

## Slettedalsvegen. Vegprosjektet som var planlagt og vedteke fleire gonger i over 80 år.

Veghistorie er interessant. Tidlegare undra eg meg litt over prioriteringane. Altså kor ein bygde vegar tidlegast. Eit eksempel er Suldal, Nesflaten og opp Brattlandsdalen til Røldal. Ein fekk til og med dampbåt på Suldalsvatnet i 1885. Kan det ha noko med at Suldal var godt representerte på Stortinget... Uansett, det blei ei viktig turistrute.

Ut frå framkomstmidlene ein hadde så er det forståeleg. Kva skulle ein med vegar langs fjordane. Fjorden var jo den beste vegen, og til dømes Hylene var eit viktig trafikknutepunkt.

Og så var det vegen frå Sauda til Øverland i Hellandsbygd. Kvifor byggja ein så dyre veg i vanskeleg terreng opp dit i 1894? 30 år før Ropeidvegen.

Det er lettare å forstå det når det var ein del av eit større prosjekt. Av ulike årsaker blei resten aldri realisert.

### Slettedalsvegen

Allerede i 1873 vart det gjort vedtak om å byggja veg frå Sauda til «Odda-Fjærevegen».

Eller a-endingane var ikkje komne då så dei skreiv både Saude, Odde og Fjære. Vegen skulle gå via Slettedalen, og den skulle møte «Odde-Fjærevegen» ca ved ved Skromme.

I 1884 kan ein lese ein artikkel i Dagbladet der det blir argumentert for Slettedalsvegen av forskjellige grunnar. Transport av beitedyr, turisme osv. Sjå utdrag frå artikkelen i utklippet litt lenger nede. Legg spesielt merke til antal beitedyr i området. 7-8000 småfe og ca 1500 storfe i 1876.

I 1885 var planane om veg frå Sauda til Storskjær komen opp, men mange meinte at Slettedalsvegen måtte prioriterast.

*Uklipp frå Dagbladet 6. september 1884:*

Midtvejs mellem Saudes Hovedbygd og Hardanger ligger Slettedalen med Længderetning Nord til Syd og 2 Mil lang. Den laveste Del af Dalen, Indrejdet, ligger 1380 Fod over Havet og dens nordligste Ende 2740 Fod. Det er Stavanger Amts største og en i og for sig fortrinlig Bejtestrækning. Ifølge en Opgave af Ordføreren i Saude fra 1876 bejter der aarlig 1500 Storfæ og mellem 7—8000 Smaafæ.

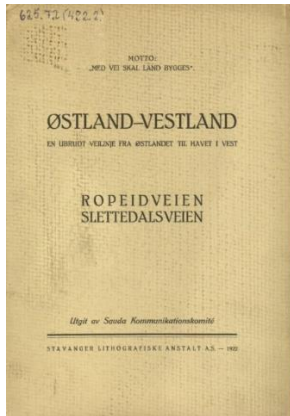
**Uklipp frå Dagbladet, Kristiania 6. september 1884**

Slettedalen er nemlig et Centralpunkt for Sommerbejtningen for Kreaturerne, ikke alene fra Saudes Hovedbygd, men ogsaa fra Ryfylkefjordenes mange Øer, fra Vikedal, Strand, Finnø, Rennesø, Stjernerø, Nærstrand, Skjold, Tysvær, ja endog fra Skudsnæs og Avaldsnæs paa Karmøen. Alle disse Kommuner sender hvert Aar store Mængder Heste, Storkreaturer og Faar til Slettedalens Bejtestrækninger. Men ikke nok hermed. Om Høsten kommer der ogsaa Kreaturdrifter ned til Saude mere langvejs fra. Drifterne fra Hardangerfjeldene, fra Røldal og fra den saakaldte Almenning i Langfjeldene, ja den største Del af det Kvæg fra Sirdalen og flere Bygder øst for Haukelidfjeldet, som skal til Stavanger, maa drives over Slettedalen og ned til Saude for saa paa Dampskib at føres til Stavanger.

Heile artikkelen kan lesast her:

<http://www.nb.no/nbsok/nb/1a87fc55be9f9acaa5231ee99bbbc304.nbdigital?lang=no>

I 1922 ga «Sauda Kommunikationskomite» ut heftet «Ropeidveien-Slettedalsveien». Det kan lesast i denne link: [http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2014031108254](http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014031108254)



I 1894 starta anleggsarbeidet. Ca 15 km av Slettedalsvegen blei bygt, til Øverland ved Hellandsbygd. Ca 1929 bygde AS Saudefaldene vidare til Minnehaugen. Tida gjekk, men i 1939 blei det endeleg gjort stortingsvedtak på ferdigstilling av "Slettedalsveien".

