

Historien om fylkesveier og kommunale veier på Vegårshei.

Se dokumentasjon under, utarbeidet av Olav Dukefoss, Statens vegvesen Aust-Agder 1995.

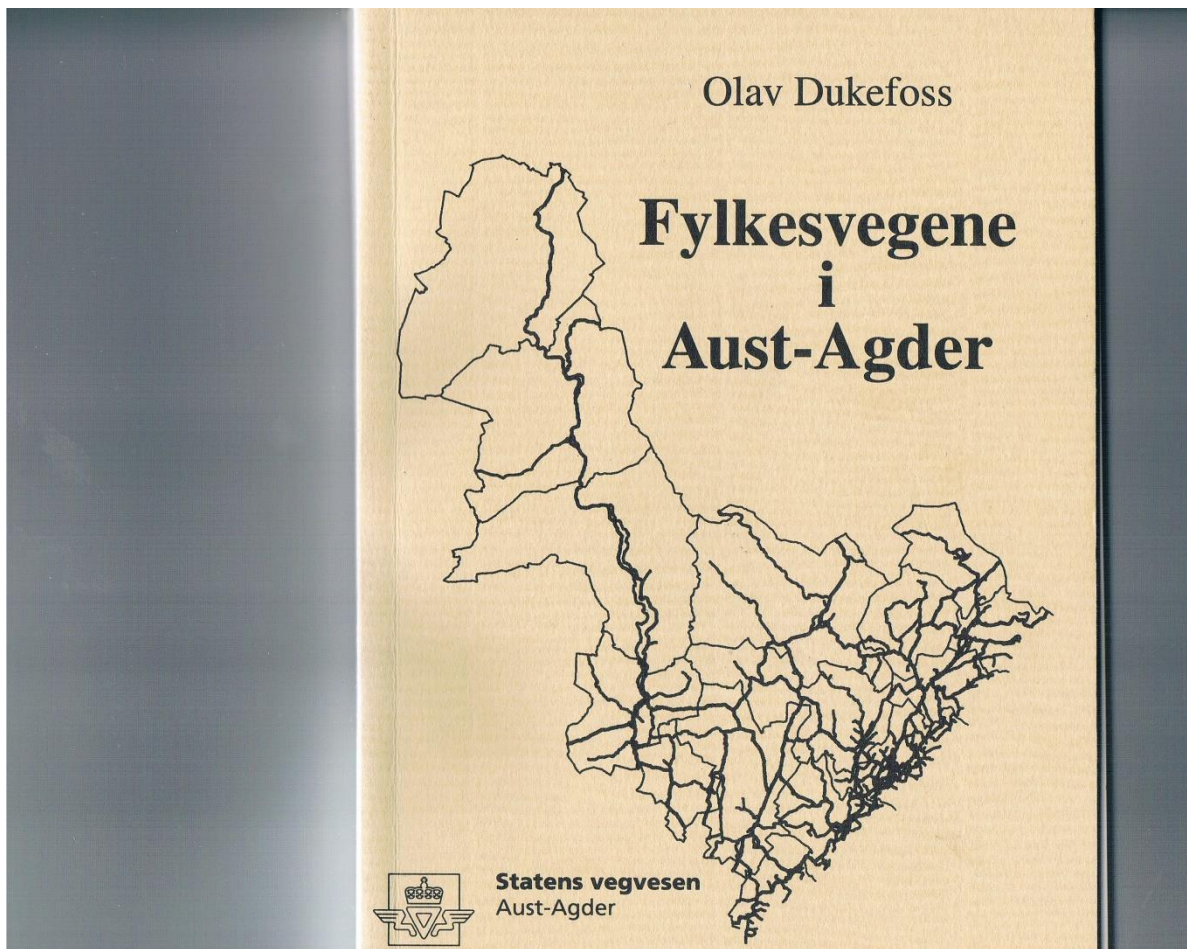
Dette synliggjør på en god måte at fylkesveier og kommunale veier på Vegårshei er et resultat av vedtak i fylkesting og kommunestyre. Nevnte veier er bygd med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, oppsittere har også i stor grad bidratt.

Dette viser på en god måte hvorledes tidligere politikere i kommunen og på fylket har sett viktigheten av et godt offentlig veisystem i en landkommune som Vegårshei.

De politiske vedtakene er i alle prosjektene tatt før byggestart eller etter krav om opprusting. Derfor har alle veier som nå kan bli berørt alltid vært offentlige veier.

De fleste av kommunestyrerepresentantene er så unge at de ikke kjenner denne historien, derfor er det viktig at våre folkevalgte setter seg godt inn i kommunens veihistorie før de tar beslutning om nedklassifisering av kommunale veier eller ikke.

Med vennlig hilsen
Lars Espeland



Olav Dukefoss

Fylkesvegene i Aust-Agder

1995

Fylkesvegene i Aust-Agder - 1

FYLKESVEGENE I AUST-AGDER

INNLEDNING

Vegloven av 1963 deler de offentlige vegene i 3 kategorier: Riksveger, fylkesveger og kommunale veger. De nåværende fylkesvegene er stort sett de vegene som i 1952 og 1963 var offentlige bygdeveger, i tillegg har det etter 1963 kommet til endel nye veger.

