ble det bestemt at det skulle opprettes fast postgang mellom Trondheim og Bergen. Med postvesenet kom det nye krav til vegene, og nye byggemetoder ble tatt i bruk. Også bruene som ble bygget var byggekunst som krevde andre typer kunnskap enn tidligere. Den Trondhjemske postvei var en følge av dette. Den ble den første offentlig bygde veien for hest og kjerre nordover fra Bergen.

Strekningen gjennom Lindås ble anlagt i 1790-årene. Den ble trolig anlagt i samme trasé som den gamle bygde- og allfarvegen mellom Fonnebust og Hundvin.

### «Vegnormalen» anno 1794

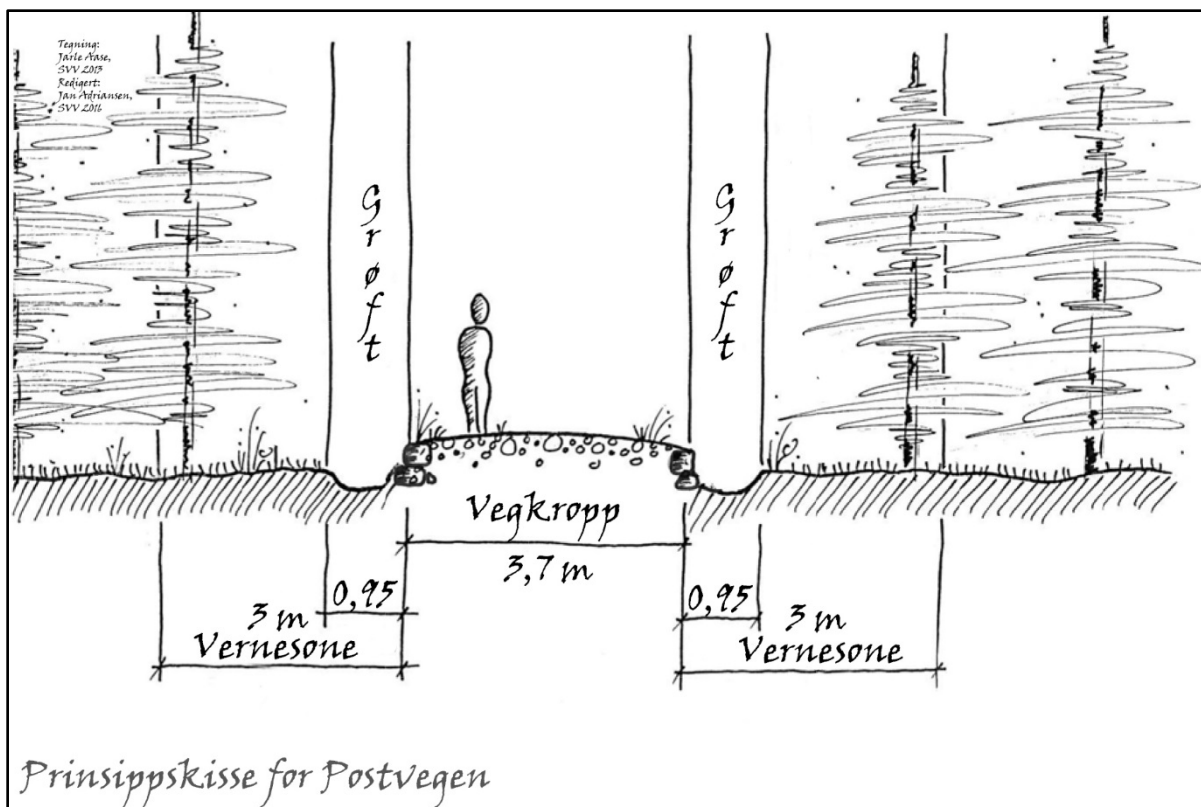
Den Trondhjemske postvei er, sammenliknet med dagens veger, en nokså skjør veg. Noe som ikke er så rart da den ble bygget for å tåle tyngden av hest og kjerre, ikke dagens trafikk.

