

Kulturminner i veglandskapet - tilrettelegging for bruk

Cultural heritage in the road landscape
-facilitation to use

Margit Vinjerui Christenson

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP
Institutt for Landskapsplanlegging
Masteroppgave 30stp. 2012





Sammendrag

Fysisk aktivitet i kombinasjon med natur- og kulturopplevelser blir stadig mer populært. Bruk av historiske veger, og dermed kulturminner i veglandskapet, har blitt mer og mer aktuelt, både som turisttilbud og som et bidrag til stedsutvikling. Tendensen er at kulturminner skal være ressurser som fremmer lokalsamfunn og næringsliv, men på samme tid skal de vernes fordi de representerer verdier for de som kommer etter oss. Bruk og vern. Er dette motsetninger eller er det mulig å kombinere? Ved eventuell tilrettelegging må det nøye vurderinger til før det blir gjennomført, siden valgene som blir tatt vil påvirke opplevelsen av både kulturminnet og landskapet. Det er viktig å se på helheten, noe som gjør det til en naturlig og relevant oppgave for landskapsarkitekter.

Teorikapittelet inneholder redegjørelse om grunnleggende teorier ved restaurering, aktuelt lovverk som gjelder for kulturminner, historisk utvikling og dagens aktuelle prinsipper ved tilrettelegging. Kapittelet danner et nødvendig grunnlag for oppgaven videre.

Videre blir det foretatt en studie av eksempler på historiske veger med kulturminner i vegmiljøet som har blitt tilrettelagt eller oppgradert. Disse eksemplene gir verdifull informasjon om hvordan ulike tilrettelegging, gjennom istandsetting og formidling, gir forskjellig opplevelse av både historie og landskap. Eksempelstudiene munner ut i et studie av innfallsporter som en måte å ta opp med mål for å forbedre tilgjengeligheten til kulturminner. En innfallsport kan være identitetsskapende og gjøre inngangen til den historiske vegen tydeligere. Den kan utformes som et formidlingsområde og et sted som samler lokale aktører. I tillegg bidrar et slikt område til at selve kulturminnet skånes ved at tilretteleggingen legges i utkanten av kulturminnet.

Hovedtemaene som påvirker den historiske opplevelsen og landskapet, vegdekke og formidling i tillegg til innfallsport, blir undersøkt videre i et casestudie. Ved Kongevegen over Filefjell blir ulike løsningsforlag vedrørende disse temaene presentert, på bakgrunn av en analyse av caseområdet. Alternativene er tatt med for å kunne være et utgangspunkt for diskusjon. Fordeler og ulemper med de ulike forslagene vurderes i kapittel 5 Drøfting.

Målet er at noen av diskusjonene i casestudiet skal kunne overføres til lignende situasjoner. Casestudiet og alternativene er spesifikk, men diskusjonene kan brukes som utgangspunkt for lokale løsninger andre steder.

Abstract

Physical activity combined with nature and cultural experiences is becoming more popular these days. The use of historical roads and the cultural heritage in their proximity has become more and more applicable, both as a tourist offer, and as a contribution to local development. The tendency is that elements of cultural heritage should be a resource to promote community and business, at the same time they should be protected. The reasoning behind this line of thought is that the heritage in question, and the value it represents, must be preserved also for coming generations. To use, and to preserve. Is this a contradiction, or are the two possible to combine? Any facilitation must undergo rigorous and careful consideration before anything is decided. The choices made will affect the experience of both the monument and the landscape. One must look at the big picture. This makes it a natural and relevant task for landscape architects.

(a) An account of the basic theories of restoration, (b) relevant and applicable laws, (c) historical development, and finally (d) current relevant principles of facilitation of cultural heritage, form a necessary foundation for analysis in the theory chapter.

Chapter 3 describes the selected cases of historical cultural heritage in form of road landscapes, that have been facilitated or upgraded. These examples provide valuable information about different ways to facilitate. The example studies culminate in a study of gateways as a tool to realize ambitions of improving the accessibility of a cultural heritage site. A gateway can be facilitated to give the area a stronger identity, and make the entrance to the historic road more visible. It can be designed as a presentation area, and a place that brings together local actors. In addition, such an area will concentrate the facilitation where it lies, and thus preserve the actual site of cultural heritage better.

The main issues that affect the historical experience and the landscape, such as road surfaces and dissemination, in addition to the gateway, is examined further in the case studies. The Kings road over Filefjell is analysed, and different alternatives within the main issues are thereafter presented. Alternatives are included to provide a basis for discussion through describing advantages and disadvantages of the various proposals considered in Chapter 5.

The goal is that the lessons of the selected case studies will be transferable to similar situations. Case studies and alternative solutions are specific, but the discussions and analysis can hopefully be used as the basis for local solutions elsewhere.

Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på masterstudiet i landskapsarkitektur ved Universitet for Miljø – og Biovitenskap.

Historie er spennende!

Det har jeg vært min mening siden jeg var liten. Å få jobbe med historie innenfor landskapsarkitektur har vært utfordrende og givende. Utfordrende fordi jeg noen ganger har følt at jeg beveger meg inn på et annet fagområde. Givende fordi jeg har oppdaget at man kan bidra på området som landskapsarkitekt.

Interessen for å jobbe med historisk landskap fikk da jeg var på en ukes workshop på Falstad sommeren 2010. Falstad var under 2.verdenskrig en fangeleir, men var både i tiden før og etter en kostskole, og er i dag et museum. Diskusjonene i løpet av uken med workshop omhandlet spørsmål om hvordan vi skal vise historien i landskapet og hvordan man eventuelt skal velge en periode som skal vises. Temaet fascinerte meg. Historiske landskap har vi ikke hatt så mye om i løpet av studietiden, selv om det i enkelte fag har vært et undertema. Jeg ville benytte masteroppgaven en som anledning til å lære mer om dette.

Jeg vil gjerne få takke:

Veilederene mine ved UMB, Karsten Jørgensen og Tore Edvard Bergaust
Veilederen min i Statens vegvesen, Jan Adriansen

Tine Eikehaug

Foreldrene mine

Mine gode venner og medstudenter på Ur

Ås, 10.mai 2012

Margit Vinjerui Christenson

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	4	Case- Kongevegen over Filefjell.....	77
Abstract.....	5	Kongevegen over Filefjell.....	78
Forord	6	Oppbygging av case-studiet.....	79
Kulturminner i veglandskapet.....	9	Del 1 – Historie og aktualitet.....	80
Aktualitet.....	10	Kongevagens historie.....	80
Problemstilling.....	11	Kongevogprosjektet.....	86
Teoretiske innfallsvinkler		Del 2 – Analyse av valgt vegstrekning med	
- grunnleggende teorier og begreper om		omkringliggende landskap.....	93
restaurering.....	12	Landformer.....	94
Teoretikere og grunnleggende teorier...	12	Historie.....	98
Autentisitet	13	Dagens situasjon og planer.....	100
Tilbakeføring	14	Vegetasjonskarakter – og utfordringer...	102
Kontinuitetsprinsippet	15	Sårbarhet.....	104
Nye restaureringsmetoder.....	16	Del 3 – Innfallsportområde ved Kyrkjestølen....	107
Grensen for et kulturminne.....	17	– utbedringer av E16 og dagens	
Lover og retningslinjer.....	18	situasjon.....	108
Gjeldende lover	18	Muligheter på Kyrkjestølen.....	110
Eiendomsutfordringer	21	Mål for innfallsport på Kyrkjestølen.....	111
Firenze-charter	21	Alternativer til innfallsport.....	111
Europeiske landskapskonvensjon	21	"Velkommen til Kongevegen"	
Nasjonal verneplan	22	– alternativ 1.....	112
Opplevelsen av historisk veg og kulturminner i		"Landemerket Kongevegen"	
veglandskapet.....	22	– alternativ 2.....	116
Hva er kulturminner i vegmiljøet?	23	"Den store attraksjonen Kongevegen"	
Opplevelse av landskap, sett bevegelse		– alternativ 3.....	124
fra veg	23	Vegen videre fra innfallsporten.....	132
Helheten av veg, elementer og		Formidlingsalternativer.....	132
landskap ved tilrettelegging	25	- tilføre kun mindre elementer eller	
Turister og kulturminner.....	27	ingen.....	133
Hva er landskapsarkitektens rolle?.....	29	Formidling	
Oppsummering.....	29	- skilt langs vegen.....	134
Metode.....	33	- skilt inspirert av gammelt og nytt.....	136
Eksempelstudier.....	37	De ulike formidlingsalternativene	
Kongeveger.....	38	påvirker veglandskapet på forskjellig	
Utvikling av veger i Norge.....	39	måte.....	138
Den Trondhjemske Kongevegen		Vegen videre – vegdekket.....	140
- over Gjelleråsen	42	Drøfting.....	143
Sølveien.....	48	Kilder.....	151
Den Bergenske Kongevegen			
- over Krokskogen.....	55		
Honing bru.....	63		
Oppsummering av eksempelstudiet.....	66		
Hva kan en innfallsport være for en			
historisk veg?.....	75		

Aktualitet

Norge har lenge hatt landskap som en av de fremste av reiselivsnæringens produkter. Fjell og fjorder, fossefall og andre spektakulære naturattraksjoner skal friste både utenlandske turister og nordmenn til å reise rundt i landet. Tendensen over de siste ti årene har blitt å tilby noe mer enn kun se på det vakre naturlandskapet. "Opplev naturattraksjonene" (VisitNorway 2012) står det på nettsiden til Norges offisielle reiseguide. "Norge må oppleves". (Ibid) Å se en nydelig utsikt er en opplevelse, men i denne sammenheng omfatter tilbudet aktiviteter som stimulerer til bruk av flere sanser for å forsterke helhetsopplevelsen. «*Opplevelser er hendelser som engasjerer enkeltmennesket på en personlig måte.*» (Flagestad 2006 refererer til Pine & Gilmore)