Dette kan ein lese om i avisa «1. MAI», 31. mars 1939:

<h2>Slettedalsveien.</h2> <h3>Blir arbeidet satt i gang i sommer?</h3> <p>Proposisjonen om Slettedalsveien foreligger nå trykt. Veidirektøren anfører bl. a.:</p> <p>Sauda herad har søkt om at det blir gitt tillatelse til å bygge veien gjennom Slettedalen fra Minnehaugen i Sauda til Skromme i Skånevik for midler som forskottsvis stilles til disposisjon av distriktet og refusjoner av framtidige bevilgninger til veien på statens veibudsjett. I veiforbindelsen inngår også en privat vei fra Hellandsbygda i Sauda til Minnehaugen. Denne veien tilhører Aksjeselskapet Saudefaldene og forutsettes avstått vederlagsfritt til det offentlige som offentlig vei. Før strekningen Minnehaugen—Skromme (en vellengde på tils. 25 640 m.) har overingeniøren for veivesenet i Rogaland arbeidd ut overslag som lyder på kr. 650 000 for en 3,1 m. brei vei med 4,5 m. breie møteplasser og kurveutvidelser.</p> <p>Forts. 6. side.</p>	<h2>Slettedalsveien.</h2> <p>— Fortsatt fra 5. side. —</p> <p>Midlene til den forskottsvise bygging er tenkt tilveiebrakt av Sauda og Odda herader samt av Electric Furnace Products Company Ltd. og Aksjeselskapet Saudefaldene i fellesskap, fordelt med 270 000 kr. på Sauda herad, 60 000 kr. på Odda herad og kr. 310 000 på de nevnte selskapene. Det er dog ennå ikke oppnådd enighet mellom Sauda kommune og selskapene om de nærmere betingelser for den forskottsvise bygging eller om avståelse av den private vei fra Hellandsbygden til Minnehaugen. Likeså må det tilveiebringes tilfredsstillende vedtak av Odda herad om bidrag.</p> <p>Sauda herad har vedtatt å overta velens vedlikehold inntil dette kan ordnes på annen måte og vil søke om samtykke til å kreve bompenger til dekning av vedlikeholdsutgiftene. Det er imidlertid meninga i sin tid å søke om at veien må bli overtatt til vedlikehold som høg fjellsvei.</p> <p>Etter den foreliggende planen er et meininga at bevilgningen til anlegget i sin tid skal oppføres på statens veibudsjett som ekstraordinære bevilgninger til sambindingsvei. Det kontante distriktsbidrag for Hordaland må på det nærmeste kunne ansees som dekket ved de bidrag som er forutsatt fra Odda herad.</p> <p>Sauda herad har påtatt seg garanti for grunnervervelse med vidare også for veistrekingen innen Hordaland. Anlegget skulle derfor kunne fremmes uten utlegg for Hordaland fylkeskommune.</p>	<p>Generalstaben har også anbefalt at veien bygges.</p> <p>Departementets merknader: Departementet er enig i at et veianlegg som Slettedalen vil være av så stor betydning, at det bør komme til utførelse snarest mulig. Departementet vil derfor med veidirektøren anbefale, at dette veianlegget tillates fremmet for forskottsmidler mot refusjon av framtidige statsbevilgninger på veibudsjettet og at det tillates oppkrevet bompenger til dekning av utgiftene til velens vedlikehold.</p> <p>Det er forutsetningen at arbeidet først skal kunne iverksettes etter nærmere bestemmelser av arbeidsdepartementet når det er oppnådd enighet om forskotteringsplanen og om avståelse av den private vei fra Hellandsbygden til Minnehaugen, likesom alt fornødent med hensyn til distriktsbidrag m. v. må være ordnet.</p> <p>Videre må alle vedtak av Sauda og Odda herader om anvendelse av forskottsmidler til overtagelse av forpliktelser være godkjent av justisdepartementet. Det er vidare forutsetningen at en står helt fritt med hensyn til tidspunktet for tilbakebetalingen.</p> <p>Som det vil sees er det forskjellige spørsmål som må løyses før tillatelse til arbeidets igangsettelse kan meddeles. Når en har meint å burde fremme saka til stortinget i år før disse spørsmål er ordnet, er det av hensyn til ønskeligheten av, om mulig å få arbeidet igangsatt i løpet av sommeren.</p>
---	---	---

