



Berbyvegen

Nr 265 i Nasjonal verneplan
Halden kommune, Østfold fylke

Forvaltningsplan for fredet vei- fv. 102



Planen er utarbeidet av Forsvarsbygg på oppdrag fra Statens vegvesen

Utarbeidet av seniorrådgiver Jøril Finstad

Kontrollert / godkjent av seniorarkitekt/ fagleder Marte Oftedal

Grafisk design: Annichen Røed Piene

Alle foto er tatt av Forsvarsbygg med mindre annet er oppgitt.

Oslo, juni 2024

Godkjenning

Forvaltningsplanen for Statens vegvesen er utarbeidet i henhold til kgl. res. av 1. september 2006 for Statens kulturhistoriske eiendommer. Planen er godkjent av Norsk vegmuseum.

Planen er forelagt Fylkeskommunen og Riksantikvaren

Innhold

1

Innledning	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Formålet med forvaltningsplanen	4
1.3 Opplysninger om veiobjektet	7

2

Faktaopplysninger	6
--------------------------	----------

3

Vern	8
3.1 Fredning lokalitet	8
3.1.1 Omfang	8
3.1.2 Formål med fredningen	8
3.1.3 Begrunnelse for fredningen	8
3.1.4 Fredningsbestemmelser	8
3.2 Fredning enkeltminner	10
3.2.1 Berbyvegen	10
3.2.2 Glenne bru	11
3.2.3 Berby bru	11

4

Roller og ansvar	12
-------------------------	-----------

5

Vedlikehold og søknadsplikt	13
------------------------------------	-----------

6

Beskrivelse	14
6.1 Beskrivelse av lokalitet	15
6.2 Berbyvegen	25
6.3 Glenne Bru	54
6.4 Berby bru	58

7

Tilsyn og dokumentasjon	60
--------------------------------	-----------

8

Historikk	61
------------------	-----------

9

Kilder	65
---------------	-----------

1

Innledning

Kulturminner er viktige ressurser for kunnskap, opplevelser og bruk. Statens vegvesens verneplan har over 200 vegrelaterte kulturminner som veger, bruer og bygninger med ulike former for vern. Samlet viser disse kulturminnene et stort spenn i variasjon og alder, og formidler en viktig historie når det gjelder veiplanlegging, vei- og brubyggingsteknikk og sosialhistorie. At en veg er fredet eller vernet betyr ikke at det legges lokk på all fremtidig utvikling og tilpasning. Målet er å finne en balanse mellom bruk og vern og gode løsninger i samarbeid med kulturminnemyndighetene, slik at hensynet både til brukerne og kulturminneverdiene blir ivaretatt. Forvaltningsplanen er et viktig verktøy i denne prosessen.

1.1 Bakgrunn

«Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner» er Staten vegvesens landsverneplan. Verneplanen ble utarbeidet i perioden 1997-2002, og inneholder et representativt utvalg av vegminner fra reformasjonen (1537) og fram til vår egen tid med den nyeste fra 1999.

Mange veger i landsverneplanen, inkludert Berbyvegen, ble fredet i 2009 etter kulturminneloven §22 a. Fredning etter §22a kan kun benyttes for vegminner som er i statlig eie på fredningstidspunktet. Dette betyr at flere veger og bruer i verneplanen med stor kulturhistorisk verdi, men som er eid av andre, ikke p.t. er fredet. I tillegg er noen enkeltbruer fredet etter kulturminneloven §15.

1.2 Formålet med forvaltningsplanen

Forvaltningsplanen inneholder detaljert registrering og dokumentasjon av vegminnene. Planen gir en avklaring på hva som er søknadspliktige tiltak og gir retningslinjer for nødvendig kontakt med de rette kulturminnemyndigheter. Planen skal være et verktøy i den langsiktige planleggingen. Forvaltningsplanen gir retningslinjer for vedlikehold av vegminnene og de enkelte vegrelaterte elemente-

ne samt beskriver verneverdier og forhold som må ivaretas ved vedlikehold, restaurering, utbedring av skader og eventuell endring.

Forvaltningsplanen er et styrende dokument, der målet er å gi grunnlag for en smidig og forutsigbar saksbehandling.

Planen fritar ikke for søknadsplikt etter kulturminneloven eller plan- og bygningsloven.

Forvaltningsplanen er en oppfølging av

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner Utarbeidet av Statens vegvesen i perioden 1997-2002

Bestemmelser gitt i kgl.res. "Overordna føresegner om forvaltning av statlege kulturhistoriske eiendomar" av 1.9.2006. Veileder.

Forskrift om fredning av Statens kulturhistoriske eiendommer, kapittel 29



2

Fakta



Vegstrekningens navn	Fv 102 «Berbyvegen»
Kommune	Halden
Fylke	Østfold
Askeladden ID	129039, 129039-1, 129039-2, 129039-3
Nr. i Nasjonal verneplan	265
Eier	Østfold fylkeskommune
Forvalter	Østfold fylkeskommune
Byggeår	Berbyvegen: 1883, Glenne bru: 1902, Berby bru: 1939
Vernestatus	Fredet (Glenne bru er ikke fredet, men statlig listeført)
Reguleringsstatus	Vegen er ikke registrert med særlige reguleringshensyn i kommuneplanens arealdel fra 22.6.2011. Vegen går gjennom et område som er regulert til LNF.



3

Vern

Berbyvegen ble fredet 21.12.2009. På grunn av fredningsforskriftens knappe ordlyd og usikkerhet om hva som var omfattet av fredningen, ble fredningsforskriftene gjennomgått på nytt. Hensikten var å tydeliggjøre omfanget og formålet med fredningen, samt å gjøre enkelte endringer i fredningslisten. Den nye fredningsforskriften følger inndeling i Riksantikvarens database «Askeladden» der hvert fredningsobjekt er delt inn i lokalitet og enkeltminner (innenfor lokaliteten). Den nye og gjeldende forskriften er lagt inn under fellesforskriften: «Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer». Ny gjeldende fredningsforskrift er gjeldende fra 17.11.2022. Fredningsteksten i forvaltningsplanen er hentet fra forskriften.

3.1. Fredning vegstreking

3.1.1 | Omfang av fredningen

Fredningen omfatter vegstrekingen inkludert Berby bru.

3.1.2 | Formålet med fredningen

Formålet er å sikre og bevare Berbyvegen som en mellomriksveg fra slutten av 1800-tallet, bygget etter det tidstypiske chausséprinsippet. Fredningen skal sikre og bevare vegens karakter og opplevelsen av vegen landskapet.

3.1.3 | Begrunnelse for vernet

Berbyvegen var en sentral hovedveg mellom Norge og Sverige, og ble oppført under kong Oscar II i 1883. Vegen er anlagt med myk linjeføring, og er bygget opp i terrenget for å følge det naturlige landskapet. Idealet var en veg med tørt dekke og slake stigninger, som ga god fremkommelighet for datidens kjøretøy. Berbyvegen har samferdsels-historisk verdi som en mellomriksveg fra unions-tiden. Vegens linjeføring i landskapet har stor opplevelsesverdi.

3.1.4 | Fredningsbestemmelser, jfr. Kap. 1 §§ 1-3 i SKE-forskriften (jf. §15 i kml.)

Bestemmelsene gjelder i tillegg til kulturminne-lovens generelle bestemmelser om vedtaksfredete anlegg fra nyere tid.

1. Byggverk og anlegg som er fredet etter forskriften skal forvaltes på en slik måte at de kulturhistoriske og arkitektoniske verdier de representerer, blir ivaretatt.
2. Det er ikke tillatt å foreta inngrep i fredete byggverk og anlegg så langt de er fredet.

Med inngrep menes:

- å rive, skade, bygge om eller flytte
- å skifte ut bygningselementer eller materialer, forandre overflater eller foreta andre endringer som går lenger enn vanlig vedlikehold
- å skade eller permanent fjerne løst inventar som inngår i fredningen.

Med vanlig vedlikehold menes å ta vare på og reparere de eksisterende bygningselementer og detaljer som for eksempel dører, vinduer, listverk, gerikter og overflatebehandlingen. Vanlig vedlikehold skal skje i samsvar med opprinnelig eller eksisterende teknikk, utførelse og materialbruk og på en måte som ikke reduserer arkitektoniske og kulturhistoriske verdier.

Annet ledd er ikke til hinder for ordinær skjøtsel i hage- og parkanlegg og annet grøntanlegg.



Fredningskart for Berbyvegen (hele lokaliteten) med Askeladden-ID for enkeltminnene (Berbyvegen, Glenne bru og Berby) skrevet inn. Den fredete vegstrekningen går fra riksgrensen til et lite stykke nordøst for Glenne bru.



Berbyvegen
Askeladden-ID 129039-1



Glenne bru
Askeladden-ID 129039-2
NB! Ikke omfattet av fredningen.



Berby bru
Askeladden-ID 129039-3

3.2. Fredning enkeltminne

3.2.1. Berbyvegen

(sitat fra fredningsvedlegg for enkeltminnet)

Omfang

Fredningen omfatter vegens linjeføring og vegprofil med skråningsutslag. Vegens linjeføring er definert av vegens horisontal- og vertikalkurvatur. I vegprofile inngår over- og underbygning med vegbredde, vegmurer, stabbestein, grøfter, rekkverk og steinmurte stikkrenner. Skråningsutslaget omfatter den delen av sideterenget som har vært endret som følge av anleggets tilpasning til det naturlige terrenget. Fredningen omfatter også nedlagt vegsløyfe ved Glenne bru.

Formål

Formålet er å sikre og bevare vegens linjeføring og karakter som eksempel på en tidstypisk chaussé som har vært i bruk som hovedveg over lengre tid.

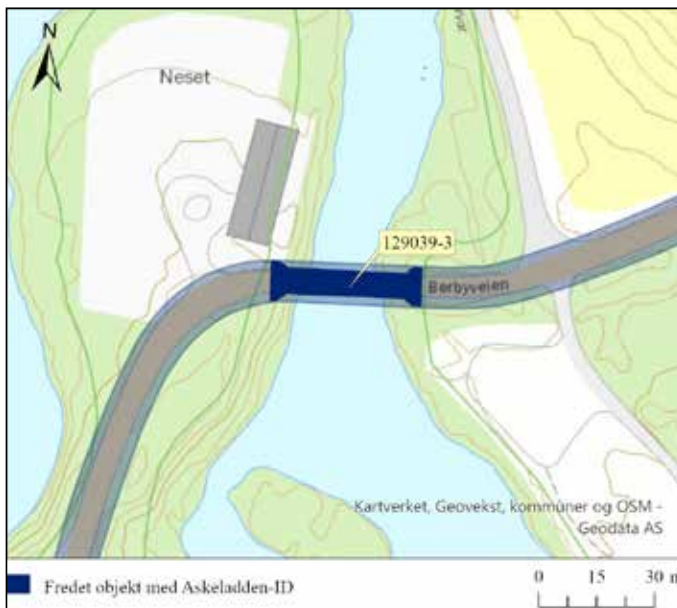
Fredningen skal sikre og bevare vegprofilen med over- og underbygning inklusiv vegbredde, tørrmurte vegmurer og stikkrenner, stabbestein, rekkverk og grøfter. Fredningen skal også sikre vegens tilpasning til landskapet med skjæringer og fyllinger.

Begrunnelse

Berbyvegen er anlagt med myk linjeføring som følger det naturlige terrenget, og har slake stigninger som er typisk for veger fra chausséperioden (1850-1912). Chaussépreget er spesielt tydelig i stigningene der vegen er lagt i slynger, og bygget opp i terrenget med tørrmur av stein og rekkverk av stabbestein. Vegen har lang brukstid, og nyere elementer som betongrekkverk fra 1960-årene har stedvis satt sitt preg på strekningen.

Berbyvegen er en mellomriksveg med lang brukstid, anlagt under unionstiden, og har samferdselshistorisk verdi. Linjeføringen i landskapet gir vegen opplevelsesverdi.





3.2.3. Berby bru

(sitat fra fredningsvedlegg for enkeltminnet)

Omfang

Fredningen omfatter hele brukonstruksjonen med landkar og linjeføring som del av vegen. Fredningen omfatter også bruas plassering i landskapet med tilpasninger til terrenget. Med terrengtilpasning menes den delen av sideterrenget

Formål

Formålet med fredningen er å sikre og bevare brua som del av vegen. Fredningen skal ivareta bruas hovedpreg.

Begrunnelse

Berby bru fra 1939 er ei bjelkebru av stål og betong. Brua er tidstypisk og representerer en vanlig konstruksjonstype for vegbruer med korte spenn. Brua har verdi som del av Berbyvegen.

4

Roller og ansvar



Hvem gjør hva?

Østfold fylkeskommune er ansvarlig for tiltak på vegen

Statens vegvesen v/ Norsk vegmuseum: er kulturminnefaglig rådgiver og bistår med dispensasjonsøknader.

Østfold fylkeskommune: behandler søknader om tiltak som krever dispensasjon fra kulturminne-loven

Halden kommune: behandler søknader om tiltak etter plan- og bygningsloven

Statsforvalter: behandler søknader om tiltak som krever dispensasjon fra naturmangfoldloven

Skjema for søknad om dispensasjon:
<https://vegmuseum.no/kulturminnevern>

5

Vedlikehold og søknadsplikt

5.1 | Grunnholdninger til vern

Hovedprinsippet for vedlikehold av fredete og bevaringsverdige anlegg er å bevare de opprinnelige og/eller gamle elementer så langt det er mulig. Vedlikeholdet skal, om mulig, skje på samme måte som da objektet ble bygget, med opprinnelig teknikk, utførelse og materialbruk. Ifølge kulturminneloven §17 har eier vedlikeholdsplikt for fredete eiendommer og plikt til å forhindre at fredete byggverk og anlegg forfaller.

- Endring av slitedekket
- Etablering av nytt rekkverk
- Utvidelse av vegen
- Enringer av grøfter og stikkrenner eller etablering av nye.