Hvordan vegen er bygget går frem av *Instrux og alminnelige Regler, hvorefter Landeveyene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes*, utgitt av generalvegmeister Christopher Johannes Hammer i 1794.

Instruksen var datidens vegnormal, og fortalte at Den Trondhjemske postvei skulle følge disse kravene:

1. Bredden skulle være 6 alen (3,7 meter)
2. Murkanter av tørrmur (murvanger). Terrenget er avgjørende for høyden på muren.
3. Vegfyll skulle bestå av kvister og tremasse (gjerne av einer), stein og jord som ble hentet fra nærområdet. Dette er nedbrytbart organisk materiale, som ikke tåler trafikal belastning.
4. Grøftene skulle være solide for å sikre at vannet ble ledet bort fra vegen. I flatt terreng skulle de være 1,5 alen brede (ca. 1 meter), i vått terreng og myr 3 alen (1,5 meter).
5. Vannet skulle ledes gjennom vegen i stikkrenner av tørrmur. Disse tåler heller ikke stort marktrykk før de kollapser.
6. Vegdekket skulle være av grus og lagt slik at vegen ble slett og fin, og høyere på midten for å sikre at vannet rant bort fra vegbanen og ned i grøftene.

Se figur 5 med skisse tegnet etter mål og beskrivelser i instruksen.



Figur 5: Prinsippskisse over Postveien etter beskrivelse i instruksen fra 1794. Av Jarle Aase, SVV.

Postveien på denne strekningen gikk ut av bruk som hovedveg tidlig på 1900-tallet, da det ble bygget ny vei mellom Bruvoll og Våge. Den gikk altså ut av bruk før det ble vanlig med motorisert ferdsel og har derfor ikke vært oppgradert til kjøreveg for biler.

Det er viktig å forstå at denne typen veg ikke er bygget med gjennomgående mur eller med steinmasser som fyllmasse. Den ble istedenfor delvis fylt med en blanding av jord og trevirke, altså organisk materiale, noe som gjør at den er mer sårbar enn moderne veger. Om Postveien utsettes for stort marktrykk fra tunge kjøretøy blir den lett ødelagt både på utsiden og inni. Trykket lager dype spor i vegbanen, og skaper et press ut mot murvangene. Både disse og de tversgående tørrmurte stikkrennene kan lett kollapse om de blir utsatt for stort trykk.

## Nasjonal verneplan

Postveien er et teknisk kulturminne med nasjonal verdi, og viser en viktig del av utviklingen av landets infrastruktur og samferdselshistorie. Den er en av relativt få postveier som ble bygget her i landet, og gir oss verdifull kunnskap om våre første kjøreveier for hest og kjerre.

Den 8 kilometer lange parsellen av Den Trondhjemske postvei mellom Trælavikja og Vågseidet i Lindås er med i Statens vegvesen sin landsverneplan for vegrelaterte kulturminner<sup>1</sup> (Askeladden ID 176554). Strekningen er en av bare tre delstrekninger av Den

<sup>1</sup> Statens vegvesen 2002: *Vegvalg. Nasjonal verneplan for veger – bruer – og vegrelaterte kulturminner*

Trondhjemske postvei som er valgt ut for vern. Verneplanen sier følgende om begrunnelsen for utvelgelsen:

*«Vegens verneverdi må sees i relasjon til andre parseller av Den Trondhjemske postvei som er valgt ut. Denne vegstrekningen går gjennom et småkupert landskapsområde, og utfyller de to andre utvalgte vegparsellene i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Parsellene går gjennom ulike landskapstyper, og til sammen viser de bredden i den utformingen som Postveien fikk. Store deler av Postveien er i dag bevart, og det er også svært ønskelig at så mye som mulig blir bevart også i fremtiden.»<sup>2</sup>*

Parsellen er i dag et statlig listeført kulturminne, det vil si et kulturminne som er vurdert å være verneverdig av staten. Begrepet brukes om objekter i statlige landsverneplaner. Statens vegvesen har et sektoransvar for egne kulturminner, også objekter med uavklart eierskap.

