



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Mange generasjoner veger over Haukelifjell

AV LARS HELGE RASCH



Tre generasjoner veg over Haukeli, nærmest deler av den første hovedvegen bygd fra 1857-1899, bakerst tunnelinnslaget fra 1968, og i mellom deler av tverrforbindelsen bygd mellom de to vegene ved oppgraderinger av tunnelen. (Foto: Håkon Aurlien)

Mange generasjoner veger over Haukelifjell

AV LARS HELGE RASCH

Vinteren 2022/23 gjør Statens vegvesen ferdig en tre år lang jobb med oppgradering av tunnelene på E134 Haukelifjell. Etter det innfrir Vågsli-tunnelen, Haukeli-tunnelen og Svandalsflona rasoverbygg kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Samtidig pågår det et planarbeid for en ny veg over Haukelifjell. Dette blir den fjerde vegen over fjellet i statlig regi. Her er historien om de mange vegene over Norges sydligste fjellovergang mellom øst og vest.

Ingen vet hvor lenge det har vært veg over Haukelifjell, men første gang den nevnes i litteraturen er 1129. Gårdsnavn på begge sider av fjellet tyder på at det i lang tid har vært forbindelse over, lenge før 1129. Mye av vegen er en del av pilegrimsvegen til kirken i Røldal.

FØRSTE SPOR PÅ 1100-TALLET

Under de norske borgerkrigene (1120-1240) skal opprørerhøvdingen Gregorius Dagsson (død 1161) ha gått over fjellet fra sin gård Bratsberg i Grenland til Hordaland. Han var fiende av kong Sigurd Munn, og kanskje hadde Gregorius noe med drapet på kongen å gjøre i Bergen i 1155. Gregorius' mor var av Giske-ætten som hadde hovedsete på Sunnmøre, noe som også trolig forårsaket vandring og ritt fra Grenland og over fjellet.

Stavkirken i Røldal har nok vært en pådriver for trafikken over fjellet. Kirken er fra 1200-tallet og «står i ei særstilling i norsk kyrkjesoge. Etter Nidaros var ho med det vidgjetne, undergjerande krusifikset eit av dei viktigaste pilegrimsmåla i Norge», som det står i utlånsamfletten ved kirkebesøket. Ifølge sagnet svetter krusifikset en legende væske hver St. Hans-natt.

Lars Helge Rasch er født 1956 i Hamar. Han startet som journalist i 1977, og hadde en allsidig presseerfaring fra flere redaksjoner i avis og kringkasting da han i februar 2010 startet som kommunikasjonssjef i Statens vegvesen Region sør. Etter divisjoneringen i 2020 fikk han kommunikasjonsansvaret for alle tunneloppgraderingsprosjekter i Norge. I august 2022 ble Rasch pensjonist.



Allerede tidlig på 1300-tallet var Røldal kirke «verdensberømt», og det gikk mange pilegrimsleder dit, også over Haukelifjell. Ved siste årtusen-skifte kom ideen om å finne spor etter de gamle pilegrimsledene, og i 2003 gikk den første pilegrimsvandring i moderne tid fra Seljord til Røldal. Senere er det kommet til vandring fra Hovden nord i Setesdal og Suldal i Rogaland til stavkirken i Røldal.

I 1623 ble det funnet sølv i Kongsberg. Dette førte til befolkningsøkning rundt Kongsberg og Østlandet, og byene



Det var i Hans Hagerup Krag's tid som vegdirektør at hele Haukelivegen over fjellet ble ferdig. Arbeidet startet i 1857 og ble ferdig i 1889. Her kjører en rutebil med passasjerer forbi Dyrskar rundt 1920.

ble etter hvert større. Det måtte mer forsyninger til, og disse kom fra Vestlandet. Bøndene i vest drev buskapen over fjellet til Kongsberg, Grenland og distriktene på Østlandet slik at dyrene kunne slaktes. Kjøttet skulle jo være ferskt.

