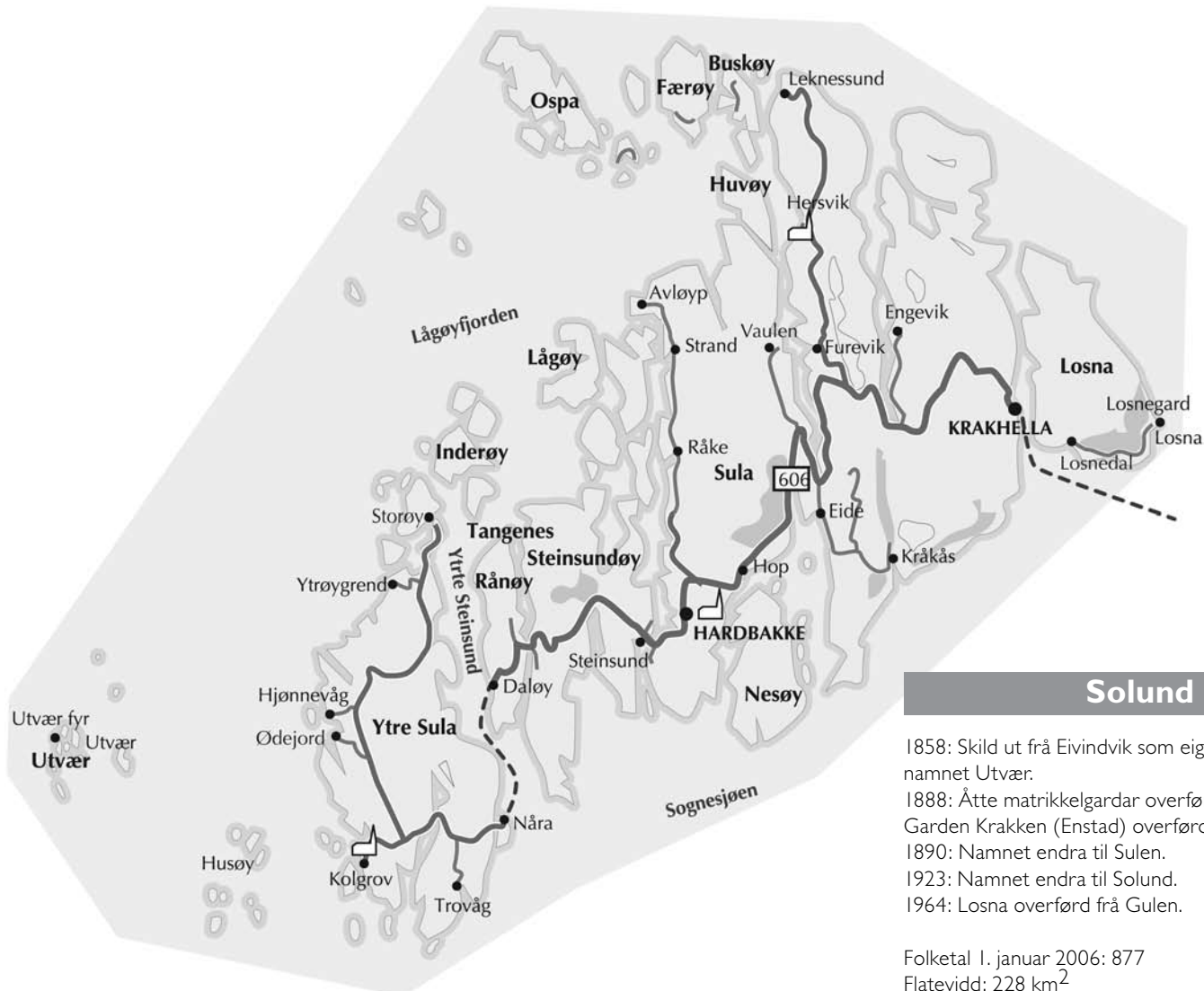


# Solund kommune



Solund er ein rein øykommune, der sjøvegen til alle tider har vore den viktigaste. I 1905 var det nokre få kilometer med rideveg. I trafikkplanen av 1919 heiter det: «Opmerksomheten henledes paa, at Sulen ingen veier har, og at det heri maa ske en forandring.» Vegbygginga byrja ikkje før i slutten av 1930-åra, men først i 1960 kom hovudvegen mellom Krakhella og Hardbakke. I 1967 vart vegen vidareført med bru- og båtsamband til Kolgrov. I 1973 fekk Solund ferjesamband med fastlandet til Rysjedalsvika, og i 1975 til Rutledal. I 1978 kom det veg til Storøy på Ytre Sula, og på 1990-talet fekk Leknessund og Strand/Avløp vegsamband.