Nasjonal transportplan 2014–2023 sier dette om verneplanen:

*«Transportetatene og Avinor har utarbeidet landsverneplaner hvor formålet er å verne et utvalg kulturminner som dokumenterer viktige deler av samferdselshistorien. Slike planer skal også danne grunnlag for forvaltningen av transportetatenes egne kulturminner. Objektene i verneplanene vil bli ivaretatt, også objekter med ukjent eierskap, blant annet ved å utarbeide forvaltningsplaner og skjøtselsplaner. Transportetatene vil være pådrivere for at også objekter som ikke er i statlig eie blir ivaretatt.»<sup>3</sup>*

For å ivareta hele kulturminnets vegprofil (veg og grøft) har det en vernesone som går 3–meter ut fra vegkanten (se figur 5).

Nedlagte offentlige veger kan gi fine kultur- og naturopplevelser. Samtidig er vern gjennom bruk ofte den beste måten å ivareta et kulturminne. Det er derfor et mål at gamle veger skal kunne brukes, både av vår og kommende generasjoner. Men det må være en bærekraftig bruk som sikrer at kulturminnet ikke blir ødelagt.

---

<sup>2</sup> Side 165: Statens vegvesen 2002: *Vegvalg. Nasjonal verneplan for veger – bruer – og vegrelaterte kulturminner.*

<sup>3</sup> St.Meld. 26 Nasjonal transportplan 2014–2033, side 223: Kap. 12.8 Kulturminner: Om landsverneplanen og grunnlaget for forvaltningen av transportetatenes egne kulturminner – «Transportetatene vil være pådrivere for at også objekter som ikke er i statlig eie blir ivaretatt.»

## Vurdering av Postveien som midlertidig del av gang- og sykkeltilbudet langs Fv. 57

Det er i tidligere notat konkludert med at en oppgradering av postveien til å oppfylle kravene til gang- og sykkelveg i vegnormalen ikke er forenelig med kulturminnet Den Trondhjemske postvei. Videre følger beskrivelse av strekningen samt vurdering av hvilke type oppgraderinger som kan utføres på postveien. Det vurderes også hvorvidt Postveien egner seg som midlertidig løsning for gående og syklende.

### Strekning 1

Strekning 1 er med i Nasjonal verneplan for vegminner (Askeladden ID 176554) og er et vernet kulturminne med nasjonal verdi. Alle tiltak som direkte eller indirekte berører Postveien må godkjennes av Norsk vegmuseum<sup>4</sup> (Statens vegvesen).

Kulturminner i verneplanene **skal** reguleres med hensynsone bevaring kulturminne. Formålet kan være historisk turveg.

Ved starten av strekning 1 ligger Postveien litt lavere i terrenget enn fylkesvegen. Mellom vegene vokser et grønt belte med vegetasjon som skjærer postveien fra den hovedvegen. Selv om Postveien brukes til kjøring til to hytter i området er den relativt godt bevart og fremstår som nokså autentisk.



Vegen har ikke hatt jevnlig vedlikehold og vegkantene er preget av gjengroing, blant annet vokser det torv på murene som derfor er lite synlige. Torven gjør også at vannet ikke renner av vegbanen, men stedvis blir liggende i vegbanen. Grøftene er gjengrodde, men likevel tydelige. Det er også en stikkrenne her som er ødelagt og som ikke leder vannet bort. Postvegen stiger, og ligger på toppunktet om lag 9 meter høyere enn fylkesvegen.

Foto 5: Strekning 1 – her fra partiet gjennom utmarka i Våge. Vegen er lagt på tørre parti utenom myra. Foto Tine Eikehaug, SVV.

---

<sup>4</sup> Norsk vegmuseum forvalter Statens vegvesens verneplan.

