



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2023

# Olavsrosa til Uttakleiv

AV HÅKON AURLIEN

# Olavsrosa til Uttakleiv

AV HÅKON AURLIEN

I oktober fikk Uttakleiv grendelag ytterst i Lofoten kvalitetsmerket Olavsrosa for arbeidet med de gamle ferdavegene mellom Haukland og Uttakleiv. Stedet er unikt; på et lite geografisk område finnes fire generasjoner vegfar fra den første ridevegen brukt frem til 1902 frem til dagens tunnel åpnet i 1998. I 2023 har det pågått et større restaureringsarbeid på den eldste vegen, utført av sherpaer og i regi av Norsk vegmuseum.

-Bruk er den beste måten å ta vare på kulturarven vår. Det nasjonale kulturmerket Olavsrosa markerer at Uttakleiv er et av 138 steder i Norge som gir en enestående opplevelse av kulturarven, sa direktør Erik Lillebråten i Norsk Kulturarv da han overrakte hederstegnet til grendelaget.

Historien om vegene frem til Uttakleiv var tema for en artikkel i årboka for Norsk vegmuseum i 2021, skrevet av Vegmuseets daværende kulturminneforvalter for Nord-Norge Siv Annie Henriksen i samarbeid med den lokale ildsjelen Eldar Stig Andersen.

Uttakleiv ligger på nordvestsiden av Vestvågøy i Lofoten, og er i dag ei lita bygd med 18 fastboende. Der ligger fire generasjoner vege tett på hverandre, byg-

get over et langt tidsspenn og til forskjellig bruk. Uttakleiv er et svært så populært mål for campingturister sommerstid, og for nordlysturisme om vinteren, og fjellvandrere bruker deler av den gamle kløvvegen for å komme opp på fjellet Mannen.

På Uttakleiv og i bygdene rundt var det før i tiden en mye større befolkning, og et yrende liv med mange tilreisende i fiskesesongen. Havet og fiskeressursene



Grendelagsleder Ivar Andersen og Vegmuseets Ann Kristin Engh med merket og diplommet. (Foto: Håkon Aurlien)



Direktør Erik Lillebråten fra Norsk Kulturarv ble kjørt til feiringen i hest og vogn, for å illustrere den eldste kjørevegen over fjellet (over skaret i bakgrunnen) som sto ferdig i 1902. Han ble tatt imot av grendelagets primus motor Eldar Andersen. (Foto: Håkon Aurlien)

var viktige for befolkningen langs kysten. Havet var eneste ferdselsåre, og båten og nauset sto sentralt i hverdagslivet. Men i dårlig vær måtte man ha et alternativ for tryggere ferdsel. Naturen satte begrensninger, men takket være lokalt pågangsmot ble vegene bygd.

Den eldste kjente traséen for ferdsel er ridevegen, eller ferdaveg med hest og kløv, som går over fjellet. Etter hvert ble det behov for å utvide ridevegen og opparbeide en veg som kunne brukes av hest med kjerre. Utbedringer eller utvidelser av stien ble gjort i flere omganger, den første melsekken ble kjørt over fjellet i 1902 og vegen var helt ferdig i 1907. Kjerrevegen over fjellet slynger seg i sikk-sakk i de bratte partiene, med mange

krappe svinger som følger terrenget mellom bergknauser og steinblokker.

Etter hvert som bilene kom, ble det utover 1900-tallet behov for en bedre veg. Kjerrevegen over fjellet ble for smal, og svingene for krappe. Den var ikke farbar med bil, og man anså det ikke som lønnsomt å sette den i stand. En ny veg med lettere framkommelighet var ønsket, og den ble lagt langs sjøen, rundt fjellet Veggen. På den tiden var det 130 innbyggere på Uttakleiv. Planlegging startet i 1933, og vegen skulle bygges for lokale midler, med et statsbidrag i form av nødsmidler fra sosialbudsjettet, slik at man kunne hjelpe arbeidsledige og sesongarbeidere. Dette var satt i system i de harde årene i mellomkrigstiden.



Kjørevegen over fjellet ble bygd i 1902 og innebar at hestevognene måtte forsere bratte bakker. Slik var det inntil bilvegen rundt sto ferdig i 1947.  
Restaureringen av den gamle vegen dreiet seg mye om å åpne grøfter og gamle steinrenner. Fire sherpaer fra Nepal har brukt unik steinkunnskap i arbeidet med istandsettingen. Olav Rebni i Stibyggjaren AS (til høyre) har organisert arbeidet. (Begge foto: Håkon Aurlien)

Vegarbeidet var krevende og en ekstra utfordring for bygdefolket. Det var først i slutten av august hvert år at de var klare for arbeid med vegen. Vegen sto helt ferdig høsten 1947, men allerede i 1943 ble det kjørt på den med tyske militærkjøretøy med jernhjul.

Den nye vegen lettet adkomsten til og fra bygda, og skolebarna kunne nå bli skyssset, først med drosje, senere med buss, i stedet for å måtte gå en lang og strevsom tur over to fjell for å komme til og fra skolen. Men kjørevegen under det bratte fjellet var svært rasutsatt.

Våren 1966 gikk det et stort ras med svære steinblokker. Heldigvis ble ingen skadet i raset, men skolebussen hadde kjørt gjennom like før. På grunn av alle rasene ble det et krav fra innbyggerne på Uttakleiv at det måtte lages en alternativ veg, og det måtte bli tunnel. Kravet ble møtt med svar om manglende midler, og at det ikke var mulig å prioritere tunnel til ei bygd med så lavt befolkningstall. Bygdefolket ga seg ikke, og med press og overtalelser fikk de til slutt et løfte om at det skulle settes i gang planlegging av tunnelen.



Glede rundt den siste borekrona som ble brukt i tunelarbeidet i 1996-1998, fra venstre primus motor i grendelaget Eldar Stig Andersen, direktør Erik Lillebråten fra Norsk Kulturarv, Ann Kristin Engh fra Norsk vegmuseum, Marianne Dobak Kvensjø som er fylkesråd for samferdsel i Nordland, tidligere vegsjef Arne Løvmo (som fikk bygd tunnelen), og grendelagsleder Ivar Andersen.

Toril Olsen var med og bygde hus i Uttakleiv i 1985, og var ofte bekymret for datterens skoleveg. Hun forteller om stor lettelse da tunnelen ble åpnet i 1998. (Begge foto: Håkon Aurlien)



I januar 1998 gikk første dynamittsalven, og 2. oktober var det tunnelåpning.

De gamle vegene er ikke fredet, men har stor kulturminneverdi. Kjerrevegen over fjellet og kjørevegen rundt fjellet er oppført i Nasjonal verneplan. I praksis betyr dette at Statens vegvesen har et ansvar for at vegene vedlikeholdes og formidles som kulturminner, slik at de bevarer mest mulig intakt for fremtiden.

Vedlikeholdet av de to vernede vegene utføres av Uttakleiv grendelag i samarbeid med Statens vegvesen og

Nordland fylkeskommune. Ved en befaring i 2021 ble det sett tegn på utrasing av noen av støttemurene, og dette er nå utbedret av entreprenører med kompetanse på historisk tørrmuring, slik at de blir bygd opp igjen på opprinnelig vis.

Det er også tilrettelagt for turisme gjennom skilting og drift av en bobil/campingplass. Tilrettelegging for ferdsel er et satsingsområde fra Vegvesenets side. På Hauklandsiden, der de fire generasjonene veier til Uttakleiv starter, er under bygging et nytt større serviceanlegg i regi av Nasjonale Turistveier.