Fysisk aktivitet i kombinasjon med natur-og kulturopplevelser blir stadig mer populært. Trenden med slike pakketilbud gir muligheter for flere næringer i lokalsamfunn. Denne typen turisme kalles geoturisme og er av National Geographic Society definert som "turisme som ivaretar, forsterker og fremhever et steds lokale egenart – miljø, kultur, estetikk, kulturarv- og det som kommer lokalsamfunnet til gode" (NGU 2012) En slik satsing er i tråd med Nærings-og handelsdepartementets handlingsplan for reiselivsnæringene der det blant annet står at "begrepet geoturisme brukes om helheten i destinasjonen, alt som gjør stedet unikt, så som flora og fauna, historie, vakre landskaper, tradisjonell arkitektur, lokal kultur og mat" (Innovasjon Norge 2008:14) Norge skrev under geoturisme-charteret med National Geographic i 2005 og er dermed blant de første i verden til å satse på geoturisme. Dette er blitt en plattform for reiselivs-og turismeutvikling, og er positivt for mindre aktører i lokalsamfunn. Kulturminner er naturlig å trekke frem som en del reiselivsproduktet. Definisjonen på kulturminner er "alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro og tradisjoner til." (Lov om kulturminner §2)

Interessen for historiske veger og ferdssåre har økt de siste 30 årene da de er en naturlig arena for fysisk aktivitet og

samtidig kan være kulturminnet i seg, eller ha kulturminner i sitt nærliggende landskap som kan berike opplevelsen. I 1999 slo Nordisk ministerråd fast at "interessen for ferdssåre er økende i de nordiske land. Dette gjelde både vern som kulturminner og bruk av ferdssårene til rekreasjon og friluftsmål". (Kirkeby 1998:7) Rallarvegen er et eksempel på et svært populært turistmål som er en historisk veg i et vakkert landskap, som også er tilrettelagt for syklistene.

I tillegg til å være verdifulle i turistformål kan kulturminner spille en viktig rolle innen stedsutvikling. Kulturminner som ferdssåre og historiske veger er viktige som en del av lokalhistorien, og ved tilrettelegging av disse kan man belyse historien samtidig som aktiviteten fører til bedret folkehelse.

Kultur er aktuelt også internasjonalt og Norge tar del i det internasjonale samarbeidet på feltet. Landskapskonvensjonen som ble lagt fram av Europarådet i 2000 er ratifisert i Norge og trådte i kraft 1.mars 2004. Målet i konvensjonen er å sikre bærekraftig utvikling av landskapet som et sentralt element i Europas samlede natur- og kulturarv. (Europarådet 2000; art 3) Den oppfordrer til medvirkning og engasjement i forvaltning, planlegging og bruk av landskap. I konvensjonen er det fokus på at kvaliteter i landskapet er skapt gjennom interaksjon mellom menneske og natur. Det understrekes at landskapet er i stadig endring og at man skal se på landskapets enkeltelementer i en helhet. Fysiske kulturminner kan være elementer i landskapet og er en del av helheten. Gjennom landskapskonvensjonen er Norge forpliktet til øke bevisstheten i det sivile samfunn, private organisasjoner og hos offentlige myndigheter om landskapets verdi, dens rolle og forandringer i landskapet. (Europarådet 2000; art 6) I tillegg skal landskap integreres i distrikts- og byplanleggingspolitikken (Europarådet 2000; art 5) På den måten har kulturminner, miljø og landskap har derfor blitt en mer integrert del av planleggingsprosessen i Norge enn tidligere.

Kun de kulturminner som er eldre

enn fra 1537 blir automatisk fredet i henhold til Kulturminneloven. Hoveddelen av kulturminner og kulturmiljø har ikke noen formell beskyttelse selv om de kan kalles verneverdige. De fleste kulturminnene i vegmiljø er for unge til å falle under Kulturminneloven og har derfor ikke krav på tiltak for vern. For å møte denne utfordringen utarbeidet Vegvesenet Nasjonal verneplan(2002). Hovedmålsetningen med verneplanen var å fremskaffe kunnskap om et utvalg vegminner og vegmiljøer som skal være representative for norsk veghistorie fra 1537 og sikre disse for fremtiden. Målet er at *"alle vegminnene skal få juridisk vern"*. (Nasjonal verneplan 2002:10) Det er utarbeidet forslag til hvilke lover vegene kan komme inn under, men innen de er kommet under lovens beskyttelse er det eier eller andre interesserte brukere som tar vare på kulturminnene. Det er derfor meget viktig å etablere et fokus på kulturminnene slik at de blir forvaltet på best mulig måte.

At regjeringen ønsker å ha et positivt fokus på kulturminner kommer frem i Stortingsmelding nr 16 (2004 – 2005) "Leve med kulturminner". Kulturminnebegrepet omfavner et bredt spekter. Kulturminner kan være immaterielle som muntlige tradisjoner og uttrykk, utøvende kunst, sosiale skikker, ritualer og festiviteter. Stortingsmeldingen

omfatter de materielle faste kulturminner i det fysiske miljøet og steder som det knytter seg hendelser, tro og tradisjoner til. Det fremheves det at kulturminner er store verdier og at vi må ta vare på kulturarven vi har ansvar for. *"Dagens generasjon er forpliktet til å forvalte kulturminnene med respekt for dem som har levd og for dem som kommer etter oss."* (St.meld.nr. 16:5) Utifra dette kan det virke som at bevaring er det riktige valget for å ta vare på kulturminnene, men videre fremmer Stortingsmeldingen aktiv bruk av kulturminner: *"Regjeringen mener at kulturarven er en viktig ressurs som kilde til kunnskap og opplevelse og for utvikling av lokalsamfunn og verdiskapning innenfor næringslivet"* (St.meld.nr. 16:10) Kulturminnene skal altså være ressurser som fremmer lokalsamfunn og næringsliv på samme tid som de skal vernes for de som kommer etter oss. Bruk og vern. Er dette motsetninger eller er de mulig å kombinere? Ved eventuell tilrettelegging og restaurering: Hva slags valgmuligheter for tilrettelegging og restaurering finnes det? Hvordan vil de påvirke opplevelsen av kulturminnet og landskapet?

I denne oppgaven vil disse utfordringene vinkles mot historiske veger og kulturminner i vegmiljø.

Problemstilling:

Hvordan forvalte historiske veger og kulturminner i veglandskap med tanke på tilrettelegging for bruk og tilføring av nye elementer?

Videre vil teorikapittelet omhandle restaureringsteorier, begreper og lover og retningslinjer som kulturminner faller under mer generelt, før det spisses mot kulturminner i vegmiljø.

Teoretiske innfallsvinkler - grunnleggende teorier og begreper om restaurering

Teoretikere og grunnleggende teorier

Interessen for historien slik vi ser på den i dag startet ikke før på 1700-tallet, da det skjedde en endring i historieoppfatningen. Diskusjoner vokste frem etter hvert som det ble behov for å restaurere historiske bygninger. Dette dreide seg hovedsakelig om kirker. Hvordan skulle historiske objekter forvaltes? Teorigrunnlaget som ble lagt fram av fire av de mest kjente teoretikere restaureringshistorien, Viollet – le –Duc (1814- 79), John Ruskin (1819- 1900), Georg Dehio (1850 – 1932) og Alois Riegl (1858 – 1905) har stor betydning for hvordan vi ser på og snakker om bevaring og restaurering også i dag. (Kirkeby 1998: 38) Teoretikerne hadde ulike oppfatninger om hva det *autentiske* var, med andre ord hva man skulle ta vare på for fremtiden.

På slutten av 1700-tallet begynte historien å begripes som noe "annet", noe radikalt adskilt fra her og nå. (Hvattum 1999) Johan Gottfried Herder stod for begrepene "folkeånd" og "tidsånd", og påstod at det var endring i disse som var verdenshistoriens drivkraft. Middelalderen ble trukket frem som et resultat av folkets individualiteter og evne til å føre utviklingen fremover. Til da hadde renessansen, med antikken og det klassiske som ideal, vært gjeldende i Europa. På begynnelsen av 1800-tallet i Nord-Europa ble det isteden fokusert på den gotiske arkitektur. En arkitektur som ikke hadde den romersk – klassiske stil som ideal. Det var fra dette restaureringsdiskusjonen kom i livet. I England var kirkene blitt ødelagt og nedslitt, og det var derfor ønske om utbedring i tillegg til nybygging. I Frankrike var ødeleggelse på monumenter etter revolusjonen årsak til den begynnende diskusjon om restaurering. Augustus W.N. Putin (1812- 1852) skrev en bokserie om gotisk arkitektur som ble grunnlaget for synet på restaurering av kirker og tilhørende nybygg. The Cambridge Camden Society (1939) trakk opp linjene for restaureringen. (Bergaust 2009: 81) Disse mente middelalderkirken skulle restaureres tilbake

til den gotiske stil med bakgrunn i at dens arkitektur var "den eneste sanne kristne" og den "riktige" stil. Denne tankegangen og praksisen ble bevart i England i nesten 50 år. Etter hvert begynte det å bli mer diskusjon rundt hva som var det "riktige" og det ble formulert ulike grunnleggende meninger som gjenkjennes i dagens diskusjoner om restaurering.