Etter om lag 350 m blir Postvegen mer utydlig, og går over i sti med varierende dekke og kvalitet. Strekningen er kupert.



Foto 6: I nordre del av Strekning 1 er strekningen kupert og ligger i dag delvis som sti av sagflis. Foto Tine Eikehaug, SVV.

Nordre ende av strekning 1 slutter bratt. Her ble Postveien fjernet da fylkesvegen ble bygget. Postveien ligger her ved endepunktet mye høyere i terrenget enn fylkesvegen. Kun en bratt, smal sti fører vegene sammen.



Foto 7 og 8: Fra endepunkt Strekning 1. Her er det bare en bratt sti mellom Postveien og fv.57. Foto Tine Eikehaug, SVV.

## Strekning 2

Strekning 2 ligger like nord for verneplanstrekningen i Nasjonal verneplan. Som del av Den Trondhjemske postvei er den likevel et kulturminne med høy kulturhistorisk verdi og må sees på som del av et sammenhengende kulturminne.

Da Statens vegvesen på slutten av 1990-tallet kartla Den Trondhjemske postvei i forbindelse med verneplanarbeidet, var man ikke klar over at denne vegstrekningen fremdeles eksisterte, men trodde den var blitt fjernet under byggingen av Fv.57. Derfor ble den heller ikke vurdert til verneplanen.

Foto 9: Antatt Postveitrase ved innkjøringen til Våge. Strekningen er borte etter byggingen av fylkesvegen. Foto: Google.



Strekning 2 starter i sør ved avkjøringen til Våge, og her finner man Postveien på høyden mellom gårdsvegen og Fv.57. Postveien er kuttet av gårdsveien her i sør, men fortsetter ca. 300 meter nordover – vel 5–6 meter i høyde over Fv.57 – like fram til Vågseidet. På det trangeste partiet ligger vegkanten på Postveien helt i kanten av skjæringsveggen mot Fv. 57.



Foto 10: Tatt mot sør fra innkjøringen til Våge. Foto Tine Eikehaug, SVV.

Postveien gjennom Strekning 2 har en tydelig avgrenset bredde, og en oppbygd vegbane som er kantsatt med tørrmur. Vegprofilet er godt lesbart. Beskrivelsen fra instruksen fra 1794 er godt i samsvar med vegminnet.

Postveien på denne strekningen er mer autentisk enn gjennom strekning 1. Men den er langt mer preget av gjengroing og forfall. Vegen er dekket med et tykt torv- og gresslag, noe som gjør den uegnet til sykling.

Denne delen av postveien er lite i bruk i dag. Adkomst i sør bratt utydelig sti ved avkjøringsvegen til Våge. (Se foto 10). I nord, ved Vågseidet, er vegen avstengt med gjerde. Det er likevel mulig å komme seg opp til Postveien fra Vågseidet via nylig etablert sti. Det er også ryddet en del vegetasjon bort fra vegen i 2016. Totalt sett har strekningen potensiale for større bruk om den blir skiltet og bedre tilrettelagt.



Foto 11: Deler av strekning 2 er delvis gjengrodd. Foto Jan Adriansen, SVV.



Foto 12: Strekning rett før Vågseidet. Fylkesvegen skimtes ca. 6 m lavere til høyre i bildet. Foto Tine Eikehaug, SVV.



Foto 13: Ved Vågseidet er det sti mellom Postveien og ned til privat veg.