I takt med befolkningsøkning i øst og økende trafikk over fjellet, kom de første tankene om fast kjøre- og rideveg. De kan spores til 1704. Da reiste hovrettsassessor (dommer) J. E. Ernst fra Bergen til Christiania over Haukelifjell. Dette har tydeligvis vært en strabasios reise for dommeren. Kort tid etter ankomst til Christiania sendte han brev til Fredrik 6. i København der han la ved en kartskisse over hvor han mente vegen burde gå. Ernst mente at et naturlig startsted var Fjæra i Åkrafjorden. Ideen om veg over fjellet var sådd, men det skulle gå ytterligere 100 år, og vel så det, før planene om Haukelivegen kom videre.

PRESTEN NIELS HERTZBERG

Sogneprest Niels Hertzberg (1759–1841) ble mannen som trakk linjen videre fra J. E. Ernst. Hertzberg ble cand. theol. i 1783, sogneprest i Kvinnherad i 1786 og sogneprest i Kinsarvik i 1803. Fra 1810–1832 var han prost i Hardanger og Voss. Han representerte Søndre Bergenhus amt på Stortinget i 1814, der han inntok en stri holdning overfor Sverige. Hertzberg var en meget samfunnsengasjert mann, langt utenfor prestegjeringen. Han gikk i bresjen for et vaksineprogram mot kopper som herjet landet tidlig på 1800-tallet. For dette fikk han en kongelig utmerkelse. Han var engasjert i de aller fleste vitenskapsområder, og ikke minst i sine sognebarn.

I 1818 skrev Hertzberg et avisinnlegg der han tok til orde for at staten burde lage en veg over fjellet for å knytte sammen Vestlandet og Østlandet. Hovedargumentet hans var at postgangen ville



Allerede i 1900 ble det bygget en tunnel for å verne vegen mot ras. Tunnelen er der i dag, om enn i en litt dårlig forfatning etter at deler av taket har falt ned (Foto: Lars Helge Rasch)

bli raskere, men lite skjedde. En og annen offentlig delegasjon tok turen over fjellet for å se på traseer, men ingenting konkretiserte seg. Disse delegasjonene så på flere fjelloverganger, men fikk ikke bestemt seg. Hertzberg, som tydeligvis var en utålmodig herre, tok igjen til orde for veg mellom Østlandet og Vestlandet. Denne gangen konkretiserte han planene med å hevde at vegen burde gå over Haukelifjell, ikke Hardangervidda som myndighetene tydeligvis hadde sett mest på.

Hertzbergs engasjement for saken førte til at departementet ba Hertzberg om en nærmere utredning av veg over Haukelifjell. Hertzberg selv opplevde aldri at det endelige vedtaket om å bygge vegen kom i 1846. Da hadde han vært død i fem år. Og, det gikk ytterligere minst ti år før anleggsarbeidene kom i gang.

Det måtte en trønder til for å få fart på vegbyggingen. Hans Hagerup Krag

ble født i Grong i 1829. Han startet på en militær løpebane og kom inn på Krigsskolen. Der fikk han ingeniørdiplom fra Den militære høyskole i 1852. Samme år begynner han i Vegvesenet. Han skulle gjøre seg bemerket med å lage flere vegger i den norske fjellheimen. Han stakk ut vegen til Geiranger og i 1874 ble han vegdirektør, en stilling han hadde til 1903. I tillegg til Geirangervegen var han også sentral i etableringen av Haukelivegen, Strynefjellsvegen, Sognefjellsvegen og vegene til Holmenkollen og Voksenkollen i Kristiania. I 1862 argumenterer Krag sterkt for å anlegge veg over Haukeli, og han engasjerer seg personlig i bygging av vegen.