En annen følge av vegloven av 1963 var at en rekke gater og kommunale veger i byene ble klassifisert som fylkesveger. Ved klassifiseringen 1. januar 1987 ble de fleste av disse vegene igjen klassifisert som kommunale veger. Noen av vegene fikk fylkestilskott til utbedring, mens de fleste forble som før.

For en del veger finnes det ikke opplysninger om hvordan vegen har "blitt til". Sannsynligvis har vegen bare "grodd" fram mellom gårder og grender. Noe tilskott kan ha blitt gitt av kommunene, men det meste er nok gjort av brukerne.

Gjennom tidene har fordeling på fylke og kommuner variert. Staten har gitt bidrag ved noen anlegg. Fylkets andel av kostnadene har vesentlig variert fra 1/3 til 2/3. Etter den siste endring av vegloven har fylkeskommunen nå det hele økonomiske ansvaret for fylkesvegene, også når det gjelder grunnervet.

Kravene som ble stilt til fylkesveger, har også vært svært forskjellige fra fylke til fylke. Aust-Agder var det fylket som var mest liberal med hensyn til krav. Det var lenge bare krevd at det skulle være 5 bebodde hus langs et vegprosjekt for at vegen skulle bli godkjent som fylkesveg. Andre fylker kunne kreve en bosetting på flere hundre mennesker. Følgen var at Aust-Agder satt med et uforholdsmessig stort fylkesvegnett.

Midt i 1980-årene ble det i forbindelse med et nytt inntektssystem for fylkeskommunene (overføringer fra Staten) bestemt av kriteriene for fylkesveger skulle være som fastlagt av departementet. Dette førte til at ca. 33 % av fylkesvegnettet i Aust-Agder ble nedklassifisert til kommunale veger. I 2 av fylkene var det ikke nødvendig med ny klassifisering. Nedklassifiseringen skulle gjelde fra 1. januar 1987.

Nummereringen er den som gjaldt før nedklassifiseringen. Etter ned-

klassifiseringen ble det satt opp ny nummering av de veger som ble beholdt som fylkesveg. For hver veg er det i parentes enten et nummer (som er det nye nummeret) eller K (som betyr at vegen er klassifisert til kommunal veg). Veger med tallet 0 utenom parentes betyr at vegen har kommet til senere.

Når et fylkesveganlegg er ferdig, holdes en avlevering. Denne avleveringen kan skje ved en befaring av anlegget hvor de berørte grunneiere, en representant for fylkeskommunen og representanter for vegenes deltager. Hvis alle grunneiere er enige, kan avleveringen skje ved en såkalt kontorforretning hos fylkesrådmannen. Avleveringen markerer at vegen da går over fra anlegg til vedlikehold.

Hisøy, juni 1994

Olav Dukefoss

6

VEGÅRSHEI KOMMUNE

FV 31 (91) HØL X 414 - SELAND X 415 - 27 145 M

Prosjektet "Songedalen - Vegardsvand", lengde ca. 10 km, var med i vegplanen av 1881: "Mellem Gaarden Songedal ved den telemarkske Hovedvei og Vegardsvandets sydvestlige Ende ved Mohaugen gaar en gammel, bakket Ridevei, der kan befares med Hjulredskab forbi Gaardene Espeland og Skedsmo hen til Vandet... I den sidste Tid er der ogsaa i Nærheden af Espeland anlagt et Værk af et engelsk Interessentselskab, saa Behovet til en ny tidsmessig Vei formentlig snart gjør sig gjældende".

I 1905 søkte oppsitterne i Mo og Nes kretser om bidrag til projektet "Høl - Mo med arm fra Kviifte til Lindtveitsund og fra Lindtveit til Nes". De interesserte ga fri grunn og 1/3 av anleggskostnaden. Kommunen støttet søknaden, og forela den for fylkestinget samme år. Planen omfattet:

Høl - Kviifte - Mo	9 266 m	kr 34 280,-
Kviifte - Lindtveitsund - Nes	<u>2 376 m</u>	<u>5 370,-</u>
Sum	<u>11 642 m</u>	<u>kr 39 650,-</u>

Fylkestinget ga 1/3 bidrag fordelt på 4 terminer, og ytet også 1/3 av kostnaden til pukklag.

Avleveringen av strekningen "Høl - Sundet" fant sted 3. november 1908. Resten av anlegget var under arbeid. Samme dag ble hovedveganlegget "Høl bru med tilstøtende veg" avlevert.

Strekningen Kviifte - Mo ble avlevert 18. oktober 1910, lengden oppgitt til 5 814 m, se fylkesveg 42 Sundet - Øygardslia.

Strekningen Lindtveitsund - Nes ble forlenget med 100 m, kostnad kr 520,-. Fylkestinget 1910 ga 1/3 bidrag til bygging av 3 bruer over Lindtveitsundene. Kostnadsoverslaget var på kr 6 500,-. Bruanlegget ble avlevert 10. oktober 1912. Samme dag ble også vegen til Nes avlevert.

Fylkestinget 1910 behandlet også en søknad om bidrag til veg fra Nes til Mjåvatn, lengde 7 744 m, kostnad kr 34 200,-, bærelag av pukk. Prosjektet ble først godkjent i 1911, og 1/3 bidrag gitt. Anlegget ble avlevert 4. oktober 1923. Lengden ble oppgitt til 8 040 m.