NB! Listen er ikke uttømmende med hensyn til hva som er søknadspliktig. Søk råd ved tvil om hvor grensen går mellom vedlikeholdstiltak og søknadspliktige tiltak.

5.2 | Hva regnes som vanlig vedlikehold?

Ifølge fredningen må man søke om godkjenning for alle tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Hva som menes med vanlig vedlikehold defineres strengere for fredete veger enn for de øvrige vegstrekninger. Dette er nærmere spesifisert i forvaltningsplanens kapittel 6. Generelt er vedlikehold definert som fornyelse av overflater og konstruksjoner med samme type materialbruk som eksisterende, mens endring eller større utskifting går ut over vanlig vedlikehold⁴

Eksempler på vanlig drift og vedlikehold

- Reparasjon av asfalt med tilsvarende
- Reparasjon av rekkverk
- Rensing og utbedring av stikkrenner med tilsvarende materialer og metode

5.3 | Hva er et søknadspliktig tiltak?

Når en vegstrekning er fredet eller regulert til bevaring må det søkes om godkjenning for inngrep som går ut over ordinær vedlikehold (se kapittel 3 for aktuelle roller og ansvar). Denne type inngrep omtales som tiltak i forvaltningsplanens kapittel 6. Eksempler på søknadspliktige tiltak for veger kan være:

De viktigste prinsippene er

- Kulturminnet fredes slik det er i fredningsøyeblikket
- Mest mulig av kulturminnets ulike deler skal bevares.
- Det er bedre å vedlikeholde og reparere framfor å skifte ut.
- Ved vedlikehold og eventuell utskifting skal det brukes materialer og teknikk som tilsvarer de som opprinnelig er brukt.
- Skjulte deler av kulturminnet (konstruksjoner) er like viktige å ta vare på som synlige (overflater). Det er et mål å bevare helheten på best mulig måte, ikke bare det visuelle uttrykket.
- Hvis man må endre, er det bedre å føye noe til enn å fjerne originale eller gamle deler. Det beste historiske «arkivet» er kulturminnet selv.
- Endringer skal om mulig være reversible.

6

Beskrivelse

Navn	Berbyvegen
Vegtype	Mellomriksveg/chaussé
Kulturminne-ID	129039-1 (iht. Kulturminnedatabasen "Askeladden")
Vegnummer	Fv 102
Ref. til Nasjonal verneplan	265
Byggeår	1883
Koordinater	X: 299543 Y: 6542967 - X: 296433 Y: 6539250 (Euref 89, UTM 33)



6.1 Beskrivelse vegstrekning

Berbyvegen er en mellomriksveg, og var den første landbaserte grenseovergangen mellom Norge og Sverige i denne delen av Østfold. Den fredete strekningen er 5,7 km og starter like nord for Glenne bru og går sørvestover forbi den tidligere tollstasjonen på Moberg og videre mot Berby hovedgård. Der krysser den elva som renner nordover fra Røds-vannet og ut i Iddefjorden. Brua over elva kalles Berbybrua og er en del av den fredete strekningen. Vegen går videre gjennom skogen og krysser, som eneste veg i Norge, riksgrensen til Sverige mot vest.

Vegen har beholdt sin chaussékarakter, dvs. anlagt mest mulig horisontalt i terrenget i myke linjer etter datidens gjeldende vegbyggingsprinsipper. Det lett kuperte terrenget har ført til enkelte bratte stigninger og mange svinger. Enkelte innerkurver er breddeutvidet, men vegen har ellers beholdt linjeføringen.

Vegen er flere steder bygd opp med tørrmurer og åpne grøfter på sidene. Stikkrenner av ulik alder og utforming finnes på hele strekningen; stikkrenner av kistemurskonstruksjon, betongrør og nyere stikkrenner av plast. Opprinnelig hadde vegen grusdekke. I dag er vegen asfaltert med et dekke av singlet asfalt. Dette gir vegen et lyst og mer gruslingnende uttrykk enn den mørke asfalten som er standard på norske veier.

Det er bevart ulike rekkverkstyper langs den fredete veistrekningen som vitner om lang brukstid. I dag har vegen stabbesteinsrekkverk av Iddefjordsgranitt med langsgående trerekkverk langs vegen frem til Berby bru. Rekkverkene er av varierende kvalitet; enkelte strekninger har steinene glidd ut og

rekkverket av tre er råtnet opp. På 2010-tallet er det påbegynt et arbeid med å sette på plass steinene og skifte det langsgående trebordet. På flere strekninger finner man også rekkverk av betong med dreneringsspalter i underkant. Disse er sammenkoblet med jernstag.

I 2014 ble det utført tiltak på en strekning (parsell 2) av vegen for å bøte på skader i forbindelse med bortsprenget av berg. Denne strekningen har derfor nyere tørrmur av litt annen karakter enn øvrige veistrekk. Ved riksgrensen står det en merkestein med årstallet 1883 og Oscar IIs monogram innhugget. Merkesteinen står på et oppmurt natursteinfundament.

Berbyvegen går delvis gjennom skogsområder der store bartrær vokser tett inntil vegen. I området rundt Berby gods åpner landskapet seg og landskapet preges av jorder og dyrket mark. Enningdalselva renner nordover fra sjøen Bullaren i Sverige og inn i Norge gjennom Enningdalen og ender ut innerst i Iddefjorden. Vegen krysser elva via Berby bru. Fra Berby går vegen videre forbi den gamle tollstasjonen og videre til Glenne bru ved Ende. På denne strekningen går vegen gjennom et skogskledd terreng fram til tollstasjonen, senere åpner landskapet seg ved jordene til Ende gård. I dette området er vegen lagt om.



Chausséprinsippet

Chaussée er en faglig konstruert veg, bygget av grov stein med dekke av grus, knust stein eller brulegging, rikelig bredde og god drenering. Begrepet ble brukt i Frankrike fra begynnelsen av 1700-tallet.

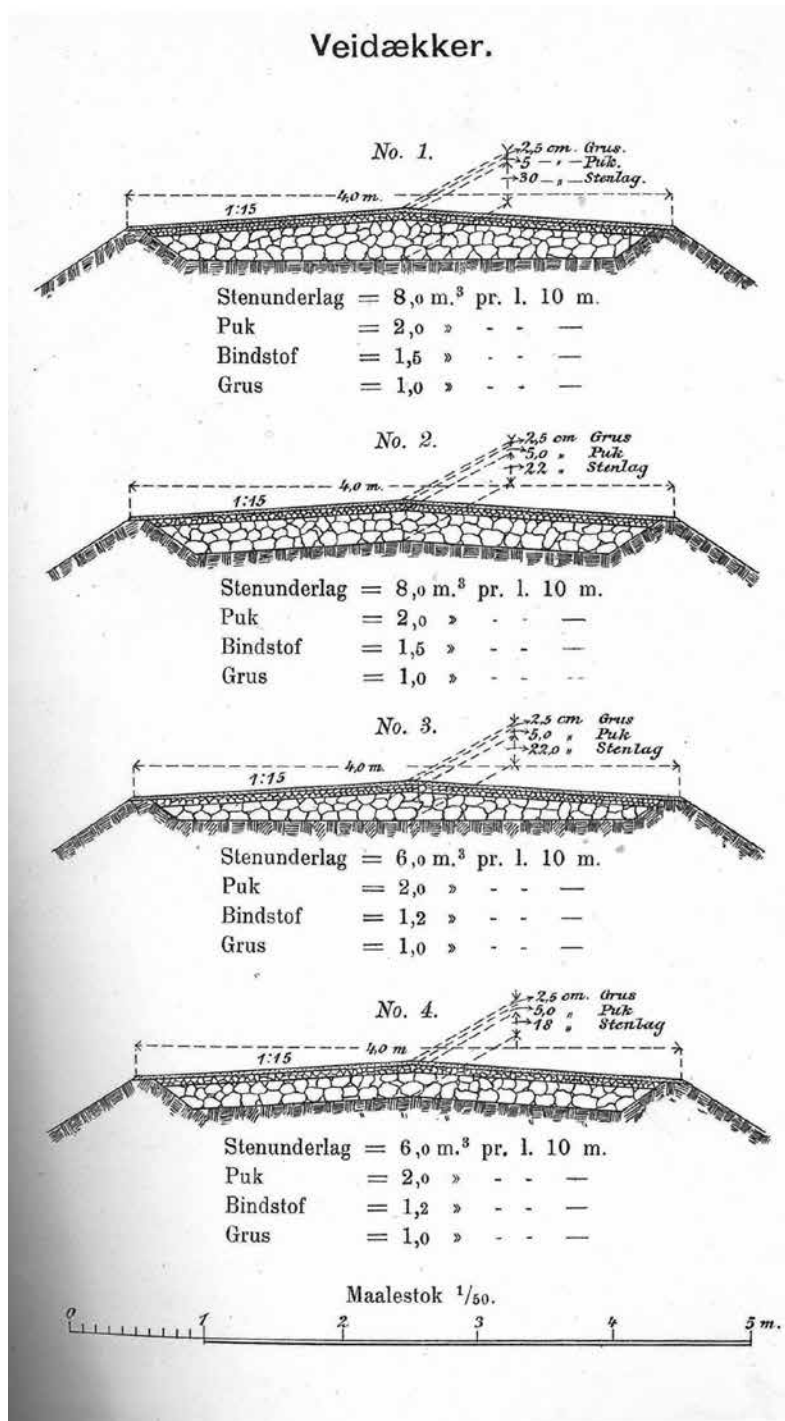
Chausseene skulle være strake for å bli kortest mulig, og de kunne bli svært bratte. I Danmark-Norge ble betegnelsen brukt fra 1760-årene og i 1790 kalte generalveiintendant Peder Anker sin veg fra Bogstad til Vækerø for en «prægtig Vei, mest som en Chaussée». Virkelig slake norske veger ble ikke bygd i Norge før i 1850-årene, og den første var Ljabrochausséen som ble planlagt av CV Bergh og bygd av HC Finne. Både i Danmark og Norge fikk chaussé-begrepet etter hvert dobbel betydning, som vegtype bygd av stein og som vegklasse «hovedveger».

I bratt terreng ble det nødvendig med 180 graders svinger "hårnålsvinger" for å oppnå maksimumsstigning på 1:20.

Makadamisering

Makadamisering er en vegkonstruksjon utviklet omkring 1820 av skotten John Loudon McAdam (1756–1836). I de første årene ble vegkroppen lagt i 25 cm tykkelse direkte på det planerte terrenget. Vegmaterialet skulle være ren, knust stein av varierende størrelse. De største steinene kunne være så store som hønseegg. Pukken ble lagt i tre lag og på overflaten måtte ingen stein være større enn 2,5 cm. På hver side av vegen skulle det være åpne grøfter.

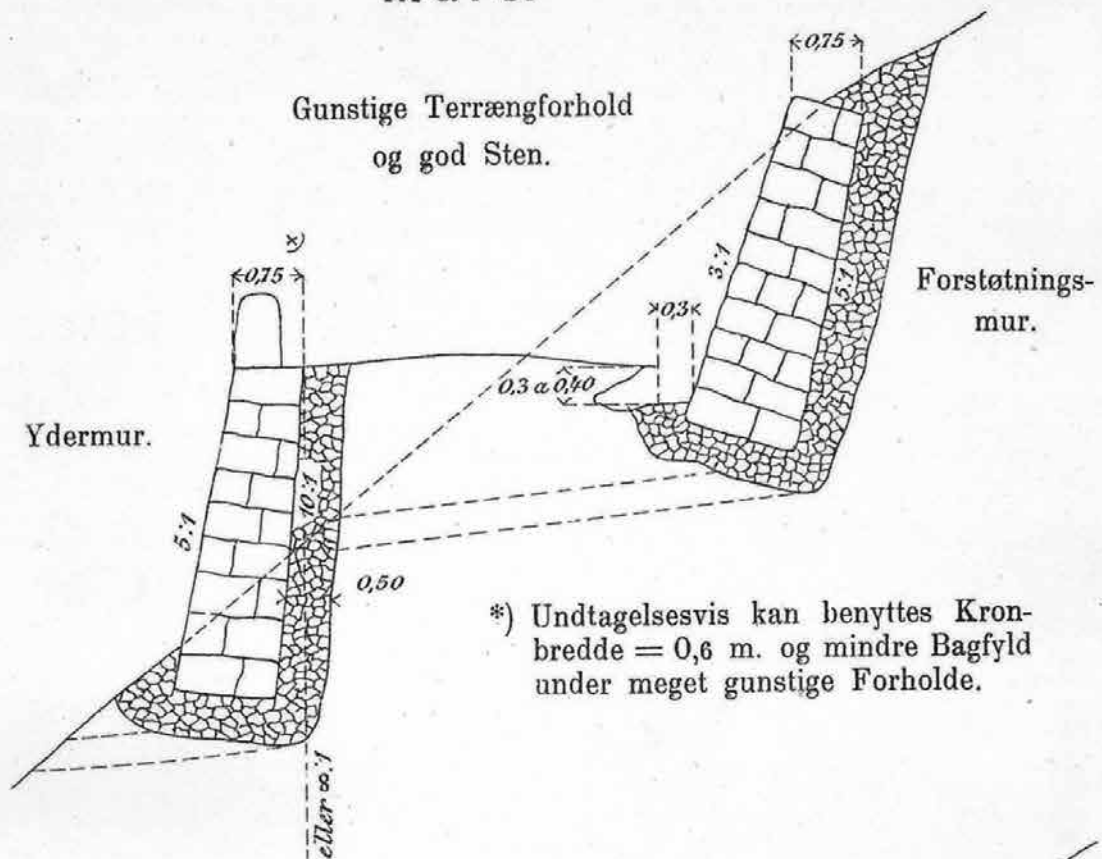
Makadamiserte veger ble billige, men de krevde systematisk vedlikehold. I Norge ble makadamisering først tatt i bruk ved byggingen av Ljabrochausséen i 1850-årene.