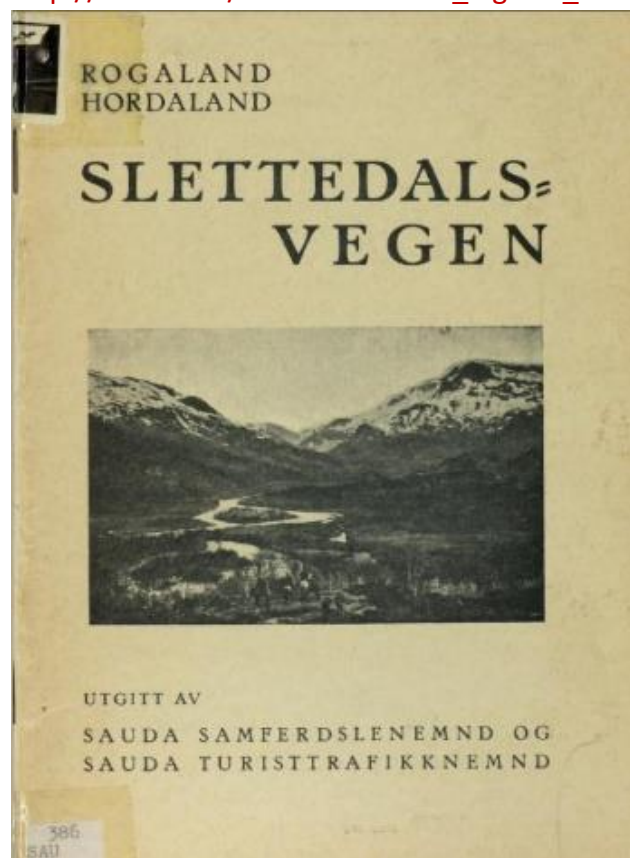
Men året etter braut 2. verdenskrigen ut, og Slettedalsvegen blei på nytt kasta ut i det blå.

### Etter krigen

Prosjektet var ikkje gløymt. Allereie i 1945 sendte direktøren for Saundefaldene brev til vegdirektøren i Rogaland om at han måtte gå ut frå H.R.V (Høyeste regulerte vannstand) i Slettedalen på kote 470 ved stikking av Slettedalsvegen.

Det blei og utgitt bok/hefte for å promotere prosjektet i 1949. Den kan lesast i denne link:

[http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2016120748516](http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016120748516)



I 1949 var det fortsatt håp om at prosjektet skulle realiserast, og det blei frå Rogaland si side kjempa i alle fall til 1955, altså 82 år etter det første vedtaket om å byggje Slettedalsvegen... Men etter at Åkrafjordvegen var ferdig dukka det opp eit anna og billigare alternativ. Nemlig veg gjennom Nordstøldalen til Frette/Kyrping.

23. mars 1954 kan ein lese dette i Arbeiderbladet:

## Stor strid om siste linjevalg i stamveiplanen

### Veidirektøren foreslår å bygge Nordstøldalveien

Alle linjevalg i forbindelse med den nye stamveiplanen er avgjort, med unntak av Slettedalsalternativet Nordstøldalslinjen i Rogaland og Hordaland fylker, heter det i proposisjonen om veibudsjettet.

**Arbeiderbladet**  
**23. mars 1954**

Stortinget vedtok i 1939 at en skulle gå til bygging av Slettedalsveien, Minnehaugen—Skromme, men av forskjellige grunner kom ikke arbeidet i gang. Ved utarbeidelsen av den nye stamveiplanen i 1946—47 ble det bestemt at enten Slettedalsveien eller Nordstøldalsveien skulle tas med i planen. Rogaland fylkesting har enstemmig anbefalt Slettedalsveien, mens Hordaland fylkesting med 50 mot 4 stemmer har uttalt seg for Nordstøldalslinjen. Forsvarsstaben sier at «såfremt det ikke gis tungtveiende grunner for at Slettedalsveien vil bli ufarbar om vinteren, mener Forsvarsstaben at Slettedalsveien bør foretrekkes sett ut fra militært synspunkt». Veisjefen i Rogaland går inn for Slettedalsveien som ledd i stamveiplanen, mens veisjefen i Hordaland holder på Nordstøldalsveien.

Veidirektøren sier i sin uttalelse at Nordstøldalslinjen har både tekniske og økonomiske fordeler framfor Slettedalslinjen, og mener at Nordstøldalslinjen bør bli tatt med i stamveiplanen.

I 1955 vedtok så stortinget stamvegplanen. Nordstøldalslinja blei valgt til fordel for Slettedalsvegen. Dette kan ein vel sei var spikeren i kista for godt for Slettedalsvegen, som hadde vore på tale offisielt i alle fall frå 1873.

# Fra bakevje til trafikkentrum

## Høyfjellsvegen Sauda-Røldal åpnes i dag 100 år gammel drøm går dermed i oppfyllelse

Lenge — lenge har Sauda ligget i en bakevje. Således var bygda uten vegforbindelse med utenverdenen lenge etter at storindustrien holdt sitt inntog der. Først i 1931, da «Dollervegen» — strekningen Storsskjær—Røpeid var ferdigbygget — fikk en vegforbindelse til Haugesund, f. eks. Men fremdeles har bygda vært noe innestengt. Fjorden slutter her — bilene kom hit, men ikke lenger.