48

I 1918 søkte en del oppsittere om å få prosjektet "Uksvatten - Kil - Lauvnes samt Kil - Mohaugen" fremmet som "bygge- og amtsvei". Overslaget på kr 152 000,- var satt opp i en dyr tid, og var for stort for en vanlig bygdevegsanlegg. Det ble søkt om statsbidrag til prosjektet, men prosjektet ble ikke godkjent av Stortinget.

Sørlandsbanen måtte foreta endel omlegginger av forskjellige veger, blant disse også bygdevegen til Espeland. Omleggingen ble avlevert 27. oktober 1932. Arbeidene omfattet også en undergang under jernbanen.

I 1931 ble prosjektet "Espeland - Mohaugen" godkjent som bygdevegsanlegg med 1/2 statsbidrag. Kostnaden ble skjønnsmessig oppgitt til kr 170 000,- for 5 380 m veg. Første bevilgning ble gitt i terminen 1931-32. En alternativ linje om Lunde førte til ca. 60 m lengre veg. Ved det tidlige fasaisatte endepunkt Mohaugen var havneforholdene slik at det ville bli vanskelig å få tatt tømmer og ved opp fra fjorden. Herredet søkte derfor om å få anlegget forlenget med 420 m til Ljømnes. Forlengelsen ville koste kr 14 000,-. Anlegget "Espelandsmyr st. - Mohaugen m/arn til Ljømnes" ble avlevert 17. oktober 1950. Lengden ble oppgitt til 5 710 m.

Det var nødsarbeid i gang på strekningen Høl - Sundet i 1930-årene. Herredet forskotterte dette arbeidet. Fylket bevilget sin del, kr 2 000,-, i 1931. Planen ble utvidet med kr 1 000,- i 1934. Arbeidene ble avlevert i slutten av 1934.

Fylkestinget 1949 godkjente prosjektet "Stoblemyr - Espelandsmyr st." som bygdevegsanlegg. I fylkestinget 1962 ble saken tatt opp igjen, og kommunen ønsket da at prosjektet gikk ut til fordel for en utbedring og omlegging av den gamle vegen fra Seland til Espelandsmyr stasjon. Videre ønsket kommunen at anlegget ble utvidet med parsellen Ljømnes - Mjåvatn. Lengder og kostnader:

Seland - Espelandsmyr	lengde	3 880 m	kostnad	kr	830 000,-
Ljømnes - Mjåvatn	"	<u>3 630 m</u>	"	"	<u>810 000,-</u>
Sum	lengde	<u>7 510 m</u>	kostnad	kr	<u>1 640 000,-</u>

Vegen skulle bygges med kjørebanebredde 3,5 m med møteplasser. Fylkestinget godkjente prosjektet, og håpet at det ville bli gitt 50 % statsbidrag, men dette begrenset seg kr 50 000,- i sysselsettingsmidler. Utgiftene ble fordelt med 75 % på fylket og 25 % på kommunen. Den endelige kostnad ble ca. 1,674 mill. kr.

Anlegget ble avlevert i 5 etapper:

1.	Songedal - Midtimyr, 8. oktober 1964	1 480 m
2.	Ljømnes - Mjåvatn, 25. oktober 1966	3 630 m
3.	Seland - Songedal, 20. oktober 1967	670 m
4.	Midtimyr - Espelandsmyr, 20. oktober 1967	1 680 m
5.	Parsell over Espelandsmyr, 18. februar 1969	360 m

49

Fylkestinget 1973 behandlet en søknad om fylkestilskott til utbedring av parsellene Høl - Lindtveit og Kilandstø - Mjåvatn. Lengder og kostnader:

1. Høl - Lindtveit	lengde	3 960 m	kostnad	1,8 mill. kr
2. Kilandstø - Mjåvatn		4 970 m	"	2,9 "
Sum	lengde	8 930 m	kostnad	4,7 mill. kr.

Vegklassen skulle være IIIa med kjørebanebredde 3,5 m + 2 skuldre à 0,5 m, vegdekket av oljegrus. Vegbredden ble seinere endret til klasse III, 4,5 m. Det ble også endringer i selve prosjektet idet hele strekningen Høl - Kilandstø ble utbedret. Den 19. oktober 1992 ble anlegget Høl - Mjåvatn avlevert ved kontorforretning. Arbeidet besto stort sett i forsterkning og breddeutvidelse av eksisterende veg. Alle bruene ble ombygd. Anlegget ble finansiert med forsterkningsmidler, 4,5 mill. kr, og ordinære anleggsmidler. Arbeidene ble startet i 1989, og avsluttet i 1991. Endelig kostnad ble oppgitt til 10,1 mill. kr, lengden til 12 350 m. Det ble lagt asfaltdekke fra Høl til Kilandstø, mens det ble beholdt grusdekke videre fram til Mjåvatn.

FV 32 (92) SELÅSVASSENDEN X 415 - STORBRUA X 415 - 11 650 M

Prosjektet "Storbroen - Uksvatten" ble forsøkt tatt opp på statsbudsjettet, men uten hell. I 1910 søkte Vegårshoi om fylkesbidrag til veg fra Storbrua til "Uksvatten". Data: Lengde 4 048 m, av dette lå 1 450 m i Amlil, kostnad kr 28 100,-. Vegårshoi kommune garanterte for hele anlegget m.h.t. grunn og grustak og 2/3 av overslaget, og for det framtidige vedlikehold "inden Vegaardsheiens Grønder", Kommunen ba fylkesmannen overtak saken til Amlil kommune "med Begjæring" om at Amlil kommune overtok det framtidige vedlikehold innen kommunen. Fylkestinget 1910 bevilget 1/3 til anlegget som ble avlevert 2. oktober 1912.