Over: Eksempler på vegprofiler med beskrivelse av oppbyggingen. På de fire neste sidene vises eksempler på støttmurer, stikkrenner, grøfter og stammesteiner/rekkverk. Alle tegningene er hentet fra "Normaler for Statens veivæsen, 1901.

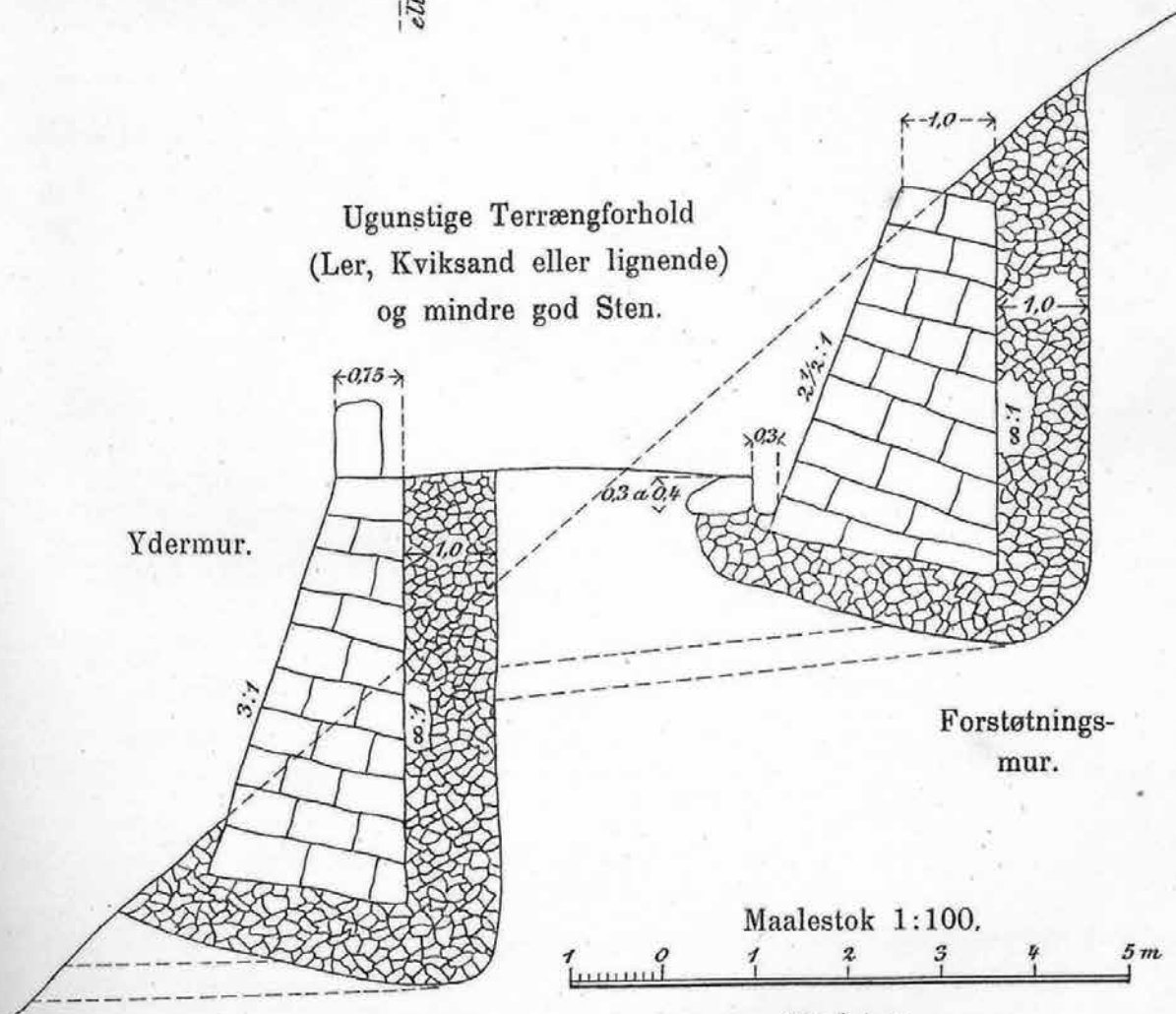
Mure.

Gunstige Terrængforhold
og god Sten.



*) Undtagelsesvis kan benyttes Kronbredde = 0,6 m. og mindre Bagfyld under meget gunstige Forholde.

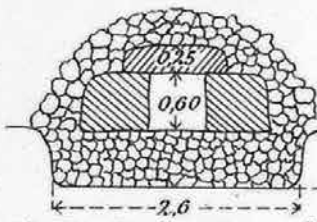
Ugunstige Terrængforhold
(Ler, Kviksand eller lignende)
og mindre god Sten.



Maalestok 1:100.

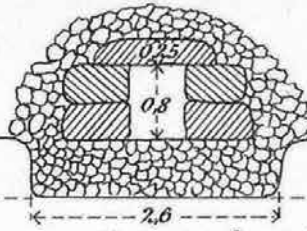


Fig. 1.



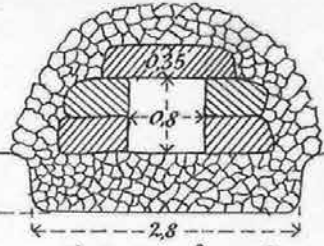
- 1) Fundament 1,55 m³ pr. l. m.
- 2) Vangemur . 0,85 » » » »
- 3) Dækheller . 0,30 » » » »
- 4) Stenfyld ca. 1,60 » » » »

Fig. 2.



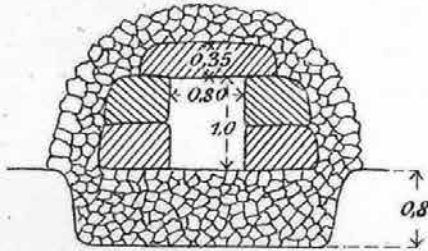
- 1) 1,55 m³ pr. l. m.
- 2) 1,10 » » » »
- 3) 0,30 » » » »
- 4) 1,80 » » » »

Fig. 3.



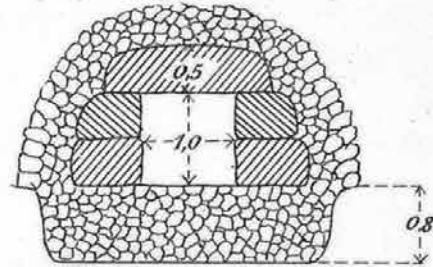
- 1) 1,70 m³ pr. l. m.
- 2) 1,10 » » » »
- 3) 0,50 » » » »
- 4) 2,00 » » » »

Fig. 4.



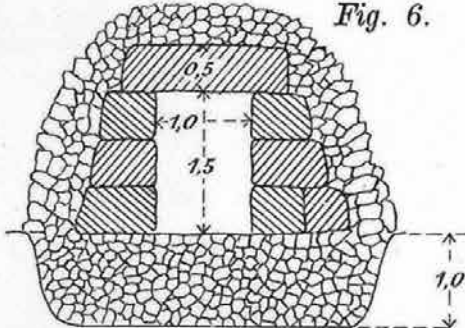
- 1) Fundament 2,20 m³ pr. l. m.
- 2) Vangemur . 1,40 » » » »
- 3) Dækheller . 0,50 » » » »
- 4) Stenfyld ca. 2,20 » » » »

Fig. 5.



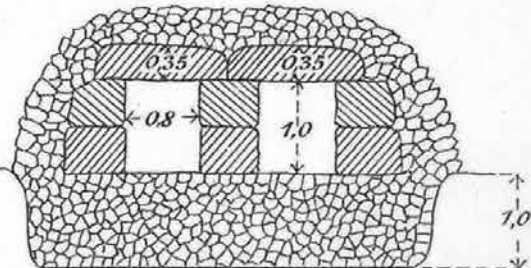
- 1) Fundament 2,40 m³ pr. l. m.
- 2) Vangemur . 1,40 » » » »
- 3) Dækheller . 0,90 » » » »
- 4) Stenfyld ca. 2,40 » » » »

Fig. 6.



- 1) Fundament 3,00 m³ pr. l. m.
- 2) Vangemur . 2,10 » » » »
- 3) Dækheller . 0,90 » » » »
- 4) Stenfyld ca. 2,80 » » » »

Fig. 7.

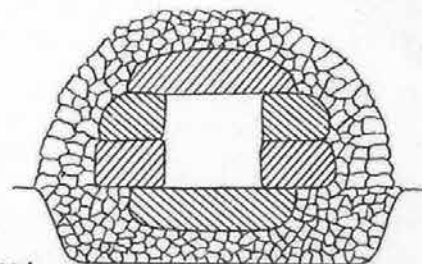


- 1) Fundament 4,20 m³ pr. l. m.
- 2) Vangemur . 2,00 » » » »
- 3) Dækheller . 1,00 » » » »
- 4) Stenfyld ca. 2,70 » » » »

Fig. 8.

Ved sterkere Strøm i Løbet
anordnes Bundheller:
(Fig. 8 og 10).

Paaskrevne Maal er m.

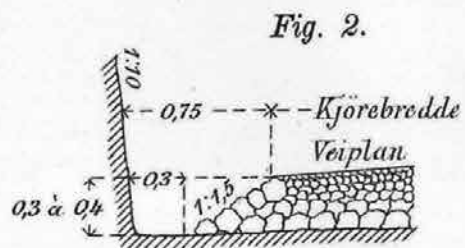
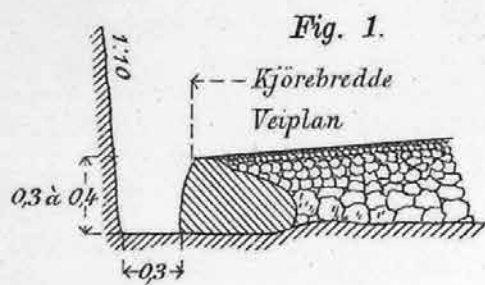


Maalestok $\frac{1}{100}$:

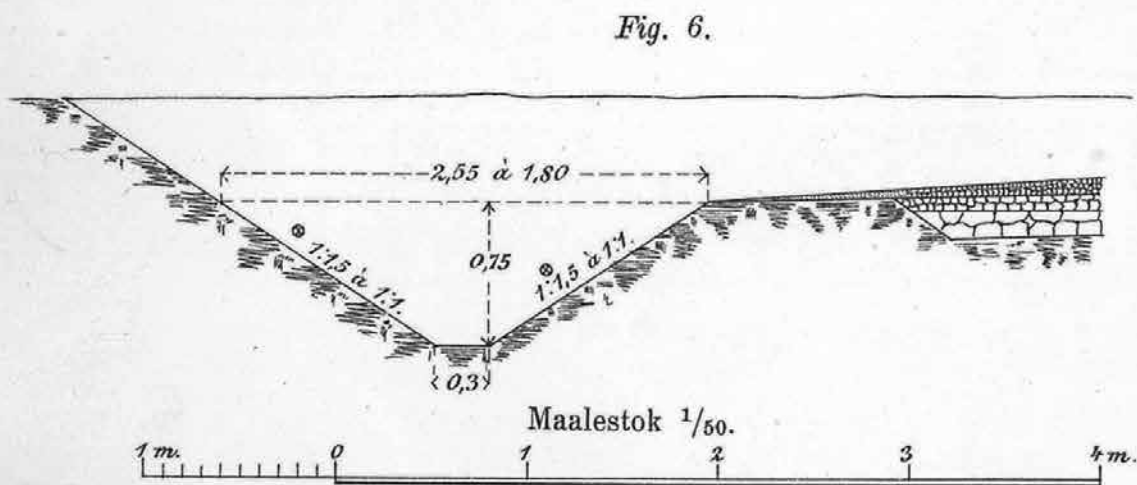
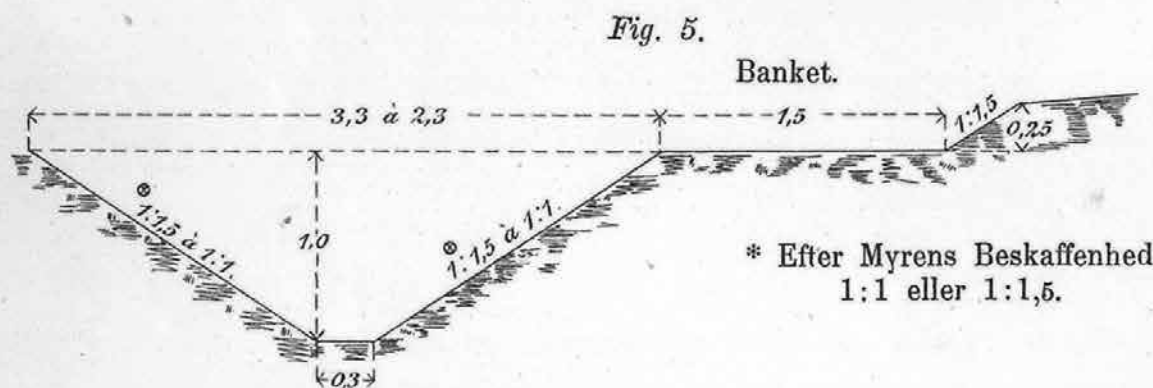
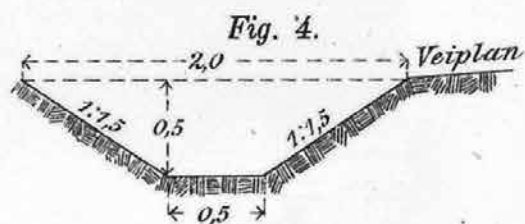
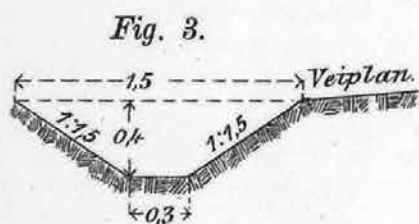


Grøfter.