Ein vanleg færing brukt som skyssbåt i 1925. Båten er på veg til damskipstoppetaden Rognsvåg. Knut Kalgraff sit med årane. Foto: Anna Korsvoll

Nova ved Nordre Hop i 1949, då dei bygde kraftline. Karane dreg ei hestekjerre med ymse materialar til betongmastene. Alle er frå Solund. Foto: Tom Vassdal

1863

### Den første veggen i Solund

Vegen frå Hop til kyrkja på Hardbakke var den første i Solund. Då den nybygde Solund kyrkje vart teken i bruk i 1860, vart det meir ferdsle mot kyrkjestaden Hardbakke. Ikkje så få av kyrkjelyden måtte trakke lange stykke i utmark før dei kom i robåt til garden Hop. Men derfrå til Hardbakke gjekk delar av stien i særst ulendt terreng. I 1863 løyvde fylket pengar til denne 2 kilometer lange bygdevegen, som var det første bygdeveganlegget i kystkommunane som fekk pengar av fylket. Vegen, frå Hop til krambukaia på Hardbakke, vart den einaste offentlege veggen i Solund mest fram til krigsåra. I kjeldene er han nemnd både som veg og rideveg.

Denne første veggen i Solund hadde så dårleg standard at det var særst vanskeleg å ta seg fram med hjulreisakap. Det var særleg i det bratte partiet Illekleiva at folk måtte ha gode nervar om dei ville freiste med hest og kjerre. Men som gangveg for kyrkjefolk, skuleborn og andre med rimeleg helse, fungerte veggen bra. Han vart meir og meir nytta etter kvart som Hardbakke utvikla seg til kommunesenter. Mykje av veggen ligg der enno, og mange ber gode minne om romantiske kveldar på Hopsvegen.

1937

### Frå Vaulen mot Hardbakke

I øvre Hagefjorden ligg vintersdag mykje sjøis til meins for ferdsle. I 1897 hadde Hagefjord-krinsen kosta seg skulehus på Gylta, huset skulle vere flytta frå Gåsvær.



For å lette ferdsla i dette området, vart det i 1937 sett i gang eit bygdevegsanlegg (fylkesveg) frå Vaulen mot Hardbakke, med sidearm til Eide. Anlegget vart oppteke på vegbudsjettet i 1938 med naudsmidlar. Det var små årlege løyvingar. 20 000 kroner kom årleg frå stat og fylke, medan kommunen og interessentar betalte 10% kvar. Dette medførte svært lang byggetid. Vegen gjekk inn som ein del av rv. 606, Hardbakke–Krakhella, og vart først ferdig i 1960.

1938

### Brev til vegkontoret

På Ytre Sula var det i 1920-åra krav om å få veg mellom Nåra og Kolgrov. Strekninga fekk løyving i 1939–1940, frå budsjettposten «Vegar i sjøbygdene». Lengda var 4,5 km, og løyvinga var på 22 000 kroner. Det heitte seg at vegprosjektet var eitt av dei første som burde byggjast i distriktet. I storm og uvær måtte nemleg båtstoppa på utsida av Nåra sløyfast, og folk måtte ta seg over til innsida av øya.

Men 88 oppsitjarar på Ytrøy hevda i eit brev til vegkontoret i Sogn og Fjordane i 1938, at vegen i staden burde byggjast mellom "Ytrøy–Vaagane–Straumen–Kolgrov". I brevet er grunngjevinga slik: "Til Ytreøy gjeng no fylkesbaatane, og dei hev fenge brevhus, og hev von um og rett til full post i næraste framtid. Her er, etter maaten, tett folka, og vert med tidi ein samlingsplass, meir enn noko tid Naara kann verta, der det no bur berre 3 husstandar. Ved Ytreøy er like god hamn som paa Naara, vel so romsleg, men ligg ikkje so nær den aalmenne baatileid som gaar gjenom Solund." No drygde det lenge før vegen Nåra–Kolgrov stod ferdig. Dei små midlane gjorde vegprosjektet svært langvarig.

1960

## Hard strid for riksveg i Solund

Vegløyvingane fram til 1930-åra gjekk i hovudsak til indre strok og til sambandsvegar i fylket. Vegbehovet var enormt, og det var difor vanskeleg å fremja vegkrav. Men for samfunnet i Solund handla det om å betra levekåra for dei som budde der. Kampen for riksveg 606 vart difor ei særskilt viktig politisk sak for kommunepolitikarane i etterkrigsåra. Vegen vart opna i 1960.