"Sørlandsbaneanlegget" måtte krysse bygdevegen til Ormshammer, og det ble bestemt at kryssingen skulle skje med bru over jernbanen. Brua ble betalt og bygd av jernbanen. Avlevering av bruanlegget fant sted 27. oktober 1932.

Vegen fra Ormshammer til Klovbekk var klassifisert som kjørbare rideveg, og ble vedlikeholdt av kommunen. Under en befaring 29. oktober 1953 påpekte vegsjefen hvilke arbeider som måtte gjøres før vegen kunne bli anbefalt overtatt til offentlig vedlikehold som bygdeveg. Fylkesmannen erklærte at han ville foreslå for fylkesvegstyret at vegen ble overtatt når vegsjefens krav var oppfylt. Lengden av vegen ble oppgitt til ca. 1,6 km. (Ved samme befaring ble også vegen fra Klovbekk til Kaldalen behandlet).

Ved befaringen i 1953 ble også skogsbilvegen Klovbekk - Kollen - Ufsvatn behandlet. Strekningen Klovbekk - Kollen, lengde 2 780 m, var bygd i 1952-53, mens strekningen Kollen - Ufsvatn, lengde 1 726 m, var bygd i tidsrommet 1933-40. Det

50

garanterte for at NSB skulle få sine penger tilbake i rett tid. Fylkestinget 1927 ga den første bevilgningen til anlegget, som ble avlevert 6. august 1930.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 14 personer.

FV 35 (K) MØNKJENN X 416 - LIA - 5 400 M

I 1908 behandlet fylkestinget søknad om bidrag til bygdeveg fra Værland til hovedvegen (og fra Takserås til hovedvegen ved Olimbstad). Lengden av prosjektet ville bli 3 960 m, kostnaden kr 11 800,-. De interesserte ville yte kr 2 666,-. Vegen skulle bygges som pukkeveg med 8 fots (2,5 m) bredde med møteplasser. Fylkestinget bevilget kr 12 250,- til de 2 anlegg fordelt på 4 terminer. Anlegget ble avlevert 4. november 1913. Lengden ble oppgitt til 2 904 m.

Strekningen Værland - Håla skole ble bygd som skogsbilveg. I slutten av 1948 søkte oppsitterne kommunen om å få vegen opptatt til offentlig vedlikehold som bygdeveg. Vegvesenet påpekte hvilke utbedringer som måtte gjøres, og fylkesmannen stadfestet med brev av 27. mai 1949 at vegen ville bli opptatt når disse arbeidene var utført. Det tok tid før arbeidene var gjort, og først 1. januar 1952 ble vegen tatt med på listen over bygdeveger, lengde ca. 1 200 m.

Også parsellen Håla - Lia ble bygd som skogsbilveg. Det var endel arbeid som måtte utføres før vegen kunne bli anbefalt opptatt som fylkesveg. Fylkestinget 1964 vedtok at vegen skulle godkjennes som fylkesveg. Den offisielle dato for overtakelsen til offentlig veg er oppgitt til 30. november 1965, lengde 1 300 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 21 personer.

FV 36 (K) ALMDALEN X 416 - ARNHEIM - 920 M

Oppsitterne langs den private vegen Almdalen - Arnheim søkte i 1958 om å få vegen opptatt som offentlig bygdeveg. Vegvesenet stilte endel krav om utbedringer før vegen kunne bli anbefalt godkjent. Oppsitterne utførte arbeidene, og i fylkestutvalgets møte 11. desember 1961 fikk fylkesmannen fullmakt til å stadfeste oppsktet. Vegen ble fra 6. januar 1962 offisielt opptatt som bygdeveg. Lengden ble oppgitt til 920 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 18 personer.

FV 37 (K) RØNHOLT X 417 - HAREKJÆR - 1 230 M

Fylkestinget 1913 behandlet en søknad om bidrag til veg fra Rønholt til Harekjær. Herredsstyret forutsatte at vegen ikke ble bygd før vegene til Mjåvatn og Ås var ferdige. Data: Lengde 1 190 m, kostnad for pukkeveg kr 6 700,-, bredde 2,5 m med

ble satt endel krav til utbedringsarbeider. Fylkesmannen erklærte vegen godkjent til offentlig vedlikehold.

Fylkestinget 1954 godkjente 50 % fylkesbidrag til "Utbedring Ormshammer - Klovbekk, parsell Ormshammerskottet". Data: Lengde 390 m, kostnad kr 53 700,-, bredde 3,75 m, vegdekke av grus på steinlag. Anlegget ble avlevert 30. september 1959.