I Fjeld:



I Jord og Myr:

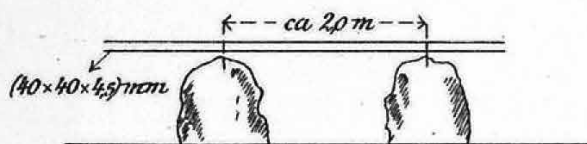


Paaskrevne Maal er Meter.

Stabbestene med Rækker samt Jernrækværk.

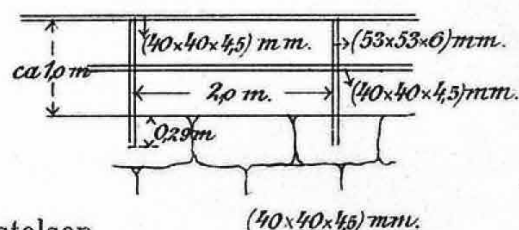
Hvor Hensyn til Færdselens Sikkerhed gør det nødvendigt, anbringes Jernrækker ovenpaa Stabbestene eller Jernrækværk. Dette kan ligeledes finde Sted, hvor Stabbestene vilde falde særdeles vanskelige at opdrive i fornødent Antal og Størrelse. Rækkerne anordnes efter følgende tegninger:

Stabber med Jernrækker.*)

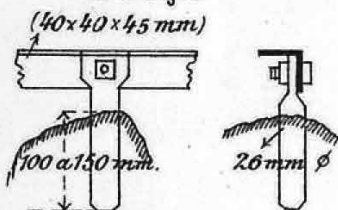


1:100

Jernrækværk.*)

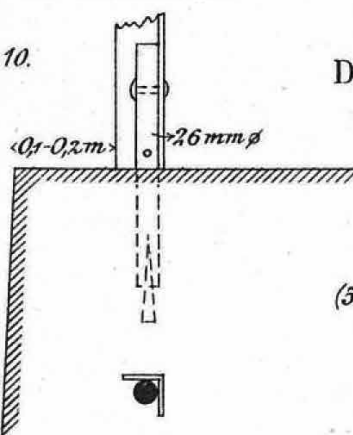


Detaljer



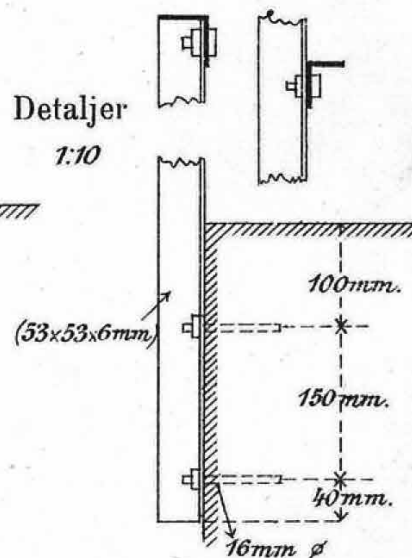
Alternativ for Befæstelsen til Murværket.

1:10.



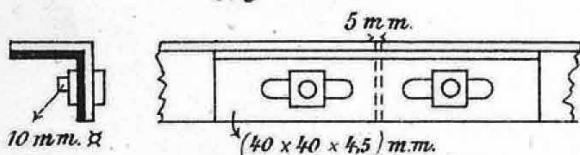
Detaljer

1:10



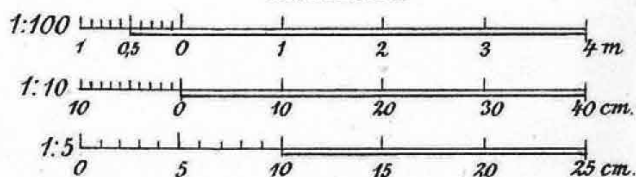
Skjød med Dilata-tionsanordning

1:5



*) Ved betydelige Længder anordnes Dilatationsskjøder. Paa farlige Steder bør der anvendes 3 Rækker.

Maalestok



Elementer som finnes på hele vegstrekningen



Vegkonstruksjon

Berbyvegen er konstruert etter det såkalte macadamiseringsprinsippet; dvs. med bærelag av stein og pukk, svakt avrundet slik at vannet renner ned i grøftene på hver side. Vegen er stabilisert med tørrmurte, skråstilte vegmurer/skråninger og sikret med stabbesteiner.

Vernehensyn

Konstruksjonen er opprinnelig og et typisk eksempel på en chaussé konstruert etter macadamiseringsprinsippet med skråstilte vegmurer/skråninger. Dette er særlig synlig der vegen ligger i skrånende terreng. Det er viktig at steinsetting under og på hver side av veidekket bevares ved evt. tiltak/vedlikehold.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Enkeltesteiner i vegmurer/skråninger kan erstattes/ remures ved behov. Vedlikeholdet skal utføres med lik stein og utføres etter tørrmuringssprinsipp som opprinnelig ble brukt. Større endringer av mur/ underdekning er søknadspliktig.



Vegdekket

Opprinnelig veidekke på Berbyvegen var av grus, i dag er bestått det av såkalt "singlet asfalt", dvs et lag av grus lagt i bindemiddel oppå asfalten. Dette gjør at vegen får mer preg av grusvei enn den ville ha fått om den hadde vært asfaltert med vanlig mørk asfalt.

Vernehensyn

Det er viktig å videreføre et dekke av singlet asfalt. Dette gir vegen et mer tidsriktig preg (som tidligere grusvei) og oppfyller dermed funksjonelle og estetiske hensyn på en bedre måte enn moderne mørk asfalt.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Vedlikehold av asfalten, enten ved lapping av eksisterende dekke eller ved nyasfaltering regnes som ordinært vedlikehold dersom det utføres med samme type dekket som beskrevet over. Det samme gjelder oppmerking av veibanen. Etablering av en ny type veidekke er søknadspliktig.

Elementer som finnes på hele veistrekningen



Stikkrenner

Langs Berbyvegen finnes det stikkrenner i form av steinkister, betongrør og plastrør. Stikkrennene skal sikre avrenning fra vegbanen og transportere bort overflatevann slik at vann fra omkringliggende områder ikke trenger inn i vegkonstruksjonen. Stikkrennenes plassering er markert på kart under hvert delområde.

Vernehensyn

De eldste stikkrennene utformet som steinkister med sidevanger og overdekning av naturstein er en del av den opprinnelige konstruksjonen og har høy verneverdi. Ved evt. tiltak i veikonstruksjonen er det viktig at disse ikke blir skadet. Nyere stikkrenner av plast har lavere verneverdi, men er likevel omfattet av fredningen.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Vegetasjonsrensing av stikkrennene regnes som ordinært vedlikehold. Stein som har sklidd ut kan settes på plass, men større utbedringer og utskiftinger er søknadspliktig. Er det behov for å bytte stikkrenner av plast eller betong bør det anlegges kistestikkrenner av stein



Grøfter

Grøftene langs Berbyvegen består i hovedsak av åpne drenggrøfter, delvis gravd ut som smale renner i terrenget, delvis med steinsatte sidevanger.

Vernehensyn

Grøftene er en viktig del av veilegemet for å lede overflatevann bort fra konstruksjonen. Det er viktig at ikke steinsettingen skades ved skjøtsel/ vedlikehold. Rensing av grøftene må derfor skje skånsomt og med redskaper som er tilpasset oppgaven og vegminnet (små maskiner, motorsag, spade eller hakke). Det er viktig at grøftene har fritt fall mot nærmeste stikkrenne.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Rensing av vegetasjon ved fjerning av busker, trær og vegetasjonsavfall regnes som ordinær skjøtsel, endringer som utvidelse av grøftene, rørlegging mm. er søknadspliktig.

Elementer som finnes på hele veistrekningen



Sideterreng og vegetasjon

Sideterreng omfatter terrenget på hver side av asfaltkanten (veiskulderen) inkludert grøfter, vegmurer/skråninger, skjæringer osv. Langs Berbyvegen er enkelte strekninger preget av skog og fjell tett inntil veibanen, andre strekk går vegen gjennom åpent jordbrukslandskap.

Vernehensyn

Sideterreng er en viktig del av veikonstruksjonen. Grøfter, vegmurer/skråninger og skjæringer skal beholde profilen og det er viktig å sørge for at det ikke gror trær og kratt i grøfter og vegmurer/skråninger. Vegetasjonsryddingen må skje skånsomt. **Håndbok 111 og krav til vegens frie rom gjelder ikke for fredet veg.**

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Fjerning av vegetasjon som kan påføre veikonstruksjonen skade i form av tilstopping av grøfter, rotsprengning i murer og fyllinger osv. regnes som ordinær skjøtsel, endring av sideterrengets profil, gravetiltak, sprengning i fjell osv. er søknadspliktig.



Linjeføring

Berbyvegens linjeføring har en tidstypisk chaussekarakter med slake stigninger og vegen lagt rundt fjellkoller heller enn å gå over dem (eller sprengt gjennom).

Vernehensyn

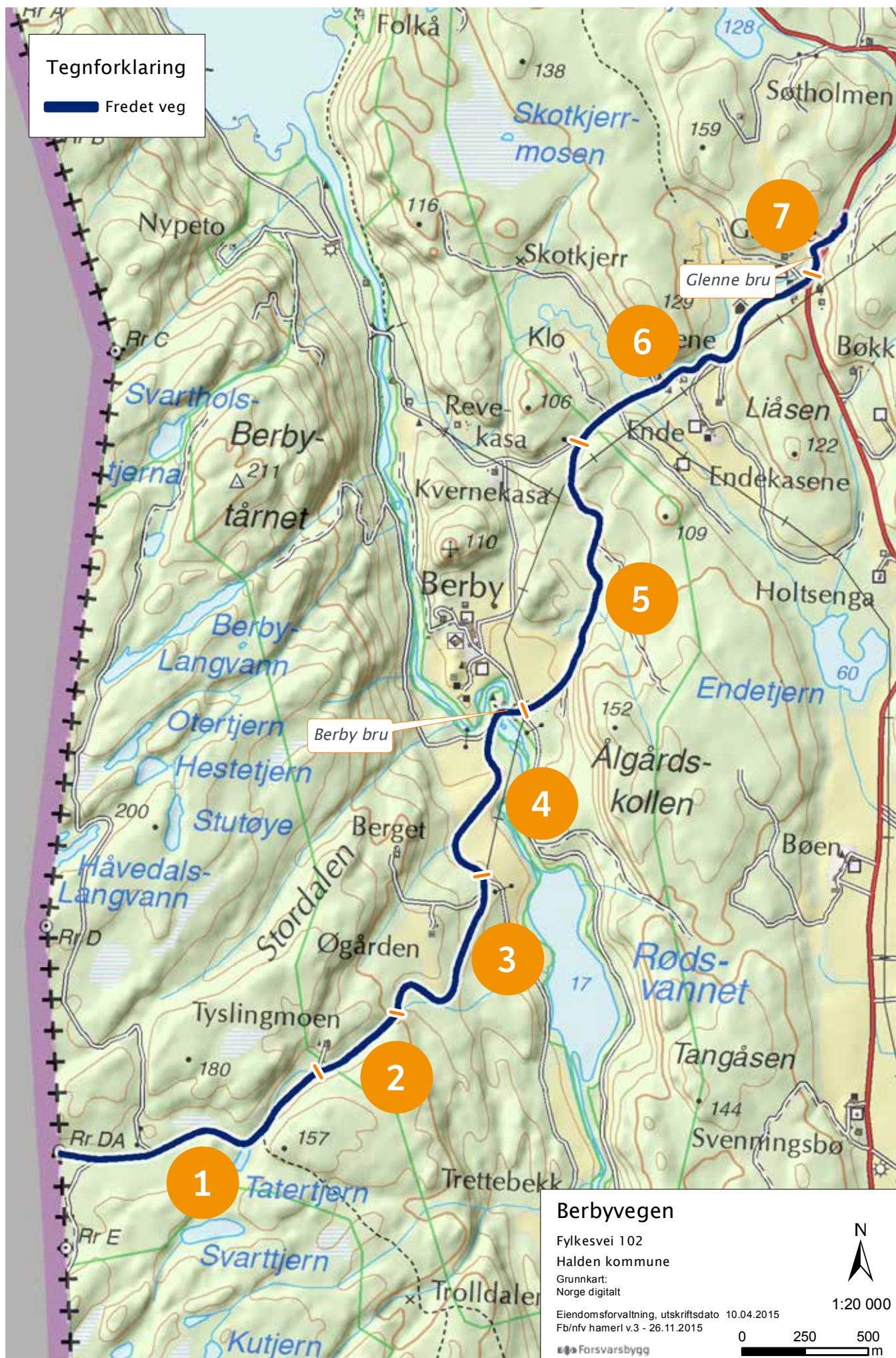
Det er viktig å ta vare på vegens kurvatur og tilpasning til terrenget.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Alle tiltak som vil endre vegens linjeføring er søknadspliktig.

Motsatt side:

Merkestein ved riksgrensen.



6.2. Berbyvegen Parseller

Berbyvegen er 5,7 km lang. Det fredete vegstrekket går fra riksgrensen til Glenne bru. For å gi en bedre oversikt, er strekningen her delt inn i 7 parseller. Parsellene er markert på kartet til høyre. Katalogen inneholder en omtale for hver parsell, samt egen omtale for Glenne bru og Berby bru.