Det var ingen konkrete planar for vegutbygging i Solund før vegplanen i 1940 kom. Men arbeidet vart lagt på is grunna krigssituasjonen. Etter krigen vart vegsaka på nytt aktuell. Rutebåtferdsla etter krigen gav eit heller dårleg tilbod til folk i Solund. Det var få avgangar og få stopp til Bergen. Onsdagsruta frå Bergen tok 19 timar til Krakhella. At kommunen ikkje hadde vegar gjorde og ruteferdsla til Solund lite lønsam, slik at Fylkesbaatane ikkje ville vurdera nye rutetilbod. Ein føresetnad for betre båttruter var paradoksalt nok eit utbygt vegnett. Mellom politikarane i kommunen var det stor semje om at dei trong både veg og betre båtsamband. Problemet var å få vegen inn i vegplanen og inn i budsjettet på kort tid.

### Vegsjef og fylkesmann positive

Kommunestyret gjorde i april 1949 eit samrøystes vedtak der dei bad om å få «nytt anlegg Krakhella–Eidevågen». Båt- og vegtilbodet i Solund var same året oppe på



1988169.0026.jpg  
Vegen vart opna 19. september 1960. Opninga føregjekk eit stykke opp frå Hardbakke. Vegsnora blir klipt av fylkesmann Nikolai Schei. Men delar av vegen var enno ikkje køyrande. Til venstre står ordførar Henrik Nybø og lensmann Johs. Mathiesen. Eigar: Johs. Mathiesen

Etter vegopninga. Gjester og bygdefolk prøver den nye vegen. Som vi ser, er det sparsamt med grus, og vegbreidda er berre for éin bil. Eigar: Johs. Mathiesen

Gjester og bygdefolk feira vegopninga med kommunal servering på Hardbakke skule. Datering: 1960. Eigar: Johs. Mathiesen



I september 1960 vart den gamle Langebrua i Førde transportert til Solund, der ho vart brukt opp att som ein lekk i den nye vegen mellom Kolgrov og Nåra, med namnet Rørdalsfjord bru. Monteringsarbeidet med brua byrja våren 1961. Firmaet Aalen stod for monteringa. Brua kom med båt, heilt demontert. Så sette dei saman ein del av brua på kvar side av straumen. Eit kranfarty heisa så dei to elementa på plass i 1964. Foto: Jørgen Nesheim



fylkestinget. Vegsjefen og fylkesmannen var positive til vegsamband. Vegsjefen skreiv at anlegget «bør oppta's som hovedveg i sjøbygder, og en kan derfor ikke gi anlegget fylkesbidrag. På 10-årsplanen som er forelagt fylkestinget, har en dessverre ikke kunnet ta med anlegget. En er imidlertid oppmerksom på at bygging av dette anlegg helt vil omskape trafikkforholdet i Solund, så en vil arbeide med saken for mulig å finne en løsning.» Fylkesmannen uttalte i si tilråding til fylkestinget at det var tilrådeleg snarast å komma i gang med vegen til dømes gjennom forskotsfinansiering.

Vegen var aldri nemnd som hovudveg, men som bygdeveg. For kommunen var det uråd å byggja vegen som bygdeveg med berre 50% statstilskot. Neste steg var difor å få vegen fremja som riksvog. Å få vegen godkjend som hovudveg, var vanskeleg. Vegdirektøren gav negativt svar.