Prosjektet "Ufsvatn - Kollen" ble godkjent av fylkestinget 1966, fylkesbidrag 75 %. Det valgte alternativet hadde følgende data: Lengde 1 200 m, kostnad kr 325 000,-, vegklasse IIIb. Kommunen fikk samme år tillatelse til å forskottere anlegget. Det ble også gitt et særbidrag på kr 120 000,- til ekstraordinær sysselsetting. Arbeidet startet i 1967, og avlevering til offentlig vedlikehold fant sted 20. oktober 1967. Den endelige kostnaden ble oppgitt til ca. kr 402 000,-.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 50 personer.

FV 33 (K) SAGA X 416 - VIERLI - 3 640 M

Prosjektet "Nerstad sag - Vierli", lengde 3 630 m, var i 1922 anslått å koste kr 100 000,-. Det var, i følge vegvesenet, viktigst å få bygd vegen fram til Knuten. Denne parsellen var 1 860 m lang og kostnadsberegnet til kr 60 000,-. Vegen skulle være 2,5 m brei og ha pukkeveg. Herredet bevilget i 1922 kr 20 000,- til anlegget slik at bidrag til nødsarbeid ("2-kroners-bidraget") kunne fås fra Staten. Samme år startet fylket bevilgningene til anlegget. Fylkets andel skulle som vanlig være 1/3. "Nerstad sag - Knuten" ble avlevert 17. oktober 1924. Lengden ble oppgitt til 2 000 m.

Neste parsell, "Knuten - Vierli", kom opp for fylkestinget 1927. Lengden av parsellen var 1 640 m, kostnaden anslått til kr 26 600,- for 2,5 m brei pukkeveg. Det kunne også bli aktuelt med bærelag av grus til en viss grad. Parsellen "Knuten - Vierli" ble avlevert 10. september 1931.

I 1985 bodde det 21 personer langs vegen, av disse 15 innen Vegårshoi.

FV 34 (K) ØYGARDSKLEIV X 416 - SLETTÅS - 4 005 M

Prosjektet "Slettaas - Hovedveien" ble forelagt fylkestinget 1927. Lengden var 3 700 m, kostnaden anslått til kr 78 000,-. Bredden skulle være 3,25 m med innkrenkning til 2,5 m i kostbare partier. Vegen skulle ha steinlag. Anlegget var igangsatt som nødsarbeid.

Jernbaneanlegget var interessert i dette prosjektet som kunne være nyttig for NSB's anleggsdrift. Hvis vegen ble ført fram til Skorstøl, var NSB villig til å gi et tilskott. Hvis vegen stoppet ved Slettås, var NSB under tvil villig til å forskottere kr 10 000,- mot å få pengene tilbake over 5 år. Vegårshoi kommune

møteplasser. På grunn av stor bygdevegbygging i fylket fikk prosjektet bevilgning først i 1922. Det var stor ledighet i 1920-årene, og herredet bevilget derfor i 1922 til anlegget, kr 8 800,-, slik at bidrag til nødsarbeid ("2-kroners-bidraget") kunne fås fra Staten. Fylkets andel var som vanlig 1/3 av overslaget. Anlegget ble avlevert 11. august 1926. Lengden ble oppgitt til 1 230 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 12 personer.

FV 38 (K) TAKSERÅS - KVISLI - 2 150 M

Herredet søkte i 1949 om å få fylkestilskott til prosjektet "Takserås - Kvisli". Kostnaden var skjønsmessig satt til kr 155 000,- for 2 400 m veg. Planeringsbredden var forutsatt til 4,0 m med møteplasser, vegdekket av steinlag og grus. I anlegget ville inngå et mindre bru. Vegen skulle i store trekk følge den gamle gårdsvegen fra Takserås til Kvisli. Gårdsvegen var så smal og svak at det var lite å den som kunne nyttes i det nye anlegget. Fylkestinget 1950 vedtok 1/2 fylkesbidrag. Anlegget ble satt bort på entrepris for ca. kr 151 000,-. Avlevering fant sted 11. oktober 1963, lengden oppgitt til 2 300 m. Sluttkostnaden ble på ca. 212 000,- kr.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 4 personer.

FV 39 (K) RIPEKJÆR - GISLETVEIT - 1 140 M

I 1955 søkte de interesserte om å få kommunen til å overta vegen Ripekjær - Gisletveit til offentlig vedlikehold. Kommunen satte som betingelse at vegvesenet godkjente vegens kvalitet. Fylkesmannen meldte med brev av 5. oktober 1958 at vegen var godkjent som offentlig bygdeveg og at fylket ville overta vedlikeholdet.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 7 personer.

FV 40 (93) MOLAND X 414 - ESPELANDSMYR - 6 760 M

Prosjektet "Moland - Breiungen" ble godkjent som vegfondsanlegg av fylkestinget 1946. Data: Lengde 2 170 m, kostnad kr 94 000,-, vegbredde 3,5 m. Anlegget ble avlevert 11. oktober 1963, lengden oppgitt til 1 215 m.

Kommunen søkte om å få forlengelsen "Breiungen - Ettestøl" fremmet som vegfondsanlegg. Data: Lengde 1 615 m, kostnad kr 150 000,-, kjørebredde 2,75 m, vegdekke av steinlag og grus. Fylkestinget 1961 godkjente prosjektet som vegfondsanlegg. Anlegget ble satt bort på anbud, og avlevert til offentlig vedlikehold 20. oktober 1967. Lengden ble oppgitt til 1 570 m, sluttkostnaden til ca. kr 190 000,-.