Franske *Viollet – le – Duc (1814 – 1879)* stod for den hovedteorien som lenge ble fulgt i praksis. Respekten for de som hadde stått for byggverket var å gjenskape deres opprinnelige ide ved å forstå og nyttiggjøre seg av prinsippene. Han var for "enhet-i stil". Det vil si at bygningsdeler som var lagt til etter byggets "hovedperiode" ble fjernet eller bygget om til "riktig stil". Alderstegn var av liten interesse, det var formen som betød noe. Han var derfor positiv til bruk av nye materialer og aksepterte vakre tilføyelser, og konstruksjonsendringer dersom de eksisterende ikke var funksjonelle nok. (Kirkeby 1999)

John Ruskin (1819 – 1900) fra England hadde en helt annet oppfattelse om hva som var riktig. Hans teori, som er beskrevet i "The Seven Lamps of Architecture" gikk på at jo eldre et objekt er, desto mer verdifullt er det. Forfallet er vakkert. Dette var basert på romantikkens ruin- og natursyn det naturgitte forfall i en evig syklus fra intet til intet, som metafor for menneskets forgjengelighet. (Bergaust 2009:84) Dermed mente han, i motsetning til Viollet – le – Duc, at alderstegn var viktig og opprinneligheten var det viktigste. Ruskin var strekt imot tilføringer og endringer. Han var en eksponent for en materialbevarende, skånsom restaureringsskole og for dyrkelse av patina, slitasje og forfall. Han kalles konserveringsholdningens far. (Ibid 2009: 84)

Georg Dehio (1850 - 1932) sin teori omfattet endringen i verdisynt, det vil si at verdisynt er bundet til en periode og kan skiftes ut i den neste. Konservere, ikke restaurere var Dehios filosofi. Det originale var i hovedfokus, uberørt. Å erstatte manglende deler var utenkelig da den åndelige verdien ligger i originalsubstansen, og derfor kan ikke historisk verdi gjenskapes. Dehio trekker inn to sider i sin teoretiske

diskusjon, han vektlegger den vitenskapelig kildeverdien og den mer romantiske erfaring av forvandlingene tiden gir. Han var sterkt imot Villet – le –Ducs "enhet- i –stil" og mente at en arkitekt i møte med pleie av et objekt skal forholde seg forskende og innlevende, ikke skapende. Dehio sin hovedbegrunnelse for konservering var å ta vare på det nasjonale arvegods.

Alois Riegel (1858 – 1905) fra Tyskland definerte det historiske som det som en gang har vært og som ikke eksisterer lenger. Det er i selve det overført materialet at verdien ligger. Erindringsverdien ligger ikke i dagens fremtoning, men forestillingen om tiden som er gått siden det ble bygget. Det øyeblikk noe er skapt , starter forfallet. Riegel ser ikke romantiserende på tidens tann, han ser det heller på det som et vitnesbyrd av det nødvendige naturforløp. Målet er å bevare så mye som mulig at objektet originalsubstans og bevare et objekts Alterswert. Alterswert er fremkommet via bruk og Riegel er av den grunn for bruk av objektet, men påpeker at en innsats må gjøres for å bevare det.

De ulike teoretikerene hadde forskjellig syn på hva som var viktig å bevare. De diskuterte hva som var det autentiske. For eksempel så Violette- le – Duc på formen som det autentiske, mens Ruskin mente det opprinnelige materialet var det autentiske. Det er Ruskins oppfatning av det autentiske som hovedsakelig gjelder i dag. Men det gjennomføres også restauring, tilbakeføring, til opprinnelig stil i dag, og dette møter til dels Violette-Le-Duc sin teori. Restaurering kan deles inn i to hovedprinsipp: tilbakeføring og kontinuitetsprinsippet. (Bergaust 2009:84)

Autentisitet

Ved siden av autentisitet brukes også andre begrep som: opprinnelig, ekte, troverdig , genuin, materialbåren alder, original, originalsubstans, antikvarisk verdi (Bergaust 2009: 84) Det vært mange diskusjoner rundt begrepet autentisitet. Viollet – Le – Duc mente at det autentiske ligger i formen til det opprinnelige og brydde seg lite om selve materialet. Ruskin mente det motsatte, at det autentiske

ligger i det originale materialet. Begrepet er det samme, men diskusjonen går på hvilken mening det illegges. Kirkeby (1998:) tar opp problemet og etterlyser en mer konkret bruk av begrepet. "Hvis betydningen er materialbåren alder, forekommer det mer hensiktsmessig å anvende termen originalsubstans." Kirkeby (1999) Riksantikvaren har følgende definisjon på autentisitet: "Autentisitet brukes om et objekts grad av ekthet og/eller opprinnelighet. Autentisitet må alltid sees i forhold til noe, for eksempel tidsperiode, stilart, materialbruk eller byggemåte." (Riksantikvaren 2012) For ytterligere avklaring bruker Riksantikvaren begrepene prosessuell autentisitet og materiell autentisitet. Prosessuell autentisitet innebærer bruk av nye materialer, men med original materialkvalitet og bruk av opprinnelige håndverksteknikker. Materiell autentisitet omfatter det originale materialet. (Riksantikvaren 2012)

Landskap går, som andre kulturminner, videre i en kontinuerlig, organisk utvikling. Spørsmålet om autentisitet ved restaurering av hager omhandler levende hovedmaterialer. "På Damsgård vil hele dukkehusets eventyrlige sjarm kunne gjenskapes. På en måte som det ikke finnes sidestykke til, vil man her bokstavelig talt kunne nyte duften av en svunnen tid." (Andersson 1990 :77) Her handler det om å gjenskape en situasjon. Vil dette være autentisk? Eller er det mer autentisk å se endringene over tiden? Sven Ingvar Andersson trekker, i sin artikkel om autentisitet, frem de radiære lindealleer rundt monumentholmen i Drottningsholmsparken der lindetrærne har blitt store og danner en hemmelighetsfull lund. Han hevder det historiske korrekte vil være å beskjære disse for å fremme de siktlinjer som en gang var der og dermed få en autentisk situasjon. Dette blir tatt opp i Firenze- charteret (1982) Historical gardens som omfatter hage og landskap i rekonstruksjonsdiskusjonen. Charteret setter hager og parker på lik linje som andre kulturminner og minnesmerker. Et restaureringsarbeid skal respektere de ulike utviklingsstadiene som det gjeldende

anlegget har gått igjennom. I prinsippet skal ikke en periode gå foran andre. (ICOMOS 1982: artikkel 16) Det som må tas vare på, det ekte og autentiske, er hva tiden har tilført material, objekt eller landskap. Det er dette jeg mener når jeg videre beskriver noe som autentisk.

I situasjoner med historiske veger og vegmiljø er inneholder den autentiske situasjonen både vegdekket, de nærliggende omgivelser og i det større veglandskap og kulturminnene befinner seg der.

Tilbakeføring

Tilbakeføring er å sette objektet til sin opprinnelige tilstand, noe som følger Viollet – Le – Duc sin teori om "enhet – i – stil". Et annet begrep brukt i denne sammenheng er restaurering som av riksantikvaren er definert som: "*... å helt eller delvis tilbakeføre en bygning eller gjenstand til en tidligere tilstand. Ved restaurering må man velge hvilket tidspunkt kulturminnet skal tilbakeføres til. Det kan være slik det var da det ble laget eller oppført, slik det var på et senere tidspunkt eller en kombinasjon av ulike stadier.*" (Riksantikvaren 2012) Av nyere norske prinsipper vil dette være Myklebusts rekonstruksjonsprinsipp der man "*foretar en rekonstruksjon så langt det er mulig og derefter supplerer i analogi med tilsvarende monumenter som man kan sette i historisk sammenheng med det man arbeider med.*" (Myklebust 1988:27)

Ved tilbakeføring velges en bestemt tid og rekonstruksjonen vil skje på grunnlag av informasjon om slik det var på det gitte tidspunkt. Hvordan kan man bestemme hva slags lag som er det viktigste? Kritikken mot tilbakeføring går på at man skal være forsiktig med å konstruere en tid, en sannhet. Tilbakeføring til en bestemt tid vil bli det motsatte av prinsippet i Firenze-charteret (artikkel 16) der det står at man ikke skal la en tid gå foran en annen, men respektere utviklingsstadiene.

Det finnes ingen fasitsvar på akkurat når og hvordan man bør jobbe med rekonstruksjon og derfor er diskusjonene mange i de ulike situasjoner som dukker opp. Ved rekonstruksjon er arkivmateriale, arkeologisk materiale og håndverkens kyndighet nødvendige faktorer. Målet

for tilbakeføring kan være forskning og presentasjon.

Når tilbakeføring er bestemt som løsning kommer det opp alternativer som må vurderes. En *replika* innebærer at det blir laget en eksakt kopi av originalen med patina og alderstegn og gir et uttrykk av autentisitet. En *kopi* gir samme informasjon som originalen, men her mangler alderstegn og patina. En duplikat skal ligne original og det holder at den har den samme funksjonslikhet. Overflateinformasjon, patina og form behøver ikke å være lik originalen. *Parafrase* innebærer at man kan tolke originalen på sin egen måte. I restaureringsammenheng betyr dette at man tydelig ser forskjell på det som er nytt mot det som er gammelt.

Landskap er et kulturminne som også behøver vurdering i forhold til vedlikehold og eventuell restaurering. Sven Ingvar Andersson tar opp rekonstruksjonsutfordringene i sin artikkel "Den autentiska illusionen, gamla trädgårdar – restaureringsprinsipper" med Florence-charteret som utgangspunkt og legger frem forutsetninger for i det hele tatt å kunne vurdere rekonstruksjon. Man må forutsette at man har hele skapelsesprogrammet. Dette innebærer kunnskap om formen, tilgang til samme type material, bruken av samme anleggingsteknikk, hva slags håndverkere som ble brukt, funksjonen må være uforandret og ingenting nytt i anlegget kan komme i veien. Det igjen forutsetter at det i utgangspunktet har vært et mål for anlegget. Dersom en park er forsvunnet fullstendig eller om det bare finnes hypotetiske antakelser om de ulike stadier skal ikke en rekonstruksjon betraktes som en historisk park eller hage. (ICOMOS 1981:artikkel 17)

Tilbakeføring av hele kulturlandskap også et aktuelt diskusjonstema. Kulturlandskapene oppstod som følge av bruk og står i fare for miste sitt særpreg når bruken endres og det ikke skjer en kontinuerlig drift. Tilbakeføring skjer på samme måte i slike situasjoner, det bestemmes en periode som det skal føres tilbake til. Lyngheiene i Lygra er et eksempel på tilbakeføring av landskap som en gang var dominerende langs vest- og nordkysten i Norge. I dette området var det opprinnelig kun lyngheier som fikk sin karakteriske

uttrykk gjennom med beite av villsau, lyngbrenning og slått. Etterhvert som driften avtok stod det vakre kulturlandskapet fare. I dag er landskapet tilbakeført i et område gjennom aktiv drift og er en attraksjon i seg selv som et musealt kulturlandskap.

Kontinuitetsprinsippet

Kontinuitetsprinsippet går på å la objektet få være og la tiden ta over uten å gjøre større inngrep. Prinsippet har fokus på prosessen og midlertidigheten, noe som inngår i Ruskins autentisitetsbevaring, Dehios konservering og Riegels tilslutning. Innenfor nyere norsk teori omfatter dette Dag Myklebusts historiske ekvivalensprinsipp *"der man ser alle historiske perioder som verdifulle, og ved en restaurering søker å vise monumentets skiftende bygningshistorie."* (Myklebust 1988:27)

Når kontinuitetsprinsippet velges er istandsetting et tiltak for å forlenge levetiden, å konservere. Det kan være skjøtsel eller å tilføre en form for beskyttelse. Riksantikvaren definerer istandsetting som *«.. et reparasjonsarbeid for å bringe en bygning, del av en bygning eller et annet objekt opp på et ordinært vedlikeholds nivå, slik at bare løpende vedlikehold vil være nødvendig senere. En antikvarisk istandsetting innebærer at reparasjonen baseres på bruk av materialer og teknikker tilpasset bygningens eller anleggets egenart.»* (Riksantikvaren 2012)

Å tilføre en form for bevaring kan være forenelig med teoriene om tilføring av nytt formspråk. (se side 16 Et godt eksempel på dette er Hamar kirkeruiner. Her ligger ruinene urørt, mens et glasstak i et moderne formuttrykk er reist over for å beskytte. Samtidig med beskyttelse gir glasstaket en spennende kontrast mellom det gamle og det nye.

Dersom man ikke gjør noe som i Hamar kirkeruiner tilfelle vil objekt eller situasjon gå tapt. Og kan hende det er riktig? Kan hende noe skal være midlertidig? Dette spørsmålet dukker opp i sammenheng med gjengroingsproblematikken. Steder som før var åpne, gror igjen med vegetasjon og skal man opprettholde tidligere situasjon må det settes inn tiltak for å hindre gjengroingen. Historiske veger kan også være utsatt for det samme. Vegetasjon og tidens tann påvirker konstruksjoner og fører til at den blir ødelagt.



Fig. 1 Glasstak over Hamar Domkirkes ruiner.

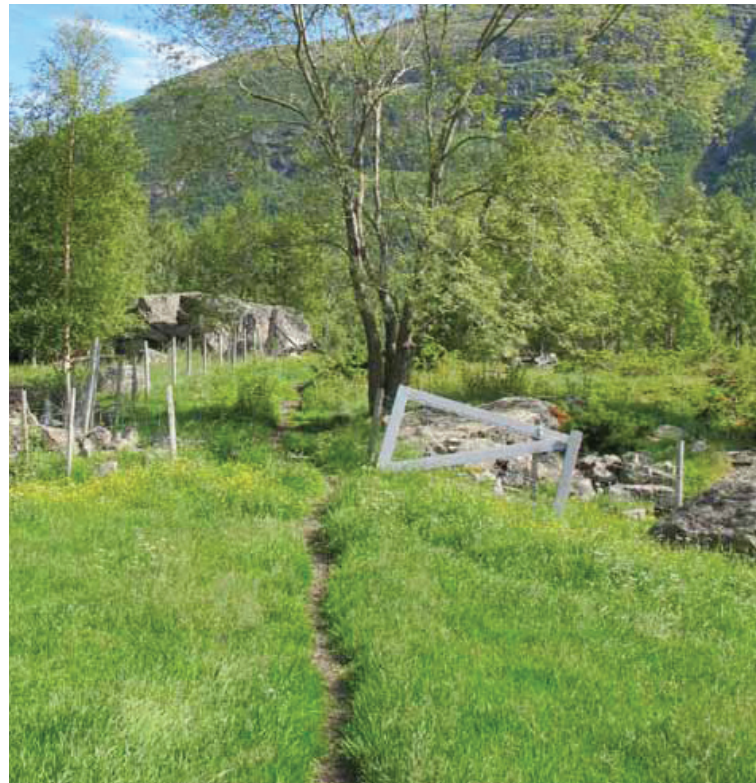


Fig. 2 Bildet viser en strekning av Kongevegen over Filefjell. I dette tilfellet er det ikke gjort noe tiltak de siste årene for å holde vegen vedlike slik at vegen har blitt en sti.

Fig. 3 Bildet viser del av en mislykket tilbakeført bru der det er brukt moderne materialer.



Nyere restaureringsmetoder

Tendensen i restaureringspraksis er å konserve av respekt for de som kommer etter oss. Prosessperspektivet og lesbarhet har stor betydning. Restaurering, tilbakeføring, skal kun benyttes unntaksvis og da skal arbeidet dokumenteres og begrunnes. (Bergaust 2009) Filosofien er at man ikke skal påvirke fortidens kulturarv. *"Vi er gjester i historiens hus, uten rett til å legge bena på bordet eller begynne å flytte på møblene."* (Hvattum 1999 :89). Dersom noe skal tilføres skal man tydelig se forskjell fra det gamle med det nye. Det skal være en ærlighet slik at man ikke forveksler det



Fig. 4 Benjamin Franklins hus er bygget etter prinsippet poetisk tilbakeføring.

Fig. 45 Storhamarlåven med tilføring tegnet etter "kontrastskolens" prinsipper av arkitekt Sverre Fehn



nye med det autentiske. Skillet mellom nytt og gammelt presenterer Myklebust i sitt historiske ekvivalensprinsipp der han påpeker at en restaurering bør innebære kunstneriske, fullverdig tilføyelser i samtidens formspråk. Dette kan også kalles "kontrastskolen" der moderne restaureringsarkitektur fokuserer på nødvendigheten av å tydelig skille mellom nytt og gammelt, "nå" og "da". Arkitekten Sverre Fehn er en som fulgte denne teorien i praksis. I 1960 sa han at *"Løper man etter fortiden vil man aldri nå den igjen – kun ved å manifestere nuet får man fortiden i tale."* (Petter Dass museet 2012) Et eksempel på dette er Storhamarlåven på Domkirkeodden i Hamar. Spenningen mellom kontrast i form og materialitet mellom det gamle og det nye er åpenbar. Samtidig skaper de nye elementene helt nye bevegelsesmønstre gjennom anlegget. Fehn har bygget nytt uten å erstatte det gamle, og har latt de nye og de gamle elementer danne komposisjonen. Fehn mestrer møtet mellom "da" med "nå" på en elegant måte med sitt nye design som fremhever det gamle.

Betydning av reversibilitet er i fokus i restaureringsdiskusjonene. Dersom man tilfører noe i "historiens hus" kan det fjernes når noen andre tar over. Så når man da velger reversible løsninger kan det være for å forsvare tilføyinger. I tilfellet med Hamar ruiner kan eksempelvis glasskonstruksjonen fjernes og ruinene står igjen som før.

Poetisk bevaring er en forsiktig tilnærming i de tilfeller det ikke er tilstrekkelig informasjon for å tilbakeføre. Et godt eksempel er Venturi og Rauchs rekonstruksjon av Benjamin Franklins hjem (Butenschøn 2009: 27). Venturi og Rauch foreslo å akseptere den historiske kunnskapens grenser ved bare å rekonstruere de delene av huset og trykkeriet som man hadde historisk og arkeologisk dekning for, og så la de besøkende forestille seg resten. Resultatet har blitt en konstruksjon av huset uten vegger og tak. Glasstaket over Hamars ruiner kan også gå under poetisk tilbakeføring ved at glasstaket er like høyt som kirken en gang var.

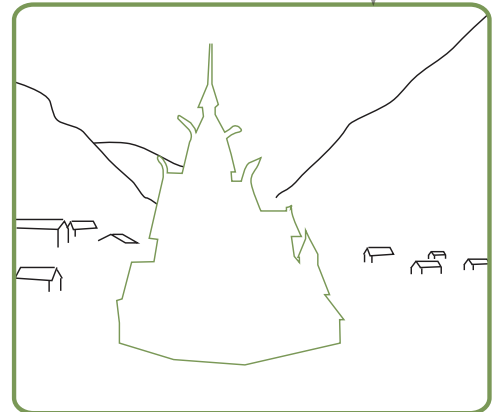
Hvor går grensen til et kulturminne?

Fra 1700-tallet og frem til i dag har grensen til hva som regnes som kulturminne endret seg. Dette gjenspeiles i lover og konvensjoner som har blitt utviklet etterhvert som fagmyndighet- og miljø har funnet de eksisterende er utilstrekkelige. Kulturminnelovene har gått fra å konsentrere seg om enkeltgjenstander til å omfatte større landskapsområder.

På 1700- og 1800-tallet dannet behovet for istandsetting av kirker grunnlaget til restaureringsdiskusjoner. Kirkene ble diskutert som enkeltobjekter, uten hensyn til det omkringliggende miljø eller landskap. Etter hvert utvidet diskusjonen seg til å i tillegg omhandle bygninger som kunne være representative for utviklingen av arkitektur og byggeteknikk i Norge. Det var fortsatt kun selve bygningen eller objektet som skulle bevares. Det faktum at miljøet var mindre viktig, kommer frem i at flere av de representative bygningene ble flyttet fra tun i Telemark og Gol og satt i sammen til samletun på Bygdøy på 1860 – tallet. De ble tatt ut av sitt naturlige miljø. Noe av grunnen til dette var at det på den tiden ikke var muligheter for bygningsfredning. Derfor var det lettere å samle bygningene som skulle bevares enn å ha de stående på gårdene der det ikke alltid var forståelse for bevaringen. Norge manglet et lovverk for kulturminner. Først i 1905 kom «Lov om Fredning og Bevaring av Fortidslevninger», som følge av funnet av Osebergskipet. Denne loven var for generell, og i 1920 kom en lov som sørget spesielt for at bygninger ble tatt vare på gjennom "Lov om bygningsfredning". Dette ga mulighet for å frede bevaringsverdige bygninger på stedet og kreve at eieren var ansvarlig for å holde et fredet bygg i stand. På den måten ble flere bygninger bevart i sine opprinnelige landskap og miljø. I 1951 ble «Lov om Fredning og Bevaring av Fortidslevninger» revidert til å kunne gi mulighet til å bevare et område rundt et fornminne, ikke bare selve funnet. Senere ble det påbegynt å bevare bymiljøer og verdifull bebyggelse i Bergen, noe som ble fulgt opp på landsbasis fra 1960- tallet. Ved å bevare bymiljøer



Tidligere ble kulturminne sett på som kun objekt. Etterhvert ble det mer fokus på miljøet kulturminnet var i.



kunne man hindre annen utnyttelse av området samtidig som den eksisterende bebyggelsen sikres.

"Lov om bygningsfredning" og "Lov om Fredning og Bevaring av Fortidslevninger" ble slått sammen og erstattet med Kulturminneloven i 1978. Med visse endringer og justeringer er det den som er gjeldende i dag. Den har definert kulturmiljø som : "områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng."(Lov om kulturminner §2)

Også internasjonalt er tendensen å se helhetlige sammenheng slik at kulturminnebegrepet er blitt utvidet. I ICOMOS sitt Firenze - charter blir historiske hager som å betraktes som et minnesmerke eller kulturminne. "En historisk park eller hage er en arkitektonisk og hortikulturell komposisjon av allmenn interesse med hensyn til de historiske eller kunstneriske verden." (ICOMOS 1981: artikkel 1)

Landskapskonvensjonen har spilt en viktig rolle i for å få fokus på den helhetlige

sammenheng i praksis, ved at den krever at landskap blir tatt inn i planleggingsfasen. I Norge er Plan og bygningsloven blitt viktig. Kommuneplanens arealdel skal i nødvendig utstrekning vise hensyn "Sone med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, med angivelse av interesse." (Plan og bygningsloven § 11-8 c))

Stortingsmelding nr 16 understreker viktigheten av kulturlandskapet. "Større kulturmiljøer og landskap utgjør en viktig del av miljøets opplysningsbank. De forteller oss hvordan mennesket har tatt naturen i bruk, delvis omformet den og påvirket utviklingen av den". (St.m.nr 16:6).

Det har skjedd en stor endring i synet på hvor grensen for kulturminner går og hva kulturminne er de siste 60 årene. Man har gått bort fra å fokusere det enkelte kulturminneobjekt til å se landskap som verneverdige kulturminner med støtte i de lover som har blitt utviklet. I dag kan større landskapsområder bli vernet med hjemmel i Naturmangfoldsloven (2009).

Lover og retningslinjer

Loven for vern av kulturminner (kulturminneloven)

§1 Lovens formål

"Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning."

Kulturminner, både kjente og ukjente, fra før 1537 er automatisk fredet og faller under Kulturminneloven med hjemmel i § 3. Fokuset i loven er på bevaring og hindre at automatisk fredete kulturminner blir skjemmet eller ødelagt. Her er beskrevet en sikringssone som er et område rundt kulturminne for å hindre at det blir ødelagt eller skjemmet. Inntil det er definert gjelder sikringssonen på 5 meters belte rundt kulturminnet. Eventuelle endringer som kan gå ut over kulturminnet må godkjennes av vedkommende myndighet, fylkeskommunene. Eiere kan søke om dispensasjon fra fredning og det er da kulturvernmyndighetene som vil beslutte om tiltaket er forenelig med fredningens formål eller ikke. For alle tiltak som kan virke inn på kulturminnet på en eller annen måte skal det søkes tillatelse for.

Kulturminner i vegmiljø er ofte yngre enn fra 1537 og faller derfor ikke under Kulturminneloven, og for disse finnes ingen føringer som regulerer hvilke tiltak som kan utføres. Det foreligger ingen hindringer for at Riksantikvaren kan frede nyere veier som er i privat eie. Fredning av private veier er, ifølge riksantikvaren, en komplisert prosess da de vil bli behandlet i henhold til § 15 & § 19 i Kulturminneloven.

§ 15. Fredning av bygninger, anlegg m.v. fra nyere tid.

Departementet kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi. Fredningsvedtaket omfatter fast inventar (skap, ovner m.v.). Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas. I slike tilfeller må hver enkelt gjenstand særskilt spesifiseres.

§ 19. Fredning av område rundt et fredet kulturminne.

Departementet kan frede et område

rundt et fredet kulturminne og skipsfunn som nevnt i § 14 så langt det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet eller for å beskytte vitenskapelige interesser som knytter seg til det.

Når et kulturminne blir fredet gjennom §15 eller § 19 er skjøtsel belyst som nødvendig, men er ikke stilt som krav.

§ 21. ".....kan vedkommende myndighet gjennomføre skjøtsel som anses nødvendig for av hensyn til formålet med fredningen. Slik skjøtsel kan være vedlikehold av det fredete området, herunder rydding og pleie av vegetasjon og andre tiltak for å verne kulturmiljøet."

§21 skal fungere som veiledende, men det kan misforstås hva som menes med vedlikehold. Det er ikke nødvendigvis synlig eller tydelig hva det bevaringsverdige er for kulturminner som ofte er preget av tidens tann. Skjøtsels- og forvaltningsplaner er til stor hjelp for det praktiske vedlikeholdsarbeidet og hindrer at det skjer en feilaktig skjøtsel som skade kulturminnet og bør bli utarbeidet også i de tilfeller som faller utenfor kulturminneloven. Vegvesenet jobber med dette i de vegrelaterte tilfellene som de har ansvar for.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan og bygningsloven)

§ 1-1 Lovens formål

"Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner."

Plan og bygningsloven skal sikre både bruk og vern av arealer. Gjennom denne loven har kulturminner blitt en mer selvfølgelig del av planleggingsprosessen. Begrepet "bærekraftig utvikling" i lovteksten er et begrep som er mye brukt i de siste tyve årene. Det ble først definert i av Brundtlandkommisjonen i 1987: «*En bærekraftig utvikling er en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få tilfredsstillende sine behov*» (Regjeringen 2010). Denne fremtidsrettete holdningen og respekten for kommende generasjoner er

ikke ny i kulturminnediskusjonen. Hvordan skal man overlevere kulturminnet til neste generasjon? Kulturminner er ikke-fornybare ressurser og er derfor ekstra sårbare for valgene som blir tatt.

§ 11 – 8 Hensynssoner

c) Sone med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, med angivelse av interesse.

§ 11-9. Generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel

Kommunen kan uavhengig av arealformål vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel om:

7. *hensyn som skal tas til bevaring av eksisterende bygninger og annet kulturmiljø,*

Det er kommunene som har myndighet og spiller derfor en sentral rolle i forvaltningen av kulturminner gjennom plan- og bygningsloven. De er ansvarlig for at kulturminneinteressene innarbeides i planene, at den er lovfestet og at kulturminneforvaltningen finner sted. Likevel gir plan og bygningsloven en frihet til kommunene ved å åpne for de kan vurdere "om hensyn skal tas".

Fylkeskommunen er i arealplanleggingen den regionale kulturminneforvalter og deltar i kommunens planlegging med veiledning, kulturminnefaglige innslag og uttalelser til planforslag. Riksantikvaren, direktorat for kulturminneforvaltningen under Miljøverndepartementet, har ansvar for den statlige kulturminnepolitikken. Utfordringen med at det praktiske vernearbeidet er på lokalt nivå er at det vil kunne bli ulikt fra fylke til fylke. I tillegg kan håndtering av kulturminner være underlagt de lokale fylkespolitikere sin vilje til å prioritere. Styrken ligger at vern kan få større gjennomslagskraft og knyttes til arealplanleggingen, samt at politikere forhåpentligvis blir bevisst ansvaret for kulturminner i sin region. Så dersom kulturminner blir sett på som en positiv ressurs vil prioritering og forvaltning av disse bli bedre.

I veilederen til Plan og bygningsloven

under Estetikk står retningslinjer for utforming: *“Ethvert tiltak som berører et kulturminne eller dets omgivelser, skal utformes slik at hensynet til kulturminnet blir ivaretatt. Tiltaket skal ha gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til tiltakets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering.”* (Riksantikvaren 2010:47) Veilederen fremmer interesse for kulturminner og gode intensjoner om å bevare kulturminne på best mulig måte. Utfordringen er at retningslinjene fra veilederen kan tolkes svært forskjellig.

Loven om forvaltning av naturens mangfold – Naturmangfoldloven (2009)

§ 1. (lovens formål)

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

§ 36. (landskapsvernområder)

Som landskapsvernområde kan vernes natur- eller kulturlandskap av økologisk, kulturell eller opplevelsesmessig verdi, eller som er identitetsskapende. Til landskapet regnes også kulturminner som bidrar til landskapets egenart.

I et landskapsvernområde må det ikke settes i verk tiltak som kan endre det vernede landskapets særpreg eller karakter vesentlig. Pågående virksomhet kan fortsette og utvikles innenfor rammen av første punktum. Nye tiltak skal tilpasses landskapet. Det skal legges vekt på den samlede virkning av tiltakene i området. I forskriften kan det gis bestemmelser om hva som kan endre landskapets særpreg eller karakter vesentlig, om krav til landskapsmessig tilpassing, og om ferdsel som ikke skjer til fots.

For de deler av landskapsvernområdet der bruk er en vesentlig forutsetning for å ivareta verneformålet, skal det senest samtidig med vedtak om vern etter første ledd legges frem et utkast til plan for skjøtsel for å sikre verneformålet. Planen kan omfatte avtale om bruk av arealer, enkeltelementer og driftsformer. Planen eller avtalen kan inneholde bestemmelser om økonomisk

godtgjørelse til private som bidrar til området skjøtsel.

Utkast til forvaltningsplan skal legges frem samtidig med vernevedtaket. Der det også er aktuelt med skjøtelsplan, skal den inngå i forvaltningsplanen.

Loven har et stort fokus på landskap, natur og kulturminner og viktigheten av å ta vare på disse. Denne møter på en god måte utfordringen med hva som skjer med det som faller inn under loven ved å kreve forvaltningsplan, til og med en skjøtelsplan skal inngås der det er nødvendig. Dette står det ingenting om i kulturminneloven. Selv om det er underforstått at forvaltningsplan og skjøtelsplan er nødvendig og at det i de mange tilfeller blir utarbeidet, er det ikke et krav som står i loven. Så ut ifra dette viser Naturmangfoldloven et nytt steg i utviklingen for bevaring av landskap og kulturminner.

Vegloven

Regler for hva som gjelder for de veger som er bygd før 1823 og lagt ned før 1912 er uklare. (Adriansen&Eikehaug 2010: 47) Vegmuseet har i 2010 satt i gang en prosess for å avklare dette. I dag er den mest relevante loven er Vegloven.

§8 (vegloven)

Blir offentlig veg nedlagt, kan vedkommande styremakt gjere vedtak om veggrunnen heilt ut eller delvis skal nyttast til anna offentlig vegføremål eller til føremon for ferdsla eller dei vegfarande. Som føremon for ferdsla eller dei vegfarande vert òg rekna at bruer, murar, vegstykke og andre delar av vegen etter vegstyremakta sitt skjønn er verneverdig slik at den bør haldast ved like for kommande slekter.

Andre setning ble tilføyet etter at det har blitt vist en økende interesse for å bevare eldre vegstrekninger til rekreasjonsformål i lov nr 11 den 11.mars 1996. (Arnulf & Bauer,1996) Departementet viste til at motoriserte kjøretøy ikke hadde større interesse av disse vegstrekningene og at de mest av alt ville bli brukt av gående og syklende. De åpner for at veger kan brukes av tilliggende eiendommer på en naturlig måte som da ofte innebærer motorkjøretøy.

Det blir påpekt at eventuell bruk av motorkjøretøy skal være forsiktig og ta hensyn at kommende slekter skal se hvordan vegen har vært en del av landskapet.

§8 andre og tredje ledd

"Nedlagd veg som ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, kan vedkomande styremakt legge ut til bruk som privat veg etter denne lova.

Blir offentleg veg nedlagt og veggrunnen heller ikkje blir utlagt til privat veg, har eigar av eigendom som støyter til vegen rett til å krevje veggrunnen lagt til eigendomen sin mot vederlag etter skjønn, eller dersom ny veg skal byggast over eigendomen hans, mot frådrag etter skjønn i vederlaget for eignedomsinngrep til slik veg. Støyter fleire eigedomar til vegen, skal mogleg tvist om fordelinga avgjerast ved skjønn."

Når vegen skal brukes som privat veg er det fortsatt det offentlige som har eiendomsretten. Det er først når vegen ikke blir brukt til vegformål at grunneier kan få beslag på vegen og bruke den til privat utnyttelse. De kan da velge å fjerne det vegstykket som er på deres eiendom dersom de har andre interesser for området og de er i sin fulle rett til det. Når dette gjelder veger er det svært uheldig siden strekningen blir brutt og vegen mister sin helhet. Dersom en historisk veg skal brukes som en ressurs er god kommunikasjon med grunneiere en nødvendighet. Dersom vegen skal trekkes frem i lyset og økt bruk er målet for vegen, bør grunneier være med på laget og stille seg positiv til dette.

Eiendomsutfordring

Stortingsmelding nr 16 tar opp utfordringene med hvem som har ansvar for kulturminnene og kulturmiljøene som ikke faller under Kulturminneloven. Det blir i Stortingsmeldingen lagt fram et forslag til ansvarsfordeling der hovedansvaret for å ta vare på fredete eller verneverdige kulturminner blir gitt til eierne. Offentlige midler, fra både lokale og sentrale nivåer, skal bidra til at eieren er i stand til å gjennomføre dette. Virkemidler skal bidra til at de som har tilhørighet og interesse av kulturminnene eller kulturmiljøene skal kunne oppleve

tilhørighet med disse og ta ansvar for dem.

Den Europeiske landskapskonvensjonen

Den Europeiske landskapskonvensjonen ble lagt fram av Europarådet i 2000. I Norge ble den ratifisert og trådte i kraft 1.mars 2004. Målet i konvensjonen er å sikre bærekraftig utvikling av landskapet som et sentralt element i Europas samlede natur- og kulturarv. (Europarådet 2000; artikkel 3) Ved å undertegne har Norge erkjent at landskapet er en viktig faktor for folks livskvalitet, at det spiller en viktig rolle av allmenn interesse og utgjør en ressurs som er gunstig for økonomisk aktivitet, og at vern, forvaltning og planlegging av landskap kan bidra til å skape arbeidsplasser. Den setter flere typer landskap som verdifulle, så vel som hverdagslige landskap eller landskap i forfall. Landskapskonvensjonen trekker frem landskapet i lyset og understreker viktigheten av bevisstgjøring, men setter også nødvendige krav. De landene som har undertegnet forplikter seg blant annet til å "erkjenne egen lovgivning at landskapet som vesentlig element i folks omgivelser" (Europarådet 2000; artikkel 5) og integrere landskap i lokal og nasjonal politikk. Plan og bygningsloven er den loven i Norge som møter landskapskonvensjonens krav og setter landskap og kulturarv som viktige hensynsområder ved planlegging. Norge skal også, etter landskapskonvensjonen, iverksette en landskapspolitikk som tar sikte på å øke bevisstgjøring og legge til rette for opplæring av fagpersoner på området.

Firenze charter

Firenze charteret ble utarbeidet etter en beslutning av ICOMOS (international council on monuments and sites) og IFLA (internastional federation og landscape architects) sin internasjonale komite for historiske parker og hager, utgitt 15 desember 1981. (Anderson 1999) Norge er etter 1975 medlem av ICOMOS og skal bruke charteret til forvaltning av hager, parker og landskap. Den likestiller park og hage med ethvert annet historisk minnesmerke og omfatter punkter om skjøtsel, restaurering og bruk. Den slår fast at ingen tid skal være viktigere enn andre, at man må respektere de utviklingsstadier anlegget har gått

gjennom og ved eventuell restaurering skal ikke anlegget berøres før all dokumentasjon er vurdert og plan godkjent av en ekspertgruppe. Dersom en hage eller park er forvunnet og det ikke finnes tilstrekkelig dokumentasjon på hagens ulike stadier skal ikke rekonstruksjon utføres. For de anlegg som er i stand oppfordres det til å lage en langsiktig program for periodisk fornyelse og nyplantinger.

Norge og de andre landene som har skrevet under på landskapskonvensjonen og Firenzecharteret har godtatt å følge de krav som står der. Dersom et land ikke de følger kravene medfører det sjeldent sanksjoner, men det kan få negative utslag i form av dårlig rykte. I praksis fungerer de altså som retningsgivende. Gjennom landskapskonvensjonen har krav blitt praksis i form av nye lover som forvalter og tar hensyn til landskapet, som for eksempel plan og bygningsloven.

Nasjonal verneplan

Nasjonal verneplan er utarbeidet av Statens vegvesen etter pålegg fra Samferdselsdepartementet, i 2002. Den består av et utvalg av vegminner og vegmiljøer som skal være representative for norsk veghistorie fra 1537. Det er fokusert på vegminner og vegmiljø som ikke automatisk faller inn under Kulturminneloven, og målet er at *"alle vegminnene skal få juridisk vern"*. (Devold 2002: 11) Utvalgskriteriene var oppdelt i kunnskapsverdier og opplevelsesverdier. Kunnskapsverdier, der verdier i faktiske opplysninger kan hentes ut som samfunnshistorie, vegplanleggingshistorie, vegbyggingsteknikk, teknikkhistorie, sosialhistorie, estetisk verdi, undringsverdi, brukspreg/patin. Opplevelsesverdier, som er knyttet til folks subjektive opplevelse. De utvalgte er vegminner som har hatt kort brukstid og som derfor i mindre grad har vært utsatt for endringer, de som tydelig representerer eldre strukturer som er tilpasset ny teknologi og nye bruksbehov, de som var sjeldne da de kom til og også i dag, de som var vanlige da og som er få av i dag (trebruer) i tillegg til utvalgte vegminner som er knytta til historiske

hendelser. (Devold 2002) Verneplanen sine hoveddataer skal ligge tilgjengelig for publikum, for kulturminneforvaltere, veg –og arealplanleggere både i og utenfor Statens vegvesen, og skal fungere som retningsgivende.

Ut ifra den nasjonale verneplanen skal det utarbeides planer for juridisk vern. I den nasjonale verneplanen er det gitt anbefaling om henholdsvis fredning (Kulturminneloven) eller regulering til bevaring (Plan og bygningsloven). I tillegg skal det utarbeides en forvaltningsplan *"som legger retningslinjer for det tiltak som eventuelt skal foretas, og for vedlikehold av vegstrekningen, brua eller det vegrelaterte kulturminnet."* (Devold 2002: 12).

Opplevelsen av historiske veger og kulturminner i veglandskapet

Hva er kulturminner i veglandskap?

Kulturminner i vegmiljøet kan være både materielle og immaterielle kulturminner som ligger på eller i nærheten av veg. Selve vegen kan i seg selv være kulturminne. Spesielt vanlige kulturminner på selve vegen er bruer og murer.

Veger er skapt som følge av behov om å forflytte seg fra et sted til et annet. De danner en gammel infrastruktur og har lenge bundet sammen gårder, tettsteder og byer. Gamle veger og ferdselsårer har historiske situasjoner og elementer naturlig knyttet til seg som i dag kan være naturlige å fremheve av kulturhistoriske grunner. Langs vegen kan det også være kulturminner fra ulike perioder, da vegen kan ha eksistert som konstant infrastruktur mens landskap og kultur var i endring rundt. Kulturminner i veglandskapet kan også omfatte de nærliggende landskap som vegen kan komme i kontakt med eller ses fra.



Kulturminner i veglandskap kan være kulturminner som ligger på eller i nærheten av vegen. I tillegg kan den selve vegen være et kulturminne.

Opplevelse av landskapet i bevegelse fra veg

(...) the paths allow not only for the enjoyment of variations and diverseness but also for the most advantageous disclosure of the best vistas, sometimes suddenly, sometimes gradually, while on the other hand concealing any unpleasant sights. Therefore, the laying out of paths demands the most careful attention to the point of view from which the object strikes the eye.

(Hirschfeld C. C. L 1779:250)

Sitatet beskriver vandringen gjennom en hage, men den er like aktuell når det gjelder vandring langs en veg og opplevelsen av landskapet derfra. Når man beveger seg gjennom et landskap blir omgivelser gradvis avdekket. Å oppleve landskapet i bevegelse kan gjøres på flere måter. For eksempel å padle nedover en elv, se ut fra bilvinduet eller følge et sauetråkk på fjellet. Felles med disse eksemplene er at man er i bevegelse og at landskapet oppleves i sekvenser langs ruten. Hvordan man beveger og farten påvirker opplevelsen. Dersom farten er saktere vil man legge merke til flere detaljer. Detaljene vil bli enda flere dersom man bruker egne fysiske krefter fremfor å benytte motoriserte fremkomstmidler. Å sykle den samme vegen som man er vant til å kjøre med bil er et godt eksempel som kan gi en ny opplevelse, selv om man kan ferdes gjennom samme landskap. Man kan oppdage at strekningen, som man på en kjøretur med bil oppfatter som flat, ikke kjennes slik ut når man selv må holde hjulene i gang.

I dag har man muligheter som gjør at man raskt kan komme fra et sted til et annet. Velger man alternativer som fører til at det går saktere er det da som oftest opplevelsen på selve reisen som er målet. For eksempel er togturen på Bergensbanen er kjent for å kjøre gjennom vakkert landskap og mange tar turen med synet av landskapet som mål, til tross for at det alternative flytilbudet ville tatt mye kortere tid. Det er opplevelsen som er målet for reisen. Slik er det også ved bruk av historiske veger der målet er natur- og kulturopplevelser.

Syns-, lukt-, smaks-, høre- og følesansen er alle rettet mot omgivelsene våre. Man opplever landskapet gjennom

kombinasjonen av sanseopplevelsene. Synet er ofte hovedsansen, men kroppen registrerer gjennom alle sanser som til sammen utgjør helhetsopplevelsen. På en vandring opplever man topografien ved å kjenne pusten bli tyngre og svetten komme i oppoverbakkene, før man kjenner vinden svale en svett panne idet man nyter utsikten fra fjelltoppen som er besteget. Man kjenner vinden stilne når man igjen er nede i dalen der man kanskje hører elven bruse, fuglekvisper eller biler fra dagens hovedveg. Underlaget vil kjennes under føttene. Er underlaget utfordrende vil man holde øye med stegene sine. Dersom underlaget er lett å gå på vil blikket og oppmerksomheten søke

fremover eller til sidene. Man lukter våt jord og blomster som man passerer på vegen. De naturlige stoppestedene kan være når man smaker på markjordbærene som lyser røde i det grønne gresset.

Gordon Cullen (1971) presenterer i sin bok "The Concise Townscape" begrepet "serial vision" som tar for seg inntrykkene av å vandre i en gate og at omgivelsene blir gradvis avdekket som åpenbaringer gjennom vandringen. Man kan manipulere selve gaten med de nærliggende omgivelser, og dermed tilrettelegge for visse opplevelser. Cullen beskriver vandringen i en gate som en serie av sekvenser. Vår opplevelse er betinget av vår plassering i forhold til omgivelsene

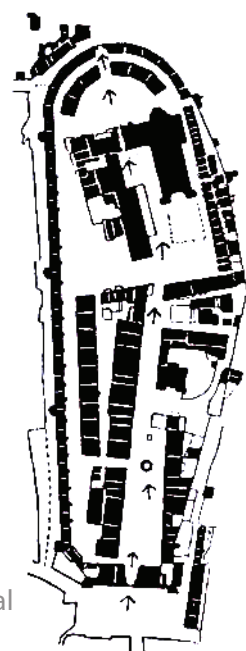
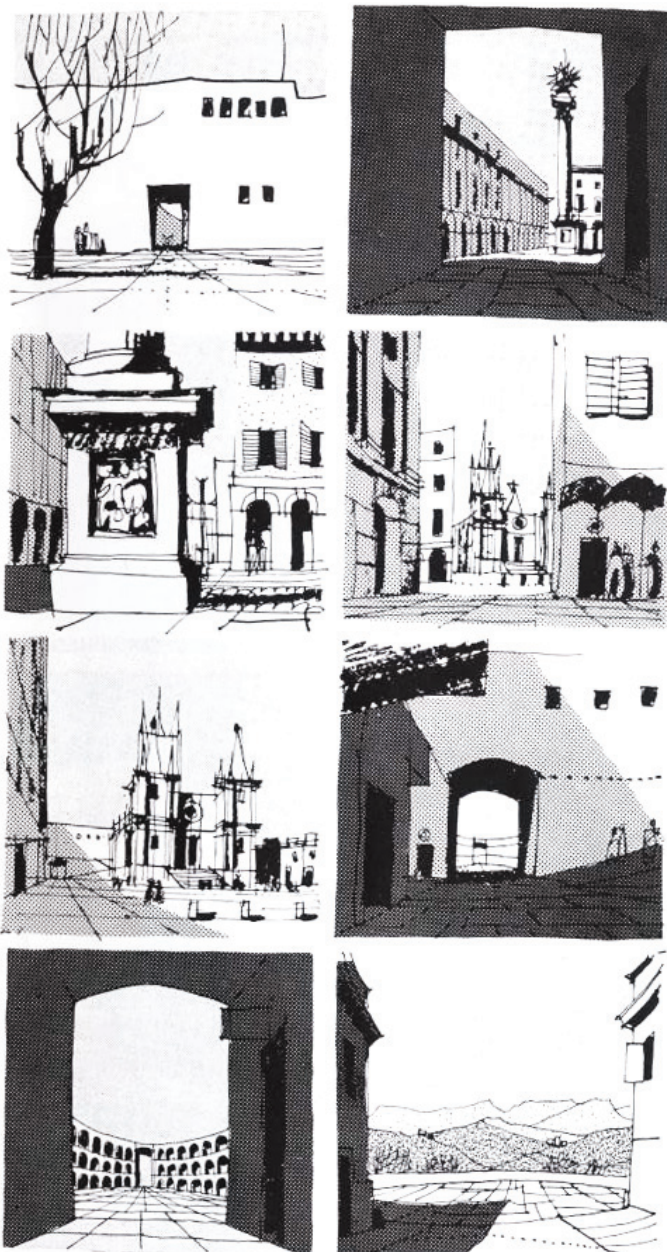


Fig. 6 Cullen sin "serial vision".

"To walk from one end of the plan to another, at a uniform pace, will provide a sequence of revelations which are suggested in the serial drawings, reading from left to right. Each arrow on the plan represents a drawing. The even progress of travel is illuminated by a series of sudden contrasts and so an impact is made on the eye, bringing the plan to life (like nudging a man who is going to church). My drawings bear no relation to the place itself; I chose it because it seemed an evocative plan. Note that the slightest deviation in alignment and quite small variations in projections or setbacks on plan have a disproportionately powerful effect in the third dimension."

(Cullen 1971: 17)

og objektene seg imellom. Situasjonen Cullen beskriver kan også overføres til situasjoner utenfor bymiljø. Cullen påpeker at en lang rett veg gir lite inntrykk og raskt bli monoton fordi utsikten ikke endrer seg. Vegen må ha endring i sekvensene og overraskelser. Et virkemiddel er kontraster. Kontraster skaper spenning, og kan skapes gjennom iscenesetting. *"Our original aim is to manipulate the elements of the town so that an impact on the emotions is achieved."* (Cullen 1971:9) Det visuelle er hovedfokus hos Cullen.

Statens vegvesen står for Nasjonale turistveger som er utvalgte strekninger, med spesiell sammensetning av veg, natur og historie, som har fått sine hovedkvaliteter tilrettelagt gjennom alt fra arkitektur på rasteplasser og utkikkspunkter til kunst og enklere tiltak som rydding, utsiktsrydding og informasjon. Mange av disse prosjektene er svært populære og har blitt til landemerker både lokalt og nasjonalt. Dette viser hvordan bevisst tilrettelegging kan belyse et område og skaffe oppmerksomhet rundt det. Prosjektene fungerer ofte som kontraster i en klassisk naturlandskap med sin nye arkitektur, og noen ganger som kontrast i form av farge- og materialbruk. Prosjektene er av noen kritisert for å ta oppmerksomheten fra den naturen som de mener skal være hovedfokus, andre mener naturen dramatiseres på en svært god måte. Kontrast er, som Cullen hevder, et sterkt virkemiddel. Selve elementene som er tilført fungerer som landemerker på samme tid som de ofte iscenesetter en gitt utsikt. Situasjonene for Nasjonale turistveger er ofte i klassiske naturlandskap og kulturlandskap. Diskusjon rundt hvordan disse landskap er belyst kan overføres til diskusjonen om hvordan kulturminner skal belyses. Det blir da diskusjonen om hvordan eventuelle nye elementer skal utformes i møtet med den historiske situasjon.

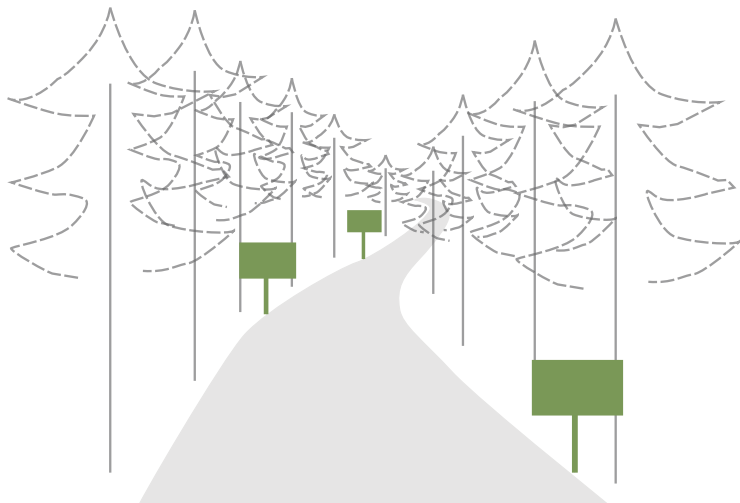
Helheten av veg, elementer og landskap ved tilrettelegging

Den europeiske landskapskonvensjonen (Europarådet 2004:artikkel 1) definerer "landskapsplanlegging" som å gi sterke fremtidsrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap. Dette kan også være en definisjonen på kulturminneplanlegging der man også skal tenke mot framtiden ved istandsetting og valg av iscenesetting. Kulturminnene ligger i et landskap og en del av det helhetlige landskapsbilde slik at hvordan de blir tilrettelagt påvirker helhetsopplevelsen av landskapet.

Vandring i et veglandskap kan være en fin naturopplevelse i seg selv. Når det finnes kulturminner i dette veglandskapet, både immaterielle og materielle, vil det kunne gi en positiv tilleggsopplevelse. Landskapet har vært i aktiv bruk og kulturminnene er beviser på dette, men informasjon er ofte nødvendig. Det finnes ulike måter å formidle informasjon om historien og annet på. I denne oppgaven skal det først og fremst fokuseres på den formidling og informasjon som gis ved fysiske element , som påvirker landskapet ved plassering i tillegg at oppfatning av landskapet endres som følge av informasjon.

Fysiske informasjonselementer iscenesetter og påvirker veglandskapet visuelt. Skilting kan gi kulturminner mer fokus i form stedsnavn, kart og historier om et spesielt kulturminne eller et område. Et skilt er et naturlig stoppested. Noen ganger er det nødvendig for ikke å gå glipp av kulturminnet eller opplevelsen. Et eksempel på dette er i Galdane på Kongevegen over Filefjell. På vegen i en nedsenkning står et skilt der man naturlig stopper opp. "Kuldeuri" står det på skiltet og plutselig kjenner man et kaldt gufs. Uten dette skiltet som ga dette korte stoppet hadde man gått videre uten å få med seg denne opplevelsen. Men hvor ofte skal det skiltes? Et skilt kan være noe man ser etter og dermed overse noe annet som er verdt å se i landskapet. En diskusjon om utforming og materialbruk er nødvendig, i tillegg til vurdering om hvordan det skal stå i landskapet

Andre elementer som for eksempel



Et viktig spørsmål er hvor mye formidling gjennom skilting det skal være langs vegen.

rasteplasser og bruer påvirker opplevelsen langs vegen. Cullen (1971) viser til kontrast som et sterkt virkemiddel. En helt ny type arkitektur kan være kontrasten som skaper det Cullen kaller åpenbaring. Ved tilrettelegging er dette virkemiddelet er aktuelt. Skal gamle brukar få en bru med ny arkitektonisk utforming slik at det blir som et landemerke på vegstrekningen og i vegmiljøet? Eller skal de tilbakeføres til slik bru opprinnelig var og harmonisere i landskapet på en forsiktig måte?

Selve dekket på vegen er et element som er av stor viktighet og påvirker flere sanser. Føttene kjenner underlaget og blikket følger vegen. Dersom vegen ujevn og er vanskelig å gå på vil blikket søke ned. Dersom dekket er jevnt vil blikket søke fremover og rundt. En smal sti vil ikke ta mye oppmerksomhet i veglandskapet i motsetning til en som er bred og nyanlagt. Å gå på gress vil gi en annen opplevelse både fysisk og visuelt.

Bischoff (2005: 17) tar opp spørsmålet om hvor planlagt landskap og en sti skal være. Spørsmålet kan overføres til historiske veger. Kan en historisk veg bli for tilrettelagt? Med for mye tilrettelegging mister man kan hende inntrykket av landskapet og den personlige opplevelsen. *"Stiene formidler gjennom sin iscenesettelse hvilke sanser vi skal ta i bruk."* (Bischoff 2005) Rasteplasser forteller oss hvor man skal sette seg ned og informasjonsmengde bestemmer hvor mye man skal få vite om stedet. Når man rydder for å iscenesette en sikt blir denne

i fokus og lager man svært tilrettelagte rasteplasser er det få som setter seg på en tilfeldig stein. Kritikken Bischoff retter mot for mye planlegging er at vi vil da få servert opplevelsene slik som man ser på et tv – show, at det uten anstrengelse kan redusere opplevelsen. *"Vi begynner sjeldent å spille fotball eller danse gammeldans på turstiene. Stiens tilrettelegging er en bruksanvisning til hva som skal foregå."* (Bischoff, 2005) Bischoff sine ord gir inspirasjon og fremhever at hvordan det tilrettelegges vil påvirke opplevelsen til de som kommer til å gå der. Siden tilretteleggingen påvirker så sterkt må det være viktig å vurdere nøye hvordan det skal gjøres og vurdere alternativer opp mot hverandre. Den som tilrettelegger er med på å skape opplevelsen til de framtidige brukerne.

Turister og kulturminner

Mari Hvattum presenterer i sin artikkel "En reise i fremmed land" ordspråket "The past is a foreign country", som er sporet til den engelske forfatteren LP Hartley i boka *The Go-between* fra 1953. (Hvattum 2009: 86) Fortiden fascinerer oss akkurat som et annerledes og fremmed land. Den store forskjellen mellom nåtid og fortid er at fortiden kan ses på som relativt stabil, den er allerede fastlagt og uforanderlig. Historien fascinerer oss også fordi den er vår felles bakgrunn, noe vi kan orientere oss etter. Mari Hvattum tar opp ordspråket i sammenheng med at vi har endret synet på historien. Da historien ble radikalt adskilt fra her og nå. Man kan forholde seg til historien på to måter. "Man kan avskrive og ignorere den, og proklamere historien som unødvendig og uproduktiv for en verden som først og fremst ser framover. Eller man kan erklære fortiden som særlig bevaringsverdig i sin annerledeshet: noe som hvert øyeblikk truer med å forsvinne, og som nettopp derfor". (Hvattum 2009: 86) Modernismen brukte den første strategien, mens den andre er under det moderne kulturminnevernet med å fastholde og fryse historien. Det er da også denne siste som er aktuell når man bruker historien som en ressurs og fremmer den i turismesammenheng.

Å åpne for bruk av kulturminne er i utgangspunktet positivt. "Kultur-turisme", et begrep brukt i denne sammenheng, kan fungere som "bruk og vern". Besøkende kan legge igjen midler som igjen kan bli brukt til å ta vare på kulturminnet på best mulig måte. Utfordringen er når kulturminne blir så populært at det oppstår slitasje og at kulturminnet står i fare for å bli skadet. (Myklebust 1986) Dette er selvsagt aktuelt også for kulturminner i veglandskapet. På hvilken måte kan det tilrettelegges slik at man fortsatt kan opprettholde bruk selv ved økende besøk?

Dag Myklebust understreker behovet for strategier for slike situasjoner i sin artikkel "Turisme og kulturminner. Konflikt eller samarbeid?" (1986) og legger frem et utarbeidet forslag på hvordan man kan imøtekomme bruk av kulturminne. Han tar opp viktigheten at respekten for



Fig. 7 I Alta er det tilrettelagte stier slik at man kontrollere slitasjen og ta vare på helleristingene.



Fig. 8 Borgund stavkirke har flyttet det største trykket av turister fra kirkeveggen til besøkssenteret som ligger til høyre i bildet.

kulturminnet er for at det ikke skal skje vandalisme. Med dette møter han Freeman Tilden sitt utsagn. "Through interpretation, understanding, through understanding, appreciation, thorough appreciation, protection." (Wikipedia 2012) Han var en pioner innenfor naturformidling, men uttrykket kan overføres og er svært aktuelt ved kulturminneformidling. Myklebust tar opp viktigheten av bevisst planlegging og tilrettelegging av hele opplevelsen. En fornøyd besøkende er en som er mett, som ikke må på toalettet og som føler at han eller hun får plass til å oppleve kulturminnet. Den besøkende skal ikke nå sin