Det var i Krag's tid som vegdirektør at hele Haukelivegen over fjellet ble ferdig. Arbeidet startet i 1857 og ble ferdig i 1889. Dette ble den første høyfjellsvegen mellom Østlandet og Vestlandet. Man ser



Den gamle vegstrekningen over Dyrskar ble brukt som omkjøringsveg i 2007, og det samme ved oppgraderingen i 2020-2022. Vegen gir et praktfullt skue over fjellet. (Foto: Håkon Aurlien)

fremdeles rester av vegen fra 1889. Vest for Haukeliseter går vegen fra 1889 på nordsiden av Ulevåvatnet forbi to støler og til Dyrskar. Der ble det i 1900 bygget en tunnel for å verne vegen mot ras. Tunnelen er der i dag, om enn i en litt dårlig forfatning.

GAMLEVEGEN TIL OMKJØRING

Deler av den gamle vegen ble brukt som omkjøringsveg for personbiler da Statens vegvesen oppgraderte tunnelene i 2007, og så i sommersesongene 2020, 2021 og 2022. Mens tunnelene var stengt, gikk trafikken på gamlevegen over Vågsli-tunnelen og gjennom Dyrskar over Haukelitunnelen. Tunge biler ble ledet i kolonne gjennom Vågsli-tunnelen, mens over Dyrskar måtte de bruke den gamle vegen.

I 1906 kjørte den første bilen over Haukelifjell. Også det er vegdirektør Hans Hagerup Krag's fortjeneste. Han var også opptatt av å legge til rette for «Bilismens fremvekst», og fra 1899 startet han utbedring av flere vegstrekninger med tanke på biltrafikk. Den første biltu-

ren over Haukelifjell gikk på nordsiden av Ulevåvatnet. Vegen er fremdeles synlig i dag og brukes som turveg. Turistene nyter også godt av noe annet han fikk startet. Vegdirektør Krag dannet i 1868 Den norske turistforening, som i dag driver Haukeliseter fjellstue.

På Haukeliseter var det tidligere skysstasjon, og det er fremdeles bygninger der fra den tid. Her finner du også Nansenstova fra 1890. Fridtjof Nansen var ofte på Haukeli når han ikke kavet i snøen andre steder på kloden. I 2017 kåret NAFs medlemsblad Motor stedet for «Landets beste vegmat». I 1963 overtok Stavanger turistforening driften av Haukeliseter fjellstue. I 1968, omtrent samtidig med at den nye vegen ble åpnet, sto det ny hovedbygning ferdig. I dag er Haukeliseter for mange et reisemål i seg selv, og er et flott utgangspunkt for fjellturer. Det er nok av terreng og gamle seterveger å ta av.

HELÅRSVEG FRA 1968

Helt fram til 1968 var den gamle vegen hovedvegen mellom Vestlandet og Øst-



Den gamle hovedvegstrekningen østover fra Dyrskar, hovedveg til 1968, ligger nå igjen som en fin fjellveg egnet for sykling med Haukeliseter som utgangspunkt. Ved den vernede vegoppsynsmannsboligen i Dyrskar (under) er steinmuren dekket av snø store deler av året. (Foto: Håkon Aurlien)





Tunnelene fra 1968 var trange og mørke. Ved enden av Haukelitunnelen var det satt opp en selvbetjent port som skulle hindre fuktig luft i å komme inn og fryse inne i tunnelen.

landet. I alle år tjenestegjorde den som riksveg 10, men da tunnelene sto ferdig og samferdselsminister statsråd Håkon Kyllingmark åpnet den nye vegen den 7. september 1968, ble det helårsveg over fjellet.

Resultatet etter ni års arbeid ble en veg med så høy standard at den heretter ble hetende E76, før den i 2000, etter noen år som stamveg, fikk nåværende bokstav og nummer E134.

I Store norske leksikon omtales vegen nøkternt: *Haukeliveien, veistrekning på E 134 over Haukelifjell og Røldalsfjellet, vel 15,2 km i tunnel. Norges første helårsveiforbindelse uten fergestrekning mellom Øst- og Vestlandet, åpnet 1968. Består av*

7. september 1968 åpnet samferdselsminister Håkon Kyllingmark den nye hovedvegen over Haukelifjell, som med seks tunnelstrekninger kunne holdes oppe også vinterstid.