Parsell 1

Parsell 7



Parsell 6



Parsell 5



Parsell 4



Parsell 3



Parsell 2

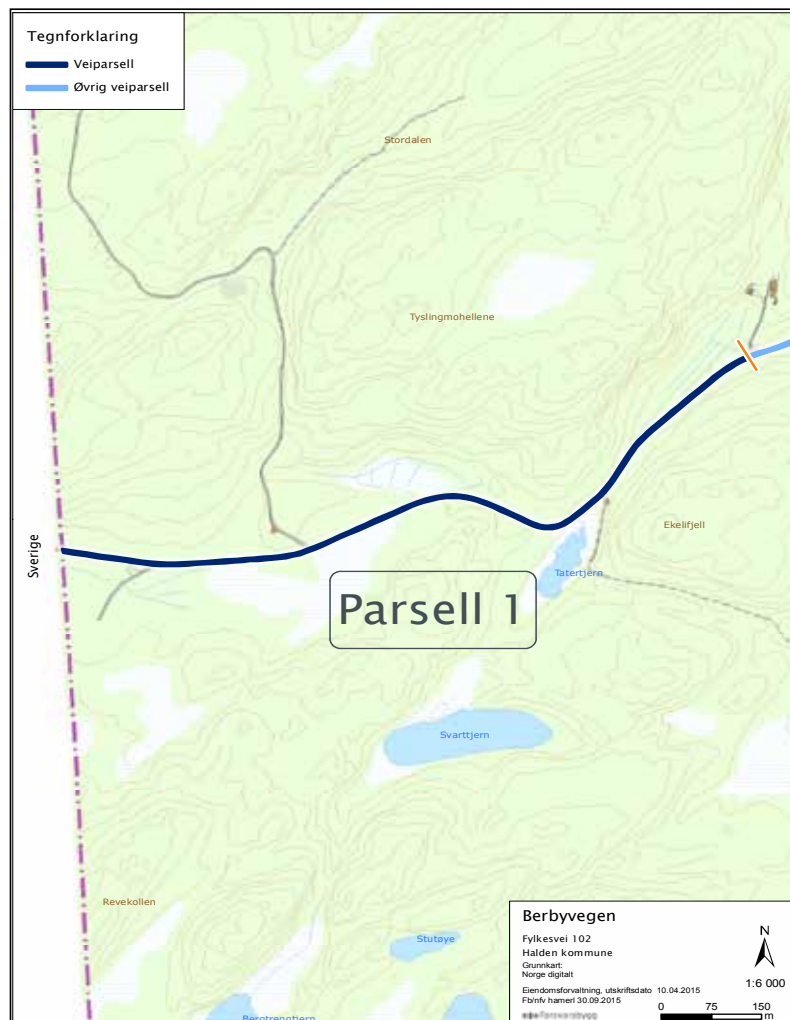


Parsell 1



Parsell 1 strekker seg fra riksgrensa og fram til litt nord for Tatertjern. Riksgrensa er markert med huggen grensegate som krysser vegen. På nordsiden av vegen er det satt opp en merkestein med året 1883 og Oscar IIs monogram hugget inn. På steinens vestside står det «Sverige» og på østsiden «Norge».

Strekningen har slak kurvatur og går delvis gjennom et skogskledd terreng der trærne vokser tett inntil veibanen, delvis gjennom mer åpent myrterreng. Strekningen har åpne grøfter tett inntil veibanen. På enkelte partier ligger grøftene mellom fjellet på ene siden, og tørrmur mot vegen på andre siden.



Bildet til høyre:
 Oversikt over de ulike typene av stikkrenner og deres plassering på parsell 1.

Viktige elementer, parsell 1



Merkestein med fundament

Ved riksgrensen står det en merkestein på steinfundament. Steinen har Oscar II monogram og årstallet 1883 hugget inn og malt med sort bengalakk på sørsiden, "Sverige" på vestsiden og "Norge" på østsiden. Bak merkesteinen står det to bjørketrær som trolig er plantet i forbindelse med anleggelsen av merkesteinen.

Vernehensyn

Grensesteinen ble trolig satt opp i forbindelse med åpningen av vegen og har høy verneverdi som del av det opprinnelige veianlegget. Det er viktig å sørge for at fundamentet ikke blir ødelagt slik at selve steinen blir ustabil. Merkesteinen er registrert som enkeltminne med eget ID-nummer i Askeladden, men er ikke formelt fredet.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Løse steiner i fundamentet kan settes på plass og grensesteinen renses for vegetasjon på en skånsom måte ved behov. Det skal ikke brukes skarpe gjenstander eller midler som lager riper. Større utbedringer og endringer ut over ordinært vedlikehold, og ved behov for oppmaling på merkesteinen avklares med Norsk vegmuseum.

Motsatt side:

1. Grensesteinen som er plassert på østsiden av vegen. To store bjørketrær vokser bak steinen.
2. Grensesteinen har huggen og sortmalt inskripsjon; Oscar IIs monogram og årstall på sørsiden, «Sverige» på vestsiden og «Norge» på østsiden.
3. Veilegget med singlet asfaltdekke («Ottadekke»).
4. Grøft mellom fjellet og tørrmurt veikant/ veiskulder



1



2



3



4



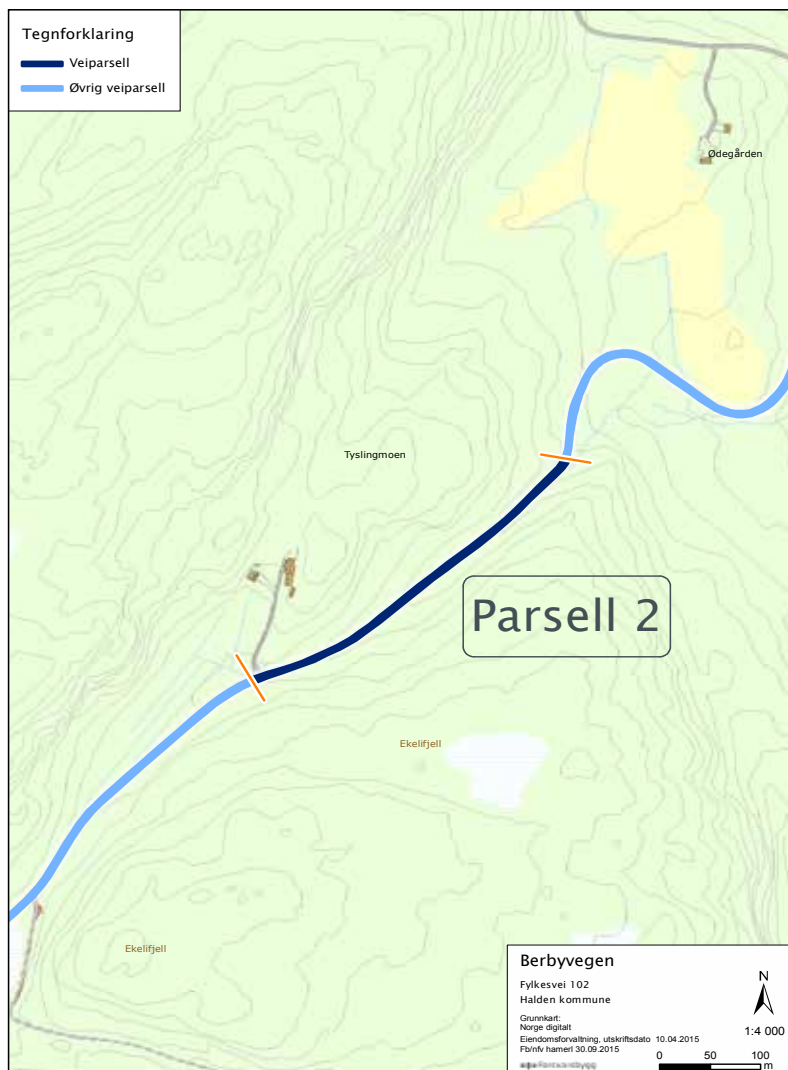
Parsell 2

Parsell 2 utgjør veistrekningen mellom Tyslingmoen og Ekelifjell. På denne veistrekningen var det i lengre tid store problemer med overvann.

Vannet som renner langs Fv 102 Berbyvegen kommer fra Tatertjern som ligger oppstrøms langs vegen mot grensen til Sverige. Utløpet fra Tatertjern i bekk langs Rv 102 Berbyvegen gikk gjennom et rør under en traktorvei fra Fv 102 og innover i marka. Dette røret var til dels gjengrodd og tilstoppet med løsmasser. Når vannføringen var stor rant vannet over vegen. Om vinteren førte dette til at det dannet seg store issvuller i veibanen. Bekken som stadig gikk over sine bredder undergravde en eldre støttemur av betong og veibanen raste ut.

I 2010 ble det gjennomført tiltak på en strekning på ca 200 meter. Tiltaket innebar blant annet sprenging av fjell, vegetasjonsfjerning og grusfylling der det tidligere gikk en bekk. Tiltaket medførte at vegens historiske tverrprofil ble borte og skapte varige sår i fjellskjæringene. For å bøte på disse skadene ble det i 2012 etablert nye tørrmurer og påført stedlige masser slik at en del av sårene i landskapet ville dekkas av vegetasjon, og det opprinnelige smalere landevogspreget/profillet gjenskapas. Tørrmurene ble bygd av granitt fra Svingen bru som tidligere var blitt revet.

Utbedringene førte til at sårene i landskapet etter veiutbedringen er blitt mindre i øyenfallende. Det er problemer med stor vannføring på denne strekningen, og det er bygd tørrmurer på begge sider av grøften for å beskytte vegkonstruksjonen mot utvasking langs vegens sørside.



Over: Kart som viser avgrensningen av parsell 2.

Under: Den utbedrede veistrekningen med nye støttemurer.



Viktige elementer, parsell 2



Gammel og ny tørrmur langs vegens nordside

På et parti langs nordsiden angis en del av strekningen er det oppmurt tørrmur mellom grøft og sideterreng. Tørrmuren er oppmurt av grovt tilhugget naturstein. Trolig er denne tørrmuren etablert på 1920-tallet.

Vernehensyn

Tørrmuren er en del av det tidlige, opprinnelige veganlegget og har høy verneverdi. Det er viktig at man ved vedlikehold bruker samme type stein og opprettholder llinjeføringen i skiftene.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Løse steiner kan settes på plass og mindre partier remures ved behov. Dette regnes som ordinært vedlikehold. Større reparasjonsarbeider eller fjerning av murpartier er søknadspliktig. Rensing av vegetasjon i og over mur bør utføres manuelt med ryddesaks.

Ny tørrmur langs vegens sørside

Tørrmur på begge sider av den vannførende grøfta ble etablert for å få bedre kontroll på vannet, og etablert i forbindelse med de avbøtende tiltakene for å gjenskepe tverrprofilen. Den avviker fra de opprinnelige tørrmurene på veistrekningen ved at steinblokkene er mer regelmessige i formen og finere tilhugget.

Vernehensyn

Muren er av nyere dato og har lavere verneverdi. Det er ønskelig at disse skal skille seg fra opprinnelige tørrmurer på veistrekningen slik at alderforskjellen blir lesbar.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Løse steiner kan settes på plass og mindre partier remures ved behov. Dette regnes som ordinært vedlikehold. Større reparasjonsarbeider, fjerning av murpartier eller etablering av nye er søknadspliktig.

Motsatt side:

Bilder viser overgangen (markert med rød strek) mellom gammel (til venstre) og ny mur (til høyre).

Til høyre:
Oversikt over de ulike typene av
stikkrenner og deres plassering
på parsell 2.

Under:
Bilder viser overgangen mellom
gammel (til venstre) og ny mur
(til høyre)

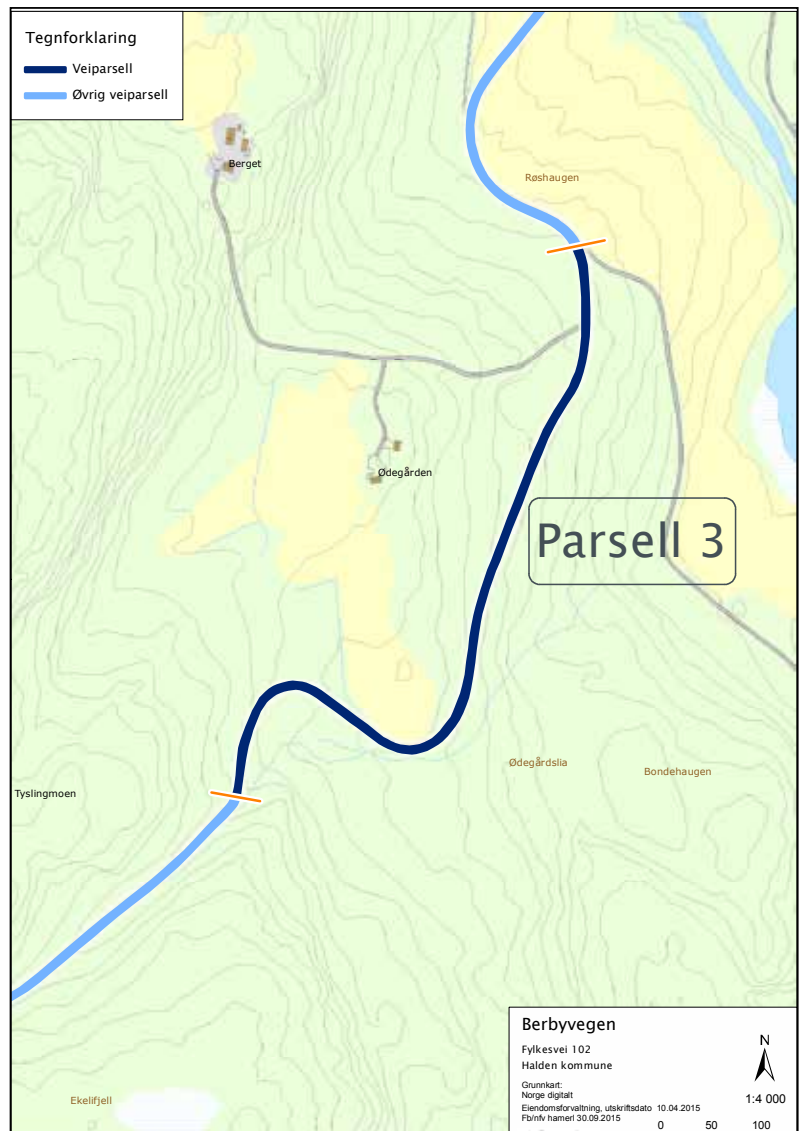




Parsell 3

Parsell 3 slynger seg på vestsiden av Rødsvannet og går gjennom et skogskledd landskap der trær og vegetasjon vokser tett inntil vegen på begge sider. Deler av veistrekningen har betongrekkverk («betonggriser»), enten på en eller begge sider av vegen. Disse er sammenføyd med jernstenger og har dreneringsspalter på undersiden.