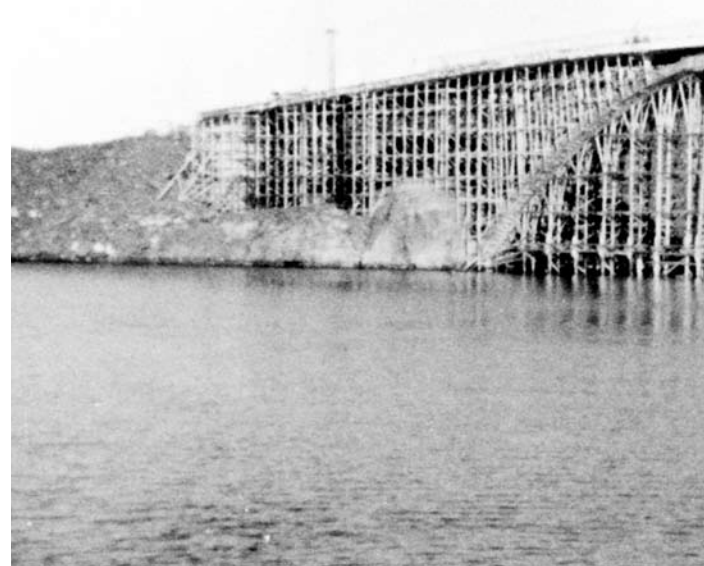
## Forskottering og lån

Då det skulle byggjast høgspenline i 1950, delvis langs den prosjekterte veglina, gav det ei opning for at vegen kunne byggjast. Fylkesmannen godtok at kommunen forskotterte 35 000 kroner, og arbeidet vart sett i gang. Samstundes kom gladmeldinga om at anlegget vart godkjent som hovudveganlegg. Men offentlege midlar mangla framleis. Det kom til å dryga enno mange år før heile vegen vart stukken og påbyrja. I perioden 1950–1955 var det eit utal møte og fleire synfaringar. Kommunen sende til og med utsendingar til vegdirektøren i Oslo. Også samferdsleministeren og Stortinget si vegnemnd var involverte. I 1955 sa Fylkesbaatane seg villige til å forskottera opp til kr 150 000. Kommunen tok opp eit lån på 3 mill. kroner. 2. november 1954 starta arbeidet opp. Første parsell vart offisielt opna 19. september 1960. Då var vegen ferdig frå Krakhella til Hardbakke. Med i prosjektet var båtsamband mellom Krakhella og Rysjedal. Vegprosjektet skapte ein del motsetnader i kommunen, då fleire hadde sett at Nåra–Kolgrov vart bygd før Hardbakke–Krahella. Sundriven og veglaus som kommunen var, vart ikkje Hardbakke automatisk akseptert som senter slik det er i dag.

1967

## Hardbakke–Kolgrov

Strekninga Hardbakke–Steinsund var ferdig i 1964 med bru over Indre Steinsund, medan strekninga vidare til Daløy (Ytre Steinsund) var klar i 1967. Strekninga Kolgrov–Nåra (6,3 km) med Rørdalsfjord bru (74 m) var ferdig i 1964. Strekninga Nårastraumen–Nåra kai var ferdig i 1967. Først i 1974 kom ferjesambandet mellom Daløy og Nåra.





Vegbygging ved Nára kring 1965. Her er karane endeleg komne så langt austover på Ytre Sula at dei ser enden. Dei er i sving med borehamrane i bakken ned mot sjøen, berre eit par hundre meter frå der ferjeleiet skal ligge. Til venstre ser vi litt av dampskipskaia og handelsstaden Nára. Foto: Jørgen Nesheim



Brua over Indre Steinsund under bygging. Bruarbeidet starta 1. mars 1963, og støypearbeidet var ferdig 1. november. Firmaet Lau-Eide frå Bergen utførte arbeidet, og ein del av arbeidarane kom frå Solund. Foto: Ola Steinsund



## 1973–76

### Ferje Krakhella–Rysjedalsvika–Rutledal

23. oktober 1973 fekk Solund ferjesamband med fastlandet. M/F «Firda» var den første ferja i rute frå Krakhella til Rysjedalsvika. Ferja gjekk i sambandet fram til jul, då den nybygde havgåande M/F «Nesøy» vart sett inn. I 1976 vart ferjesambandet utvida til også å gjelda Rutledal på sørsida av Sognefjorden (Gulen kommune).

## 1974

### Ferje til Ytre Sula

I 1974 kom ferjesambandet mellom Daløy og Nára. Den første ferja heitte «Nårasund» og var driven av kommunen. Det var ei ferje som tok 10 bilar. Bilane måtte køyra om bord på sliskar, då det berre var ordinære kaier. I 1979, i samband med vegutbygginga frå Hjøneveg til Storøy, vart det bygd skikkelege ferjekaier på begge sider av Ytre Steinsund. Ferjesambandet vart no fylkeskommunalt. Då kom «Nårasund» nummer to, ei stålferje som tok 10 bilar. Ytre-sulingane hadde



1988164.0002.jpg  
Vegarbeidarar  
i Ytrøygrend,  
Naustneset, rundt  
1937. Sitjande framme:  
Bernt S. Ytrøy (1912–  
1986). Frå venstre  
bak: Hilmar Ytrøy,  
Motsfeldt Ørnehaug,  
Andreas Råke, Edvin  
Ytrøy (med spade på  
herda). Vegarbeidet  
her vart finansiert ved  
naudsmidlar. Daglønå  
var kr 2.50.

Foto: Sara Marie Ytrøy

nok helst sett at det kom bru over sundet. I 1990 vart ferja for lita, og den tredje «Nårasund» vart sett inn i sambandet. I 2006 opna eit nytt ferjesamband Sætrvågen–Haldorsnet–Daløy, som erstatta og korta inn det gamle ferjesambandet.