I nesten 100 år har Saudafolk drømt og snakket om en gjennomgangsvog, og en veg som mer direkte knyttet den til veglinjene

østover og nordover. I dag går denne drømmen i oppfyllelse. Da blir nemlig høyfjellsvegen Sauda—Røldal offisielt åpnet. Sauda blir da — for å bruke ordfører Larssons ord — «frå å vera -i innestengd og til dels avgøyrd industribygd . . . . . med eitt slag liggjande midt i trafikken».

### Drømmen om gjennomgangsvog

Fra gammelt av var det særlig om en veg gjennom den storslåtte Slettedalen at Saudafolk samlet seg.

I 1938 var en kommet så langt med dette prosjektet at Stortinget vedtok å bygge denne vegen.

Så kom krigen og kullkastet disse planene. Saken kom også i en annen stilling etter at vegen Kyrping—Fjæra ble ferdigbygget.

En veg gjennom Nordstøldalen med forbindelse til denne vegen kom nå sterkere inn i bildet. I 1955 vedtok Stortinget at denne vegen skulle inngå i stamveglinja. Slettedalsvegen falt dermed helt ut av bildet, til stor skuffelse for flertallet av Saudas befolkning. Ikke bare fordi at dermed måtte en 80—90 år gammel drøm oppgis, men også fordi håpet om en snarlig løsning av Saudas vegproblemer svant.

### Vegen bygget for private midler

Da var det at direktør Knut Vesthassel ved A/S Saudefaldene tok saken i sin egen hånd. Han satset stort på et vegprosjekt som før ikke hadde vært inne i diskusjonen, nemlig en forlengelse av vegen Sauda—Heilandsbygd til Horda i Røldal. Han klarte å få styret i A/S Saudefaldene interessert, og det utrolige hendte at selskapet gikk med på å bygge vegen — for egne midler, på den betingelse at Staten overtok den når den ble ferdig! Det tør vel være rekord i norsk vegbygging.

### Fire års anleggstid

Allerede våren 1956 ble arbeidet satt i gang, og har vært drevet siden når ikke snøen har hindret det. Fra 25 til 100 mann har vært i arbeid, moderne maskiner har hele tiden vært i bruk. Sensommer i fjor fant gjennombruddet sted. I sommer har vegen vært åpen inntil ganske nylig, da den ble stengt for finpussing — slik at den skulle ta seg best mulig ut ved åpningen. Vegen fra Sauda til Røldal er ca. 42 km lang. Den nye vegen fra Heilandsbygd er ca. 26 km med omtrent en halvdel av vegen i hvert fylke. Høyeste punkt på vegen blir 960 meter over havet.

Hva vegen har kostet får ingen vite, det blir holdt hemmelig av A/S Saudefaldene. At der dreier seg om atskillige millioner er det imidlertid ingen tvil om.

### Vegen sparer inn 13 mil østover

Hva betyr så vegen for Sauda og andre bygder? Først og fremst veglengden en sparer når en skal østover og nordover. Vegen Sauda—Horda er 171 km om en tar turen om Etne — den gamle vegen. En sparer følgelig 130 km når en skal østover Telemark—Oslo. Skal en nordover Odda—Hardanger sparer en også mange mil.

Vegen blir dessuten en turistattraksjon av rang. Det har vi allerede fått et lite vink om i sommer med en stor trafikk av feriebiler. Dette vil igjen skape et mer aktivt og pulserende miljø i bygda.

Nå, en kan kanskje overvurdere betydningen også. Vegen blir jo ingen helårsveg. Den kan nok ikke holdes åpen i mer enn 5—6 måneder av året. At dette er et handicap vil vi nok merke når vi får helårsvegen over Haukeli. Det kan heller ikke nektes at sakkynndige har både det ene og det andre å utsette på den.

Endelig er det vel noen som synes at mer trafikk og flere turister vil medføre mer mas og ergrelser enn hygge og nytte.

Nok om det. La oss bare få konstatere at dagen i dag er en merkedag i Sauda historie — kanskje den største.

Utklipp fra:  
Rogalands Avis  
lørdag 30. juli 1960

Men Røldalsvegen var ingen heilårsveg. Det ville Nordstøldalsvegen vore. Er spikeren i kista slått i for dette prosjektet og? Me avsluttar med dette avisutklippet frå 21. juli 1960, berre ei veke før opninga av Røldalsvegen... I 1975 blei det på nytt vedteke at Nordstøldalsvegen skulle byggjast, men ingen har sett den ennå.... Vil dette vegprosjektet nokon gong bli realisert?

## Nordstøldalsvegen bygget innen 1965?

Lensmann O. Riisdal i Sauda tror det. Vegen