Siste parsell i vegforbindelsen Moland - Espelandsmyr, "Ettestøl - Espeland", ble

52

53

godkjent som fylkesveganlegg med 50 % fylkesbidrag av fylkestinget 1967. Data: Lengde 2 950 m, kostnad kr 460 000,-, vegklasse IIIa, vegdekke av grus. For tida var det 5 bebodde bruk og bolighus, medregnet Ettestøl, som ville få tilknytning til den prosjekterte veg, men veggen ville få størst betydning som det siste ledd i forbindelsen Moland - Espeland og være en vesentlig forkorting av vegforbindelsen mellom vestre del av kommunen og sentrum. Anlegget ble avlevert 13. oktober 1970. Lengden ble oppgitt til 3 000 m.

I 1973 søkte Vegårshei kommune om å få "Utbedring av Moland - Breiungen - Ettestøl" godkjent som fylkesveggprosjekt. Det var utarbeidet plan for utbedring og forsterking av parsellen Moland - Breiungen. Vegen fulgte samme trase som daværende veg, men veggen skulle utvides til vegklasse IIIa med planeringsbredde 4,5 m, som tilsvarte den klasse som Breiungen - Ettestøl var bygd etter. Videre var det regnet med endel forsterkingsarbeider på parsellen Breiungen - Ettestøl. Planen omfattet også legging av fast dekke (kaldasfalt) på hele strekningen Moland - Ettestøl. Kostnaden for alle arbeider var beregnet til kr 600 000,- for 2 180 m veg. Fylkestinget 1973 godkjente prosjektet med 75 % fylkesbidrag. Arbeidene ble utført i 1975 og kom på ca. kr 800 000,-.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 41 personer.

FV 41 (K) HØL X 414 - LAUVE - 1 750 M

Fylkestinget 1910 behandlet en søknad fra Vegårshei herred om bidrag til bygdeveg fra den nye hovedvegen ved Høl til Lauve. Data: Lengde 1 446 m, kostnad kr 7 200,- for pukkveg, bredde 2,5 m med møteplasser. Fylkestinget bevilget 1/3 til anlegget, som ble avlevert 4. november 1913. Lengden ble oppgitt til 1 440 m.

Kommunen søkte i 1961 om å få en forlengelse av Lauvevegen på 310 m godkjent som offentlig veg. I fylkesutvalgets møte 29. august 1962 fikk fylkesmannen fullmakt til å godkjenne at forlengelsen skulle være offentlig bygdeveg.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 23 personer.

FV 42 (94) SUNDET - ØYGARDSLIA - 7 797 M

For strekningen Sundet - Mo vises til fv 31 Høl - Seland. "Kvifte - Mo" ble avlevert 18. oktober 1910, lengden ble oppgitt til 5 814 m.

Fylkestinget 1952 behandlet prosjektet "Mo - Øygardslia". Data: Lengde 2 300 m, kostnad kr 40 000,-. Opprinnelig var vegen planlagt bygd som bilsogsveg med 50 % tilskott fra Staten, men dette førte ikke fram. Vegvesenet anbefalte at prosjektet i sin tid fikk 50 % fylkestilskott på betingelse av at vegen ikke ble bygd dårligere enn etter vegvesenets normaler, minimum vegklasse IIIb, og at vegvesenet fikk anledning til å kontrollere stikking og bygging. Vegvesenet bemerket at overslaget måtte økes til

54

ikke oppfylle ønsket. Han ville heller foreslå et bidrag fra Staten til bygdevegen. Amtseningens foreslo at Staten bevilget 1/2 av kostnadsøkningen på kr 5 250,- mens vegdirektøren holdt på 1/3, kr 1 750,-. Vegen til Ås ble avlevert 4. oktober 1923. Lengden ble oppgitt til 3 510 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 20 personer.

FV 46 (95) SVINVIKA X 415 - VÅJE - 2 530 M

Fylkestinget 1915 godkjente prosjektet Svinvika - Våje, men ga ingen bevilgning før i 1922. Data: 2 554 m, kostnad kr 25 300,- for pukkveg, bredde 2,5 m på vegen, 2,25 m på bruene. På grunn av krigen økte prisene raskt, og hadde i 1922 økt til kr 91 000,-. Det var stor arbeidsledighet det året, og kommunen bevilget kr 17 200,- slik at bidraget til nødsarbeid ("2-kronersbidraget") fra Staten kunne oppnås. Samme år ga fylket en startbevilgning. Anlegget ble avlevert 11. august 1926. Lengden ble oppgitt til 2 531 m.

Kallarberg bru med tilstøtende veg, i alt 400 m, ble ombygd i 1966, og avlevert 25. oktober samme år. Bru lengde 23,0 m, konstruksjon stålbejler med betongdekke, føringsbredde 4,0 m. Av kostnaden på ca. kr 230 000,- dekket kommunen 25 %.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 51 personer.

FV 47 (K) VÅJE SAG - KLEIVANE - 1 590 M

Vegårshei kommune søkte i 1952 om 1/2 fylkestilskott til prosjektet "Våje sag - Kleivane". Prosjektet var undersøkt i hovedplan. Det var forutsatt at den gamle vegen fra Våje sag til Kleivannskilen, oppgitt lengde 1 015 m, ble utvidet til vegklasse IIIb med kurveutvidelser og møteplasser, og at det ble bygd ny veg fra Kleivannskilen til gården Kleivane, lengde 560 m. Overslaget for hele anlegget var på kr 75 000,-, lengden 1 575 m. Vegdekket skulle være 25 cm grus eller steinlag og grus på det nye partiet, og 10 cm grus på den delen av anlegget som skulle utvides. Veglinja passerte et par hus før den endte ved Kleivane.