## Vurdering av Strekning 1

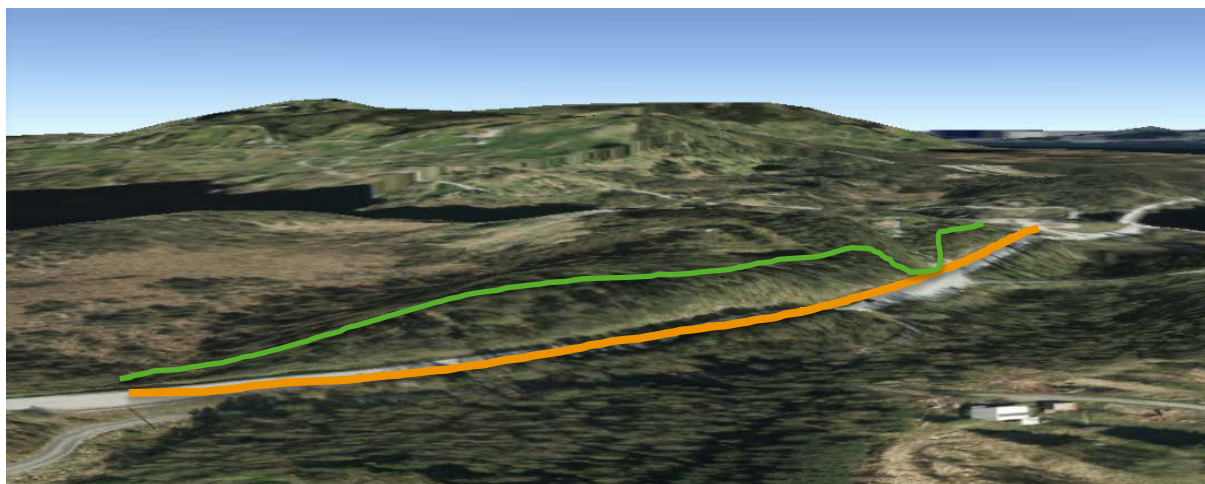
Postveien brukes som turveg av gående i dag, og kan på deler av denne strekningen også tåle å bli syklet på. Deler av strekningen er kupert og har ikke egnet dekke for sykling.

En eventuell istandsetting/restaurering av Postveien må gjøres på en måte som ivaretar kulturminneverdiene. For eksempel må reparasjon av murer og stikkrenner skje med tradisjonell tørrmuring. Vegens bredde, stigning og linjeføring kan ikke endres. Helt i nord i Strekning 1 er Postveien kuttet av Fv.57, og kun en liten, bratt sti forbinder de to veiene. Å lage ny tilkomst til Postveien her kan gjøres uten å skade kulturminneverdiene. Men stigningsforholdene er utfordrende, og universelle løsninger må fravikes. Det som vil gi minst inngrep er etablering av en trapp.

Det er skade på dreneringen på denne strekningen. Det krever at det mures ny stikkrenne og at grøftene graves fram. Grus er det naturlige dekket for Postveien. Ut fra hensynet til kulturminnet kan ikke Postveien asfalteres. Men grus er utfordrende med tanke på drift og vedlikehold. Ved kraftig regnskyll vil det lett vaskes bort og dannes sprekker.

Selv om deler av vegen i dag brukes som kjøreveg til to hytter, vil en økt kjøring ikke være forenelig med vernet. Den lille trafikken har allerede påført vegen skade. Dette gjelder også med tanke på fremtidig drift. Vegen kan ikke driftes med tunge maskiner eller redskap som skader kulturminnet. Den vil ikke kunne brøytes eller strøs. Det er ikke belysning på strekningen. Dersom belysning skal etableres må dette gjøres utenfor vernesonen. Belysningen som etableres må være spesialtilpasset og ikke forringe verdien av kulturminnet. Kabler bør graves ned. Vegetasjonen langs strekningen bør behandles på en slik måte at det ikke forringer kulturminnet, det er derfor utfordrende å grave kabelgrøft utenfor vernesonen uten å forringe kulturminnet.

På grunn av terrenget vil Postveien være en omveg i forhold til Fv. 57. Resultatet kan bli at flere velger å sykle og gå langs Fv. 57 istedenfor å bruke Postveien.



Figur 6 Postveien i grønt representerer en mye mer kupert trasé enn Fv. 57 vist i oransje.