På dette strekket ble store deler av vegen ødelagt på 1960-tallet pga. store nedbørsmengder. Dette førte til at man innførte oljegrus som veidekke. På 1960-tallet ble også grøftene utbedret og det gjort tiltak på sideterreng. Stikkrenner og rekkverk av betongrør er også fra denne perioden.



Viktige elementer, parsell 3



Betongrekkverk

Betongrekkverket er sammensatt av elementer som holdes sammen av jernstag. En del av elementene har spalter i underkant der vannet kan renne ut.

Vernehensyn

Det er viktig at avrenningsåpningen i betongrekkverket holdes fri for vegetasjon. Tette åpninger fører til at vann over tid presser rekkverket bakover.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid med å sette på plass betongelementer som har glidd ut, samt utskifting av ødelagte enkeltelementer med tilsvarende regnes som vedlikehold. Større endringer og fjerning av betongelementer er søknadspliktig.



Stikkrenne

Stikkrennen er konstruert som en steinkiste med vanger og overdekning av steinblokker. Tilgrodd med mose og vegetasjon kan den være vanskelig å få øye på.

Vernehensyn

Det er viktig at stikkrennene ettersees slik at ikke vegetasjon blir liggende og forhindre fri vannflyt.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Stein som er i ferd med å gli ut kan settes på plass, større utbedringer/ utskiftninger er søknadspliktig.

Til høyre:
Oversikt over de ulike typene av stikkrenner og deres plassering på parsell 3.

Under:
Strekning der deler av asfalten er nylagt. Singlet asfalt har en mørkere nyanse når den er nylagt. Når det slites noe ned vil grusen komme fram og asfaltdekket få det samme uttrykket som dekket på vegen for øvrig.

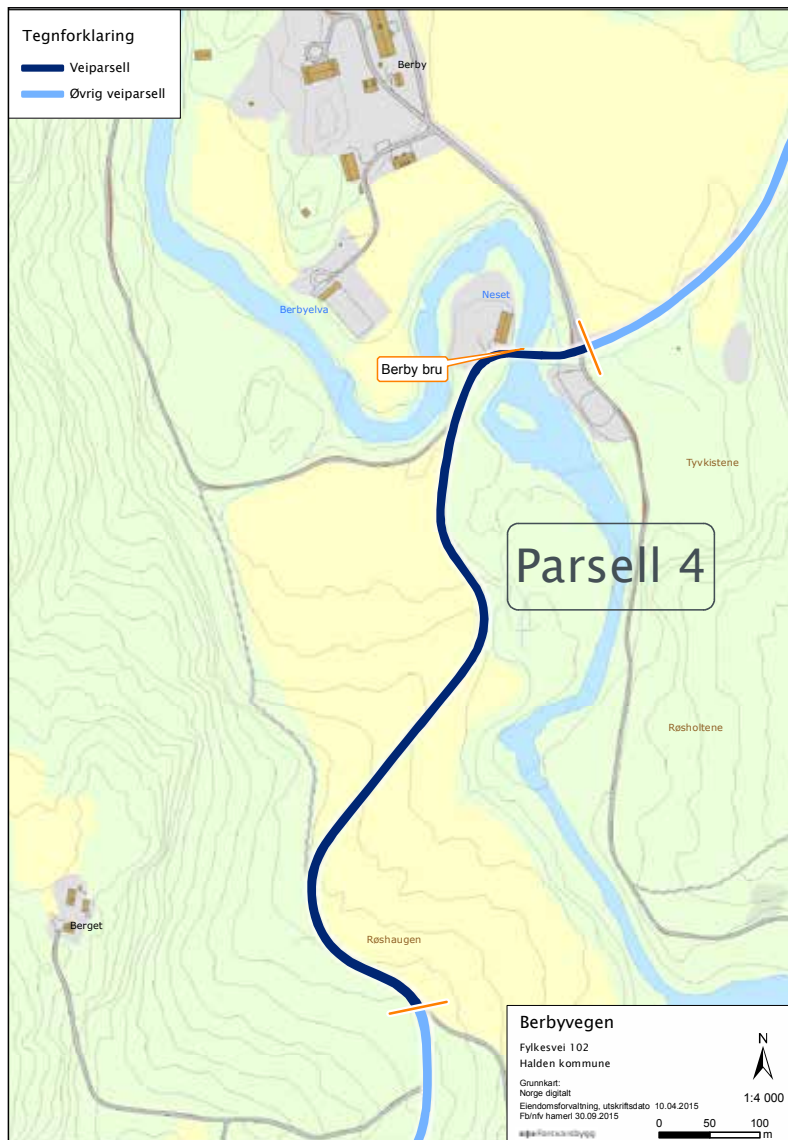




Parsell 4

Parsell 4 starter der landskapet åpner seg og går gjennom et jordbruksladskap som tilhører Berby gård, og over Berby bru. Berby bru med fundament, konstruksjon og rekkverk er også omfattet av fredningen. Dette er en nyere bru, men er bygd på fundamentene fra en eldre konstruksjon som antakelig var av tre (Berby bru omtales i eget skjema). Vegen på begge sider av brua har stabbesteiner av Iddefjordsgranitt med trekkverk. Parsellen slutter ved alleen opp til Berby gård.

I parsell 4 går Berbyvegen gjennom landbruksarealet som eies av Berby Herregaard. Gården har historie tilbake til middelalderen og ble i 1639 adelig. Fortsatt er gården i full drift med skogbruk, jordbruk og griseoppdrett som viktigste inntektskilde. Enningdalselva renner nordover fra sjøen Bullaren i Sverige og inn i Norge gjennom Enningdalen og ender ut innerst i Iddefjorden. Elva har en egen laksestamme og området knyttet til Berby Herregård og Enningdalselva er registrert som landskapsvernområde i Miljøstatus.no.



Viktige elementer, parsell 4



Stabbesteiner med rekkverk av tre

En del av strekningen i parsell 4 har opprinnelig rekkverk, dvs. stabbesteiner av Iddefjordsgranitt med rekkverk av tre. På denne strekningen har disse rekkverkene blitt restaurert.

Vernehensyn

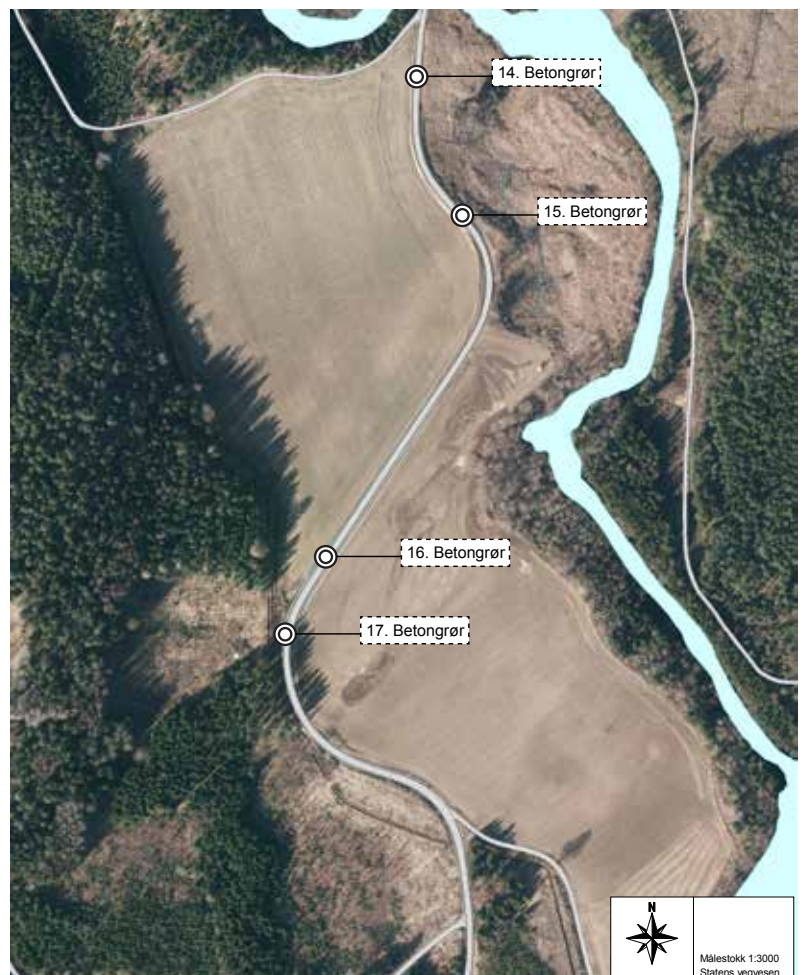
Rekkverket er en del av den opprinnelige veikonstruksjonen og har høy verneverdi. Det er viktig at rekkverket ikke skades ved arbeid med f.eks. grøfter, sideterreng og brøyting av vegen.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid med å sette på plass stabbesteiner som sklir ut og trenger ny fundamentering regnes som ordinært vedlikehold. Det samme gjelder utskifting av trelekter med tilsvarende treslag, dimensjon og tilskjæring/ profil. Flytting/ fjerning av hele eller deler av rekkverket er søknadspliktig.

Til høyre:
Oversikt over de ulike typene av
stikkrenner og deres plassering
på parsell 4

Under:
Vegstrekning med restaurert
rekkeverk (når?)

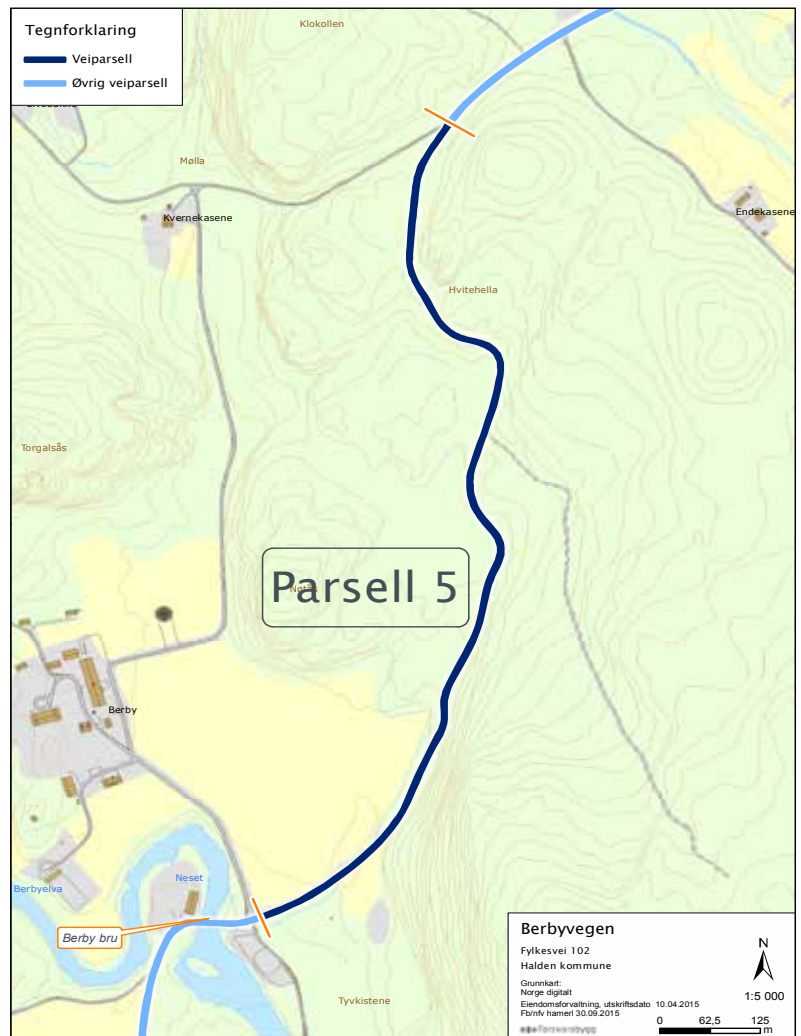


A scenic landscape featuring a gravel road on the left, a wooden fence running along a grassy verge in the center, a plowed field on the right, and a forested hill in the background under a clear blue sky.

Parsell 5

Parsell 5 går fra innkjørselen (alleen) til Berby gård og nordover gjennom skogen til Hvitehella. Parsellen slutter der den møter den gamle vegen fra Berby.

Vegen går delvis gjennom åpent jordbrukslandskap og delvis gjennom et skogskledd område.



Viktige elementer, parsell 5



Stabbesteiner med rekkverk av tre

En del av strekningen i parsell 5 har opprinnelig rekkverk, dvs. stabbesteiner av Iddefjordsgranitt med rekkverk av tre.

Vernehensyn

Rekkverket er en del av den opprinnelige veikonstruksjonen og har høy verneverdi. Det viktig at rekkverk ikke skades ved arbeid med f.eks. grøfter, sideterreng og brøyting av vegen.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid med å sette på plass stabbesteiner som sklir og trenger å festes på nytt er å regne som ordinær skjøtsel. Det samme gjelder utskifting av trelekter med tilsvarende treslag, dimensjon og tilskjæring/ profil. Endring eller fjerning av hele eller deler av rekkverket er søknadspliktig.



Betongrekkverk

Deler av parsell 5 har betongrekkverk. Betongrekkverket er sammensatt av elementer som holdes sammen av jernstag. En del av elementene har spalter i underkant der vannet kan renne ut.

Vernehensyn

Det er viktig at avrenningsåpningen i betongrekkverket holdes fri for vegetasjon. Tette åpninger fører til at vann over tid presser rekkverket bakover.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid med å sette på plass betongelementer som har glidd ut, samt utskifting av ødelagte enkeltelementer med tilsvarende regnes som vedlikehold. Større endringer og fjerning av betongelementer er søknadspliktig.