Fylkestinget 1953 vedtok at prosjektet skulle få 1/2 fylkestilskott. En del av anlegget (270 m) ble satt bort på entrepriser for kr 60,- pr.m veg. Anlegget ble avlevert 30. september 1959, lengden oppgitt til 1 590 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 24 personer.

FV 48 (K) KLOVBEKK - ESPELAND VEGDELE - 2 590 M

I 1938 behandlet fylkestinget prosjektet "Espeland skule - Kaldalen". Kommunen søkte om å det godkjent som vegfondsanlegg. Data: Lengde 1 880 m, skjønnsmes-

56

kr 45 000,-, dette ble også sluttsommen for anlegget. Fylkestinget vedtok 50 % tilskott. Byggingen ble satt bort på entrepriser, og vegen avlevert til offentlig vedlikehold 16. juni 1953.

Det ble etter noen år nødvendig med utbedring av parsellen Mo - Øygardslia. Massene var dårlige, og vegen brøt sammen i telesingen slik at den måtte stenges for biltrafikk. Plan og kostnad ble forelagt fylkestinget 1971. Data: Lengde 2 000 m, kostnad kr 350 000,-, vegklasse IIIb, vegdekke av grus. Tinget vedtok 75 % tilskott. Arbeidet startet i 1976, og vegen ble avlevert 6. oktober 1977. Den endelige kostnad kom på ca. kr 634 000,-.

Bosettingen i 1985 ble oppgitt til 85 personer.

FV 43 (K) ROMMUNDSTAD - SOLBERG - 840 M

Prosjektet Rommundstad - Solberg var på tale før krigen, men kom ikke opp for fylkestinget før 1945. Data: Lengde 830 m, kostnad kr 22 000,-, kjørebredde 2,5 m, vegdekke av grus på steinlag. Tinget godkjente prosjektet som vegfondsanlegg, og ga det en startbevilgning. Anlegget ble satt igang i 1953 og avlevert 13. november 1957, lengden oppgitt til 840 m. De første 470 m av anlegget ble satt bort på andub for kr 27 000,-. Den endelige kostnad av hele anlegget ble ca. kr 60 000,-.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 2 personer.

FV 44 (K) LINDTVEIT - STOKKSUNDØYA - 2 570 M

Vegen ble bygd av kommunen i tidsrommet 1949-1958. I 1958 søkte kommunen om å få vegen opptatt som offentlig bygdeveg. Vegvesenet stilte endel krav til utbedringer før vegen kunne anbefales opptatt. Kostnaden av disse arbeider ble anslått til kr 5 000,-. Fylkesutvalget innvilget søknaden, og fylkesmannen meldte 21. mars 1960 at vegen var opptatt som offentlig veg. Lengden ble oppgitt til 2 570 m, kjørebredde til 2,5 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 15 personer.

FV 45 (K) HAUGLANDSVANN X 414 - ÅS - 3 510 M

Fylkestinget 1912 behandlet en søknad om bidrag til bygdeveg fra Ås til den "vordende hovedvei Høl - Ubergsmoen". Planen for hovedvegen Høl - Ubergsmoen lå opprinnelig nærmere Ås enn den linjen som ble valgt. Denne endringen av planen ville føre til at bygdevegen til Ås ville 600 m lengre og kr 5 250,- dyrere. Bygdeveggprosjektet ble da 3 652 m langt, kostnaden var beregnet til kr 23 600,-, bredden skulle være 2,5 m med møteplasser. Det ble uttrykt ønske om at hovedvegen likevel måtte bli lagt nærmere Ås. Vegdirektøren var på befaring, men kunne

55

si anslått kostnad kr 15 000,-, vegbredde ca. 3,0 m, vegdekke av grus. Fylkestinget godkjente søknaden og ga en startbevilgning. Anlegget ble avlevert 18. september 1947. Lengden ble oppgitt til 1 890 m.

Den 29. oktober 1953 var det befaring av endel veger i Vegårshei. Av avleveringsprotokollen siteres: "Den tidligere som rideveg klassifiserte veg Ormshammer - Klovbekk som etter utbedring foretatt for herredets regning søkes omklassifisert til offentlig veg og overtatt til vedlikehold som bygdeveg. Samtidig søkes vegen Klovbekk - Kaldalen overtatt som offentlig veg". Vegen Klovbekk - Kaldalen var ca. 0,7 km, og ble overtatt til offentlig vedlikehold som bygdeveg.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 12 personer.

FV 49 (K) UFSVATN - KIL - 4 120 M

Denne vegen ble bygd for skogsgjemmer med et tilskott på kr 70 000,- fra Vegårshei kommune. Kommunen satte som betingelse at vegen ble bygd etter kravene til offentlig veg, og ba også vegvesenet kontrollere byggingen. Anlegget ble satt bort på entrepriser for kr 172 000,- for 4 120 m veg. Arbeidet skulle være avsluttet innen 1. oktober 1963. Fylkestinget 1967 vedtok at vegen ville bli godkjent som offentlig veg hvis nærmere angitte utbedringsarbeider ble utført. Vegen ble avlevert 27. juni 1968.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 19 personer.