## 1978

I 1973 vedtok fylkestinget at anlegget Hjørnevåg–Ytrøy–Storøy skulle startast opp. I 1974 kom arbeidarane som arbeidde for sysselsetjingsmidlar. I to vintrar var det 14 arbeidarar på anlegget. I 1977 kom det veg mellom Hjørnevåg og Ytrøygrend, 5,6 km, og 100 personar fekk vegutløysing. Vidare vart det bygd bru over Lundøystraumen og veg til nordenden av Lundøya, 2 km, der anlegget vart avslutta. Arbeidet med Lundøystraumen bru byrja i årsskiftet 1977/78 og var ferdig i 1978. Brua er 60 m lang og har ei siglingshøgd på 12 m. Bru vidare til Storøy, der det budde 20 personar, var ikkje med i planen.

## 1996

### Hardbakke–Strand

I 1996 var det bygd ferdig 7,7 km veg mellom Hardbakke og Strand, og 35 personar fekk vegutløysing. I tillegg gav det lettare samband til Solund for øyane Gåsvar og Lågøy. Vegen var eit gammalt vegkrav føreslege alt i 1919.

## 1997

### Lottomillionær byggjer veg

Grenda Avløp ligg mellom nokre knausar eit par kilometer nord for Strand. Då det i 1995 vart sett i gang arbeid med fylkesveganlegget Hardbakke–Strand, var vidareføring til gardane Avløp og Drengenes ikkje med. Men då Halvdan Avløp i 1997 vann to millionar kroner, var han ikkje i tvil om kva han skulle bruka pengane til. Ordføraren spurde pent om Halvdan ville forskottera noko av summen på 1,7 mill. kroner som vegstubben ville kosta. Han forskotterte 1 million, dei andre der ute forskotterte 500 000 kroner, og kommunen betalte 200 000. Formalitetane vart raskt ordna, og i løpet av 1997 hadde gardane Avløp og Drengenes fått vegutløysing. Vegen hadde truleg ikkje komme utan Halvdan sine pengar. Det neste Halvdan gjorde var å skaffa seg førarkort.

## 2002

### Vern av hovudvegen?

Statens vegvesen utarbeidde i åra 1997–2002 ein verneplan for vegminne og veghistoriske miljø som skulle vera representative for norsk veghistorie frå omkring 1537 og fram til i dag. Fleire vegar og einskildobjekt frå Sogn og Fjordane er komne med i vegvesenet sin verneplan. Riksveg 606 i Solund er vald ut som ein nasjonal

verneverdig veg. Det heiter i verneplanen at vegen er eit døme på vegutløysing i kyststrøk, og er såleis ein viktig del av norsk veghistorie på 1900-talet. Vegen er lite endra og gir difor eit godt bilete av standard og utforming på sambandsvegar på 1950- og 1960-talet. Vegen følger landskapet og gjev den reisande godt høve til å oppleva kystmiljøet. Vegen vart lagd slik over øyane at han skulle gje vegutløysing til flest mogeleg. Han vart bygd som eittfelts veg, slik han framleis er. Også ferjekaia på Krakhella er eit verneverdig objekt, står det i verneplanen.

Kommunen har stilt seg nokså uforståande til framlegget om å verna ein veg som sårt treng til utviding og som er hovudvegen gjennom Solund, med stadig aukande trafikk grunna industri- og næringsutvikling, mellom anna i ytre delar av kommunen. Kommunen er no i dialog med Statens vegvesen, spørsmålet er om vegen skal vera strengt verna eller mindre strengt verna. Det siste vil bety at ein bevarer lineføringa, men ?? der det er mogeleg å gjera utbetringstiltak. Blir det eit strengt vern, må ein halda på same standard og vegbreidde.

## 1973–1992

### Veg til Leknessund

I 1973 kom veksamband mellom Hagelv og Hersvik, og i 1992 vart vegen forlengd til Leknessund. I 1930-åra vart det planlagt veg- og ferjesamband mellom Leknessund og Laberg i Hyllestad. Sambandet kom aldri.

## 2006

### Veg til Sandvik

Vegen til Sandvik stod ferdig i 2006. Vegen er kosta av kommunen, grunneigarane og fylkeskommunen.



Riksveg 606 følger landskapet og vart lagd slik over øyane at han skulle gje vegutløysing til flest mogeleg. Han vart bygd som eittfelts veg, slik han framleis er.  
Foto: Olav Handeland