Til høyre:
Oversikt over de ulike typene av stikkrenner
og deres plassering på parsell 5

Under:
Bildet viser endepunktet for parsell 5,
nemlig der hvor ny og gammel trasé møtes.
Den gamle traséen fra før 1882 gikk via
Berby gård, mens den nye ble lagt utenom.
I denne delen av parsellen er rekkverket
blitt restaurert.



2



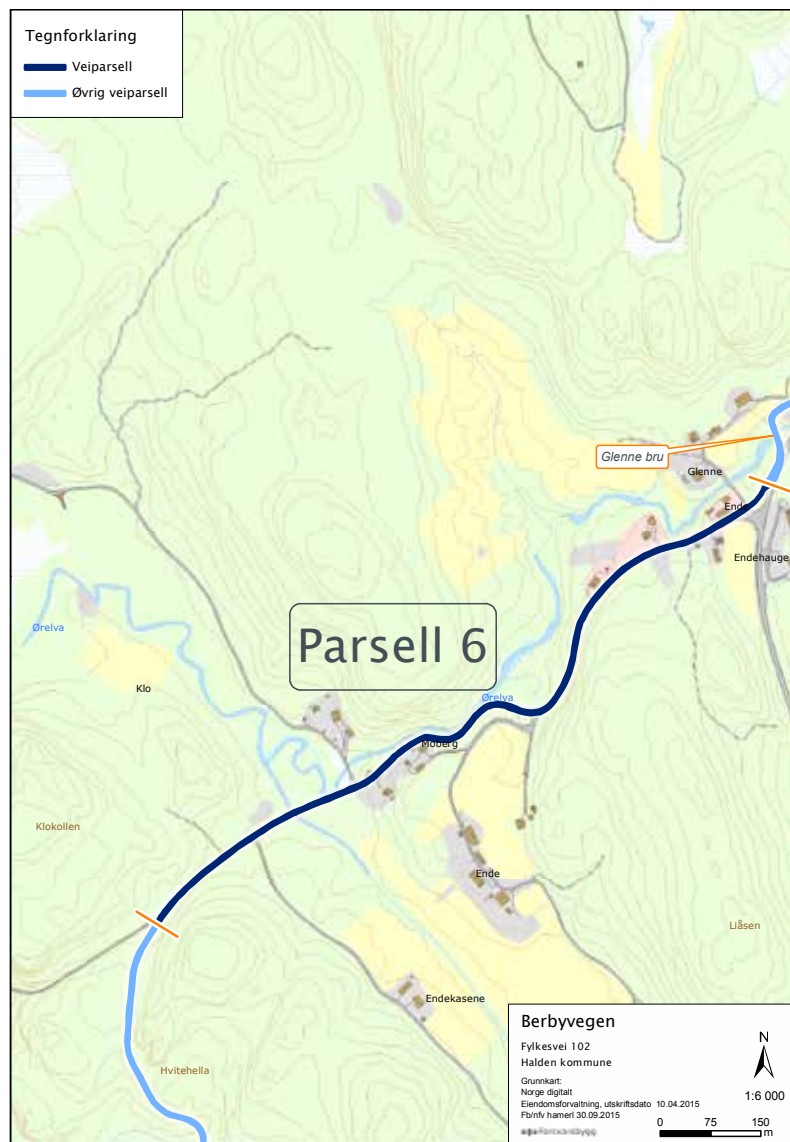
Parsell 6

A scenic view of a paved road winding through a dense forest of tall evergreen trees. A concrete drainage ditch runs along the left side of the road. The text 'Parsell 6' is overlaid in large orange letters.

Parsell 6 går i nordøstlig retning forbi den gamle tollstasjonen og videre opp til Glenne bru.

På denne strekningen er det flere ulike typer rekkverk; både betongrekkverk og to ulike typer av natursteinsrekkverk. Deler av rekkverket er blitt restaurert ved at stabbene som var sklidd ut er satt på plass og råttent trekkverk er erstattet med nytt. Det finnes også et mindre strekk med rekkverk av større natursteinblokker som står på tørrmur.

Vegen går forbi den gamle tollstasjonen ved Tyslingmovegen. Bygningene inngår ikke i fredningen.



Viktige elementer, parsell 6



Stabbestein på tørrmur

Deler av stabbesteinsrekkverket er fundamentert på tørrmur. Disse steinblokkene har noe større dimensjon enn de øvrige og finnes kun i denne parsellen.

Vernehensyn

Rekkverket har høy verneverdi som en del av det opprinnelig veianlegget. Det er viktig at man renser vekk trær og busker som måtte etablere seg i tørrmuren slik at ikke steiner presses ut av stilling da dette på sikt kan føre til at stabbesteinene raser ut.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Skånsom vegetasjonsrydding og stabilisering av steiner regnes som ordinær skjøtsel. Større istandsettingsarbeid er søknadspliktig.



Betongrekkverk

Deler av parsell 5 har betongrekkverk. Betongrekkverket er sammensatt av elementer som holdes sammen av jernstag. En del av elementene har spalter i underkant der vannet kan renne ut.

Vernehensyn

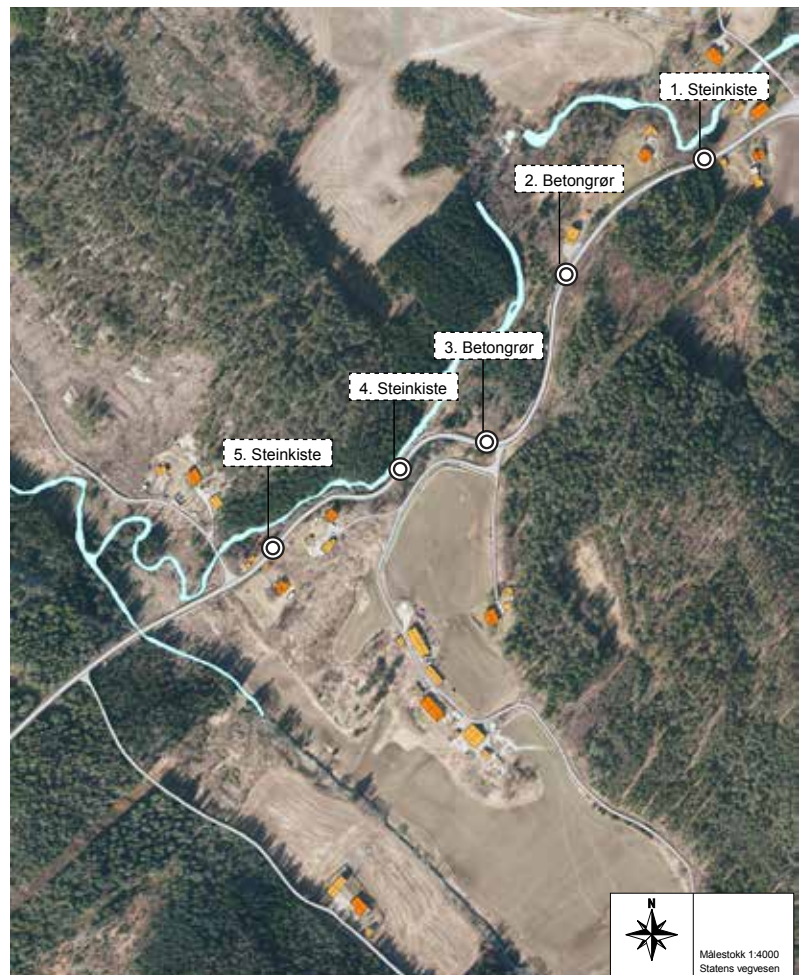
Det er viktig at avrenningsåpningen i betongrekkverket holdes fri for vegetasjon. Tette åpninger fører til at vann over tid presser rekkverket bakover.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid med å sette på plass betongelementer som har glidd ut, samt utskifting av ødelagte enkeltelementer med tilsvarende regnes som vedlikehold. Større endringer og fjerning av betongelementer er søknadspliktig.

Til høyre:
Oversikt over de ulike typene av
stikkrenner og deres plassering
på parsell 6

Under:
Vegen går forbi den gamle
tollstasjonen ved Tyslingmo-
vegen. Bygningene inngår ikke i
fredningen.

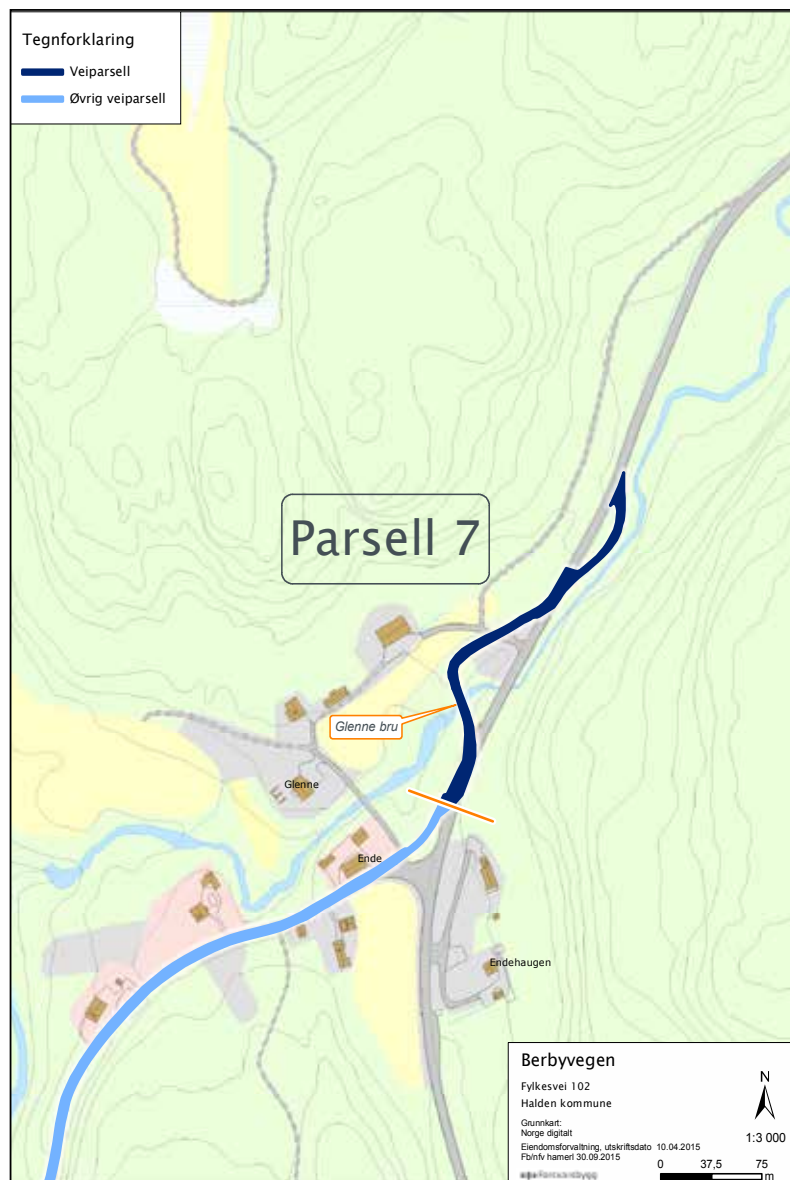


A photograph of a stone bridge with a central arch, surrounded by lush greenery and trees. The bridge is made of dark, mossy stones and has a decorative railing on top. The archway is partially obscured by the large orange text. The stream flows under the arch, creating white water. The foreground is filled with dense green ferns and other plants.

Parsell 7

Parsell 7 utgjør siste del av det fredete veistrekket, og omfatter Glenne bru og en eldre gruslagt del av vegen som er omlagt og går i en bue på østsiden av den asfalterte vegen. Glenne bru er en hvelvkonstruksjon fra 1902 av huggen granitt. Brua er 22 lang og 6 meter høy (brua er beskrevet i eget skjema). Den har stabbesteinsrekkverk festet med anleggskinner. Brua ligger ved nordøstlig grense for fredningen og krysser Øreelva som kommer fra Øresjøen ved Prestebakke og som renner ut i Enningsdalselva/Berbyelva.

Brua er statlig listeført, men ikke formelt fredet.



Viktige elementer, parsell 7



Stabbesteiner med rekkverk av tre

En del av strekningen i parsell 4 har opprinnelig rekkverk, dvs. stabbesteiner av Iddefjordsgranitt med rekkverk av tre. På denne strekningen har disse rekkverkene blitt restaurert.

Vernehensyn

Rekkverket er en del av den opprinnelige vegkonstruksjonen og har høy verneverdi. Det er viktig at rekkverket ikke skades ved arbeid med f.eks. grøfter og sideterreng.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid med å sette på plass stabbesteiner som sklir og trenger å festes på nytt er å regne som ordinær skjøtsel. Det samme gjelder utskifting av trelekter med tilsvarende (samme treslag, dimensjon og tilskjæring/ profil).

Grusvei

I parsell 7 er en del av den gamle vegen bevart. Den går i en bue på østsiden av fv 220/Iddefjordvegen. Vegen har grusdekke og opprinnelig stabbesteinsrekkverk.

Vernehensyn

Grusvegen viser Berbyvegens opprinnelige trasé og hvordan vegen så ut før den ble asfaltert på 1960-tallet. Vegstrekningen har derfor høy dokumentasjonsverdi og det er viktig at den bevares intakt. Det er viktig at vegdekket ikke endres, og at man eventuelt benytter grusdekke av tilsvarende kvalitet ved fremtidige utbedringer.

Vedlikehold/ søknadspliktig tiltak

Arbeid som vegetasjonsrens og evt. påfyll av grus tilsvarende den opprinnelige regnes som ordinær skjøtsel. Større utbedringer/ endringer som gravearbeid, endring av dekke osv. er søknadspliktig.

Motsatt side:

1. Opprinnelig grusveg går i en bue utenom fv 220.
2. Det er satt opp sperringer på begge sider av Glenne bru for å hindre kjøring på brua. Glenne bru ligger langs vestsiden av fv 220.