Da Haukelivegen ble vinteråpnet måtte det også trafikkstyring til. Fra et kontrollrom på Haukeli vegstasjon ble mannskaper styrt, skilting fjernbetjent og meldinger gitt til trafikanten ved å bryte inn i radiosendinger formidlet via antennekabler inne i tunnelene. Her er Knut Noraberg på jobb i 1990. (Foto: Harald Sel)



Brøytesjåfør Olav Veslestaul var en trygg skikkelse for mange som måtte tilbringe timer i tunnelene i påvente av bedre vær over fjellet, som her i januar 2003. (Foto: Håkon Aurlien)





Mange har hatt arbeid med å holde fjellovergangen åpen. Her er fem av de som arbeidet der i sesongen 2002-2003, fra venstre Per Helge Slåtta, Tordis Breivik (bak), Knut Rindir, Olav Aga og Ånund Reinsvik. Under: Haukeli vegstasjon ble bygd i 1968, og er delvis fredet som kulturminne. (Foto: Kjell Wold)



Før tunneloppgraderingen i 2020 måtte brøytemannskapene rydde snøfonner på opptil 16 meter før de kunne lede trafikantene inn på gamlevegen. Sommeren 2022 var det knapt fire meter snø på omkjøringsvegen. (Foto: Håkon Aurlien)

seks større tunneler: Seljestad 1273 m, Røldal 4673 m, Austmannali 855 m, Svandalsflona 1055 m, Haukeli 5682 m og Vågslid 1647 m.

TUNNELUTVIDELSE I 2007

I 2007 ble tunnelene strosset, dvs. utvidet i bredden og høyden for å gi plass til den økende trafikken med vogntog. Dette førte også til at gamlevegen over Vågslitunnelen og Haukelitunnelen ble benyttet som omkjøringsveger. Omkjøringsvegen over Dyrskar ble benyttet ut året 2007, så det var en spektakulær opplevelse for bilistene å kjøre mellom brøytekanter som var flere meter høye.

Stavanger Aftenblad skrev 22. juni 2007: *Mye snø på Haukelifjell gjør turen over fjellet til en naturopplevelse bak rattet. Men det tar lengre tid enn normalt. Den 6 km lange Haukelitunnelen er nemlig stengt ut året. Omkjøringen skjer på gamleveien over Dyrskar, som er oppjustert med asfalt og vei-*

bane på rundt 5 meter. Flere steder ligger det meterhøye brøytekanter.

Tretten år senere var det igjen klart for langvarig omkjøring via gamlevegen over Vågslitunnelen og gjennom Dyrskar. Vågslitunnelen og Haukelitunnelen skulle oppgraderes for å møte kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften. I kontrakten lå også oppgradering av Svandalsflona rasoverbygg ved Midtlæger. Statens vegvesen Region sør inngikk kontrakt med entreprenør til 340 millioner kroner, og innledende arbeider utenfor tunnelene ble satt i gang omgående.

Prosjektet var planlagt over tre sommersesonger, og 15. juni 2020 startet reguleringen av trafikken med kolonnekjøring på gamlevegen over Vågslid og Dyrskar. Bare et par uker før trafikreguleringen startet lå det fremdeles snøfonner på 16 meter i Dyrskar. Vegvesenet måtte ta i bruk kalking fra helikopter



Tunneloppgraderingen de siste tre årene har vært omfattende. Fra venstre ingeniør Jon Bjarte Allmenningen Rasmussen, Lars Helge Rasch som var kommunikasjons-tilrettelegger for prosjektet, og Sjur Jøsendal og Hogne Røneid fra entreprenøren Høyer Odda, i gang med betongarbeid. (Foto: Håkon Aurlien)

for å redusere snømengden før brøyting kunne starte.