## Oppsummering av Strekning 1

- Strekningen er del av Statens vegvesens nasjonale verneplan
- På denne strekningen kan ikke standardkravene til gang- og sykkelveg følges.
- Eventuell istandsetting og reparasjoner må skje på en historisk korrekt måte med blant annet tørrmuring av steinelementer.
- Vegen skal reguleres som hensynssone bevaring kulturminne med formål historisk turveg.
- Vegen kan ikke kjøres på med tunge maskiner.
- Vegen kan ikke driftes om vinteren.
- Det kan bygges bedre tilkomst i nord uten å skade kulturminneverdiene. Men stigningen er utfordrende, og trapp vil være mest egnet løsning.
- Kan ikke tilrettelegges for sykkel.
- Det er utfordrende å etablere belysning på Postveien.

## Vurdering av Strekning 2

På denne strekningen er Postveien godt bevart, men på grunn av gjengroing er den i ganske dårlig stand. Veien fungerer som en tursti. Det må bygges ny tilkomst opp til Postveien på begge sider av strekningen. Disse vil være relativt bratte, og lite egnet for sykling.

Som *Notat om alternative traséer for g/s-veg i nord, datert 26.01.2016* viste, vil Postveien som kulturminne bli ødelagt om standardkravene for gang- og sykkelveg blir fulgt. Da kravene medfører at man i praksis må lage en helt ny veg.

I samme notatet ble det også vist et alternativ, Variant 2, der standardkravene ikke ble fulgt, men vegen blir «tilrettelagt» for ny bruk på kulturminnets premisser. I dette lå det at bredde, kurver og stigning blir beholdt, og at naturesteinsmurer og stikkrenner blir restaurert på en historisk korrekt måte. Da vegen var i bruk var den opprinnelig gruset, og torvlaget som er der i dag kan erstattes med grus. En istandsetting av vegen på denne måten ivaretar kulturminneverdiene og vil styrke både kulturminnet og bruksverdien.

Vegen kan ikke driftes med tunge maskiner eller redskap som skader kulturminnet. Den vil ikke kunne brøytes eller strøs. Dersom belysning skal etableres må dette gjøres utenfor vernesonen. Belysningen som etableres må være spesialtilpasset og ikke forringe verdien av kulturminnet. Kabler bør graves ned. Vegetasjonen langs strekningen bør behandles på en slik måte at det ikke forringer kulturminnet, det er derfor utfordrende å grave kabelgrøft utenfor vernesonen uten å forringe kulturminnet.

## Oppsummering av Strekning 2

- Er en del av et kulturminne med høy verdi.
- Ordinære standardkrav til gang- og sykkelveg vil ødelegge kulturminnet.
- Et tilrettelagt alternativ kan ivareta kulturminneverdiene og øke bruken og attraktiviteten, men vil ikke kunne defineres som en gang- og sykkelveg.
- Mye stigning i begge ender av strekningen.

- Vegen kan ikke kjøres på med tunge maskiner.
- Vegen kan ikke driftes om vinteren.
- Det er utfordrende å etablere belysning på Postveien.

## Kilder

Askeladden: Riksantikvarens kulturminnedatabase: [www.asketadden.ra.no](http://www.asketadden.ra.no)

Kgl. forordning 1792: *Forordning angaaende Vei-Arbeidet i Bergens Stift*, signert Christian 7. København 16/11 1792.

Hammer, J. C. 1794: *Instrux og almindelige Regler, hvorefter Landeveiene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes*. Skrevet og utgitt av generalvegmeister Christopher J. Hammer. Bergen 1794.

*Meld.St. 26 Nasjonal transportplan 2014–2033* (Kap 12.8 Kulturminner, s. 223).

Statens vegvesen 2002: *Vegvalg. Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner*.

Statens vegvesen 2016: Notat om alternative traseer for g/s-veg i nord, datert 26.01.2016.

Statens vegvesen håndbok, N100 Veg og gateutforming

Statens vegvesen håndbok, N200 Vegbygging

Statens vegvesen håndbok, V122 Sykkelhåndboka