1



2

6.3 Glenne bru

Brutype	Hvelvbru
Askeladden-ID	129039-2
Vei-/brunummer (Brutus-ID)	Ikke opprettet for denne brua
Ref. til Nasjonal verneplan	265b
Byggeår	1902 (bygd på fundamentene fra en eldre bru fra 1865(?))
Koordinater	X: 299426 Y: 6542819
Arkitekt	Smaalenenes amtingeniørkontor
Vernehensyn	Brua er statlig listeført, men ikke formelt fredet. Bruas mest sårbare punkt er vangene på begge sider av elva. Brua har ikke vingemurer som styrer vannet gjennom åpningen. Dersom det blir liggende stokker, stein eller andre ting som styrer vannet mot murkonstruksjonen kan dette føre til utvasking og undergraving av fundamentene. Sideterreng og selve tørrmuren bør holdes mest mulig fri for vegetasjon. Det skal ikke brukes noen form for mørtel i muren ved reparasjoner.

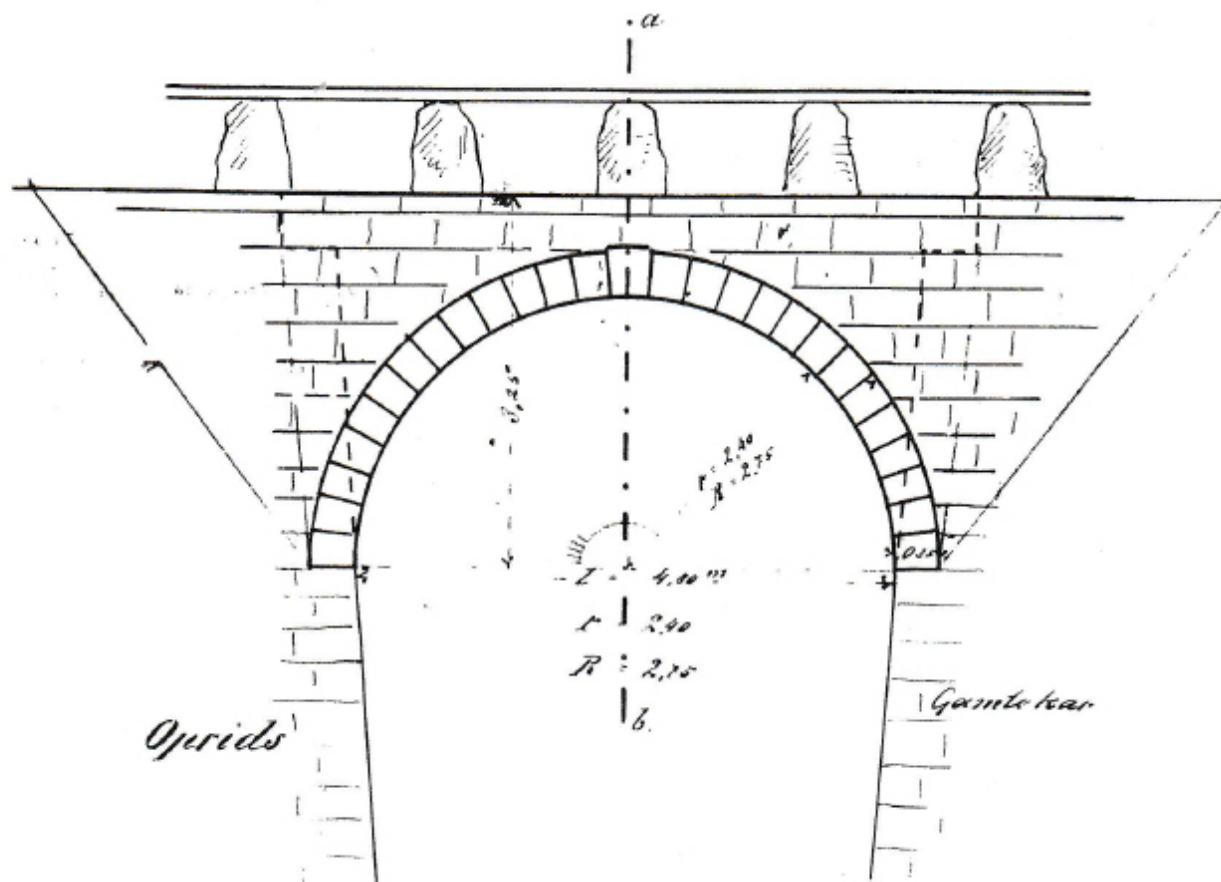


Glenne bru er en tørrmurt steinhvelv bru fra 1902 utført i huggen granitt der hvelvet er utført av fint tilhuggen stein, mens muren forøvrig er av grovere stein. Hvelvet er bygd i en bue over en forskaling. Buen tar opptrykket av egenvekten.

Brua er bygd på fundamentene fra en eldre bru og er 22 lang og 6 meter høy. Den har dekke av grus og gress og et stabbesteinsrekkverk festet med anleggskinner. Den krysser elva tilnærmet vinkelrett.

Glenne bru slik den er bevart i dag sto ferdig 24. januar 1902 etter tegninger utført av Smaalenes amsingeniørkontor. Dagen etter ble stillasene fjernet i følge påskrift på tegningen: «uden at nogen sætning i hvælvet ved de opsatte høidefliser kunde observeres. Broen blev derpaa trafikeret af 2 belastede stenvogne, af en nettovægt resp. 1,3 og 1,0 ton. De blev paakjørte, saaledes at broen blev påkjendt såvel for skjæv som symetrisk belastning, uden at noen senkning i hvelvet kunde merkes.»

Brua ble bygd på fundamentene/brukarene fra en eldre bru som trolig er fra 1865. Glenne bru var i bruk helt fram til 1961. I løpet av disse årene ble det gjort en del endringer. Det viktigste var at de store stabbesteinene på hver side ble fjernet for å gi plass til toveis trafikk. I 1961 ble det sprengt ut en ny kulvert over bekkefare og vegen lagt om. I årenes løp grodde området til med trær og kratt inntil ivrige medlemmer av vegvesenets pensjonistforening i 1990 satte i gang med rydding og restaurering; Trær og kratt ble fjernet og deler av det opprinnelige rekkverket kom på plass.



Konstruksjonstegning av Glenne bru fra 1902





Dekket over brua er i dag tilgrodd med gress.



Rekkverk av stabbestein og metall

6.4 Berby bru

Brutype	Bjelkebru
Askeladden-ID	129039-3
Veg-/brunummer (Brutus-ID)	01-0094
Ref. til Nasjonal verneplan	265c
Byggeår	1939
Koordinater	X: 298211 Y: 6541004
Vernehensyn	Brua er fredet som en del av Berbyvegen og er et eksempel på en brutype som var vanlig fra 1930-tallet. Rekkverket er tidstypisk for 1900-tallet og er en type som de siste årene er blitt skiftet ut mange steder. De begynner derfor å bli skjeldne. Det er viktig å ta vare på de gamle natursteinsfundamentene fra den opprinnelige brua. Asfaltering med singlet asfalt og oppmaling av rekkverket med samme farge og malingtype tilpasset underlaget regnes som vedlikehold, endringer av rekkverk og konstruktive elementer er søknadspliktig.



Berby bru er en utkraget bjelkebru med to spenn. Den er 27,19 m lang og 5,5 m bred. Landkarene er av tørrmurt huggen naturstein.

Brua er konstruert av stål, stein og betong. Den hviler på landkar av huggennaturstein. Brua understøttes av en betongkonstruksjon/sokkel som er fundamentert i elva. To kraftige stålbejelker bærer et dekke av betong. Betongdekket er asfaltert og singlet. Brua har 1 m høyt gråmalt stålrekkverk.

På eldre bilder ser vi at det går en bru over Enningdalselva på samme sted som i dag. Brua var trolig en trebru fundamentert på landkar/brukar av tørrmurt naturstein. Dagens bru ble oppført i 1939, delvis på de gamle fundamentene.



7

Tilsyn, brannvern og dokumentasjon

7.1 | Tilsyn

Det gjennomføres jevnlig tilstandsvurderinger av veger og bruer. Rapport legges inn i eiendoms- og forvaltningsdatabasen, Fasillit. Tilstandsrapportene danner grunnlag for drift- og vedlikeholdsplan for Berbyvegen.

7.2 | Dokumentasjon

Rapport legges inn i eiendoms- og forvaltningsdatabasen Fasillit og danner grunnlag for drifts- og vedlikeholdsplan.

8

Historikk

Berbyvegen før 1880-tallet

Berbyvegen ble skrevet inn i historien 12. september 1808. Danmark/ Norge var kommet med i Napoleonskrigen på fransk side, mens svenskene støttet England. I 1808 gikk en svensk arme til angrep mot Enningdalen og det kom til slag, først ved Prestebakke og senere ved Berby. De norske styrkene ved Berby var ledet av major Krebs og kampene endte med at svenske styrker måtte trekke seg tilbake. 23 norske soldater og 50 svenske ble drept i slaget. På dagen 100 år etter slaget ble det reist en bauta på Berby rett ved alleen opp til Berby gods.

Tidlig på 1800-tallet gikk vegen i en litt annen trasee enn den gjør i dag. På Peter Wergmanns litografi fra 1935 (motsatt side) ser vi at vegen den gangen gikk gjennom tunet på Berby gods og opp gjennom fjellskottet. I dag går vegen østover fra brua og rundt åssidene. Denne omleggingen skjedde forbindelse med utbyggingen av Smaalandsbanen på 1870-tallet og var nødvendig for å få fraktet folk og gods til Prestebakke stasjon. Den nye vegen ble anlagt etter et nytt prinsipp for veibygging.

Chausseprinsippet

I 1851 ble det vedtatt en ny veglov i Norge som baserte seg på et nytt prinsipp for vegbygging, nemlig chausseprinsippet. Prinsippet gikk ut på å legge vegene mest mulig horisontalt i terrenget slik at man unngikk veldig bratte stigninger. Stigningen skulle helst ikke overstige 1:20. Der man tidligere hadde lagt vegen over et fjell, la men dem nå rundt fjellet. Var stigningen svært bratt kunne vegen også bli lagt som "hårnålssvinger" opp langs fjellsiden. På den måten ble vegen slakere og man kunne frakte større og tyngre last.

Prinsippet innebar også nye idealer for vegkonstruksjon og oppbygging (såkalt macadamisering). Under topplaget skulle vegen bestå av 15-20 cm grov pukk. Topplaget av grus ble lagt med et fall ut mot sidene slik av vanne ble ledet bort i åpne sidegrøfter.

Berbyvegen ble bygd etter dette prinsippet og var første landbaserte grenseovergang mellom Norge og Sverige i denne delen av Østfold. Opprinnelig var vegen bygd som grusveg med stabbesteiner som rekkverk. Vegen hadde to bruer; Glenne bru ved Ende og Berby bru ved Berby gård. På bildet til nederst til høyre kan vi ane hvordan den opprinnelige brua over Enningdalselva var utformet.

Endringer og utbedringer

Vegen har beholdt sin chaussé-karakter, selv om enkelte endringer har funnet sted. På 1920-tallet ble det utført en del utbedringer bl. a. ved breddeutvidelse i innekurver. De største endringene kom likevel på 1960-tallet. På grunn av sterk vannføring var det stadig behov for utbedringer av grusdekket. Berbyvegen ble derfor en av de første vegene i Halden som ble oljegruset. Dette skjedde tidlig på 1960-tallet. Senere ble vegen asfaltert. På en del av strekningen ble også rekkverkene skiftet ut med elementer av betong. I 1961 ble det sprengt ut en ny kulvert ved Glenne bru. Vegen ble lagt utenom den gamle steinhvelvsbrua, men den gamle traseen er fortsatt synlig i terrenget på hver side av brua. Den siste endringen som ble foretatt var i 2010 da vegen raste ut i en strekning på 200 meter. For å utbedre vegen ble fjellpartier sprengt bort for å gi plass til grøfter og drenering. Tiltaket etterlot seg så i landskapet som to år senere ble utbedret i samarbeid med Riksantikvaren.

Bilder på motsatt side:

Øverst: Truslews trykk fra kampene i 1808 er interessant i vei-historisk sammenheng fordi det viser bruas strategiske betydning. Foto: Østfoldmuseene - Halden historiske samlinger.

Nederst:

Peter Wergmanns litografi av Berby fra ca. 1835. Her synes brua, som ligger på samme sted i dag. Vegen følger delvis samme veifar, dog ikke på østsiden av elva: Vegen gikk den gang gjennom tunet og opp Skottet, mens dagens trasé går fra brua rett østover rundt åssidene. Foto: Idd og Enningdalen Historielags bildesamling.





Over: Utsikt over Berby gods og Rødsvannet. Vi ser alleen opp til gården, Berby bru og vegen som slynger seg mot vest. Foto: Idd og Enningdalen historielags bildesamling.

Under: Helge og Harry Johansen fra Ende mens de jobber med utbedring av vegen. Faren var veivokter og var bosatt på Ende. Bildet er ikke datert. Foto: Idd og Enningdalen historielags bildesamling.





Over: Grinda ved tollstasjonen i Tyslingdalen. Fra venstre; Kjell Furuvarp og Gunnar Johansen. Bildet er udatert. Foto: Id og Enningdalen historielag bildesamling.

Under: Toller Asbjørn Signebøen ved Tyslingmoveien tollstasjon på Ende, fotografert i 1949. Asbjørn var helt fersk som toller og hadde ennå ikke fått uniform da dette bildet ble tatt, så i mellomtida hadde han fått sydd løveknapper på en dressjakke. Foto: Idd og Enningdalen Historielags bildesamling.



9

Kilder

Skriftlige kilder

Statens vegvesen. Vegvalg, Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, 2002.
Årbøker for Norsk vegmuseum

Muntlige kilder

Nettsider

Statens vegvesen: www.vegvesen.no/kvalitetssystemet
Norsk vegmuseum: <https://vegmuseum.no/>
Digitalt museum: <http://digitaltmuseum.no>
Miljøstatus: www.miljostatus.no
Lovdata: <https://lovdata.no>
<https://www.riksantikvaren.no/veileder/ansvarsforskriften/>