OMFATTENDE OPPGRADERING

Arbeidene nå var mye mer omfattende enn i 2007. På prosjektsidene på vegvesen.no ble det forklart at vi skulle:

- Bygge nye tekniske bygg
- Bygge ny renseløsning for vaskevann i tunnelen (sedimenteringsbasseng)
- Oppgradere eksisterende rømningsveier og lage flere nye
- Forbedre brannsikringen
- Reparere skadet betong
- Skifte ut det elektriske anlegget
- Fjerne gammel betong, forsterke fjellet, tette for vanninnslag og etablere nytt tunneltak og nye vegger

Til tross for mye informasjon i forkant av prosjektet om trafikkreguleringene, ble det ved fellesferiestart 19. juli 2020 en del køer ved tunnelene. Hovedsakelig skyldtes dette trafikkøkningen i ferien. Ved byggestart i juni lå trafikken på 1800 kjøretøy i døgnet. I juli 2020

viste trafikk tellingen 3700 kjøretøy i døgnet. Kø-problematikken varte den første uken av fellesferien, og de to neste somrene var det ikke køproblemer i det hele tatt.

Trafikantene ble fort forberedt på ventetid over Haukelifjell. De aller fleste syntes det var en fin avveksling å bruke omkjøringsvegen i stedet for gjennom tunnelene. Spesielt Dyrskar, der den totale stillhet inntreffer. 1148 meter over havet stilner DAB-radioen. Mobildekningen forsvinner. Storsamfunnet er ikke der. Det er bare deg og noen andre i kolonnen.

Statens vegvesen fikk til og med ros for å ha gitt trafikantene god opplevelse over fjellet. Mange av dem som sto i kø benyttet anledningen til å bade i et fjellvann, ta en rast eller gå tur med hunden.

NYE STREKNINGER

I desember 2015 sa samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen at E134 skulle være en av to hovedforbindelser mellom Vestlan-



Tunneloppgradering innebar blant annet modernisering av dreneringen under asfalten. Her Jarle Johnsen og Jon Bjarte Allmenningen Rasmussen i arbeid. (Foto: Håkon Aurlien)

det og Østlandet. Den andre skulle være enten rv. 7 eller rv. 52.

18. desember 2015 skrev VG-nett: *E134 over Haukeli blir en av de to nye hovedveiene mellom øst og vest. Den skal dekke den sørlige delen av Sør-Norge. – Med nye tunneler vil du kunne få betydelige kutt i reisetid, og bedre stabilitet på vinteren, sa Solvik-Olsen. Han anslår at utbyggingene av E134 vil koste mellom 20 og 30 milliarder kroner.*

Som en konsekvens av dette er Statens vegvesen nå i gang med planlegging av flere delstrekninger på E134. En av dem er Vågsli – Seljestad, altså vegen over fjellet.

Planprosjektet skisserer flere nye tunneler, blant annet den 12 km lange Dyrskar-tunnelen som har innslag på østsiden ved dagens Haukelitunnel og kommer ut av fjellet like øst for Røldal. Dette planlegges som en firefelts veg mens andre deler av vegen planlegges som to- og tre-feltsveg.

Statens vegvesen regner med å lyse ut det første tilbudet ved årsskiftet 2022/2023. Hvis all finansiering kommer i orden over statsbudsjettene kan det første byggetrinnet mellom Røldal og Seljestad stå ferdig 2029/2030. Prosjektet starter på vestsiden av fjellet og skal arbeide seg østover.

Når hele strekningen over fjellet er ferdig er vanskelig å si. Det blir i alle fall etter 900-årsjubileet for første gang veg over Haukeli nevnes i litteraturen.

KILDER:

Vegminner og veghistorie i Telemark (Statens vegvesen Telemark – 2001)
 Nasjonale vegminner (Statens vegvesen – 2014)
 E134 Haukelivegen (Geir K. Hus – 2017)
 Haraldsønnenes saga (Snorre Sturlasson)
 Pamflett fra Røldal stavkyrkje
 Store norske leksikon – www.snl.no
 www.134.no, www.aftenbladet.no, www.Digitalmuseum.no, www.Wikipedia.no, www.vegvesen.no og www.nrk.no