FV 50 (K) MOLAND X 414 - KJENNSLETTA X 417 - 8 150 M

Fylkestinget 1908 innvilget bidrag til bygdeveg fra hovedvegen ved Olimbstad til Takserås (og fra hovedvegen til Værland). Data: Lengde 6 132 m, kostnad kr 24 950,-, bredde 8 fot med møteplasser, pukkveg. De interesserte ville skaffe kr 7 433,- og gi fri grunn. Fylkestinget bevilget kr 12 250,- samlet til de 2 anlegg fordelt på 4 terminer. Anlegget fra Olimbstad til Takserås ble avlevert 16. oktober 1914. Lengden ble oppgitt til 6 200 m. Vegen førte fram til Prestevegen. Det meste av vegen hører nå til riksveg 417.

Sørlandsbanens anlegg måtte legge om endel veger, bl.a. av Prestevegen ved Dalane. Arbeidene ble avlevert 27. oktober 1932. Jernbanen ville vedlikeholde overgangsbrua ved Dalane.

Prosjektet "Moland - Takserås med arm til Skollenborg" ble finansiert som skogsbilveg med tilskott fra private, kommunen og Staten. Planene var utarbeidet av vegvesenet, og arbeidet ble kontrollert av vegvesenet. Anlegget ble i 1961 satt bort på entrepriser, kontraktsum kr 342 400,- for 7 630 m veg. Fylkesutvalget hadde i 1960 vedtatt at vegen i sin tid skulle bli opptatt som bygdeveg forutsatt at vegen var i god stand og at bruer og kryssing av jernbanen tilfredsstilte kravene. 2 bruer måtte bygges om, Dalane og Moland bruer. Kostnaden for bruene var beregnet til

57

kr 91 000,-, fordelt med 48 000,- på kommunen, 10 000,- på NSB og 33 000,- på fylket. Arbeidet ble satt bort på anbud. Fylkesmannen protokollerte 28. november 1968 at vegen var opptatt som fylkesveg. Armen til Skollenborg ble ikke opptatt som fylkesveg. Lengden av den nye fylkesvegen, Moland - Takserås, ble oppgitt til 7 050 m.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 16 personer.

**FV 51 (K) VIKKJENN - RAUSANDMOEN - 5 020 M
GEITSUNDODDEN - LAUVNES - 680 M**

Bebyggelsen på nordsida av Vegår var uten vegforbindelse, og spørsmålet om veg hadde vært oppe endel ganger. Et prosjekt ble detaljstukket i 1948. Utgangspunktet var Vikkjenn ved fylkesveg Høl - Seland. Den planlagte trase skulle krysse Vegår via ei rekke øyer over til Geitsundodden på nordsida. Derfra var det planlagt armer, mot vest til Kil og mot øst til Rausandmoen. En parsell av dette prosjektet, Vikkjenn - Ormsund, lengde 780 m, ble bygd i 1956 av Vegårshei kommune med tilskott fra de interesserte.

Videreføring av prosjektet ble tatt opp av kommunen og behandlet av fylkestinget 1974. Kommunen søkte om å få vegforbindelse over Vegår fra Ormsund til Geitsundodden fremmet som fylkesveganlegg med 50 % kommunetilskott. Vegvesenet hadde undersøkt prosjektet i hovedplan med følgende data: Lengde, gammel veg 780 m, ny veg 850 m, kostnad 1 mill. kr., vegklasse IIIb. I parsellen inngikk 2 bruer, Ormsund bru, fri lengde 40 m og Geitsund bru, fri lengde 8 m (seinere planendret til stålbrø). I overslaget var regnet med et beløp til oppussing, nytt vegdekke mv. på parsellen Vikkjenn - Ormsund.

Kommunen forutsatte at det på nordsida ble bygd veg til Rausandmoen og til Lauvnes, samlet lengde 4 300 m, antatt kostnad 2,5 mill. kr. Disse vegene skulle bekostes av de interesserte, og bygges som bilskogsveg.

Det var videre en forutsetning i kommunestyrets vedtak at hele anlegget Vikkjenn - Ormsund - Geitsundodden - Rausandmoen m/arm til Lauvnes, lengde 5 930 m, kunne overtas til vedlikehold som fylkesveg.

Vegen ville gi vegutløsning for 5 bruk, av disse hadde 3 bruk bosetting hele året. Prosjektet fylte ikke de krav som fylket hadde vedtatt m.h.t. bosetting, og det skulle bli atskillig debatt om prosjektet i vegnemnda i fylkestinget, men etter at flere forslag var satt fram, ble prosjektet godkjent som fylkesveganlegg.

Det meste av arbeidet på Vikkjenn - Ormsund - Geitsundodden ble satt bort på entrepris etter at kommunen forskotterte anlegget. Arbeidet startet i 1976, og ble avsluttet i 1979. "Vikkjenn - Ormsund - Geitsundodden" og "Geitsundodden - Rausandmoen m/arm til Lauvnes" ble avlevert 19. juni 1978.

Bosettingen langs vegen var i 1985 på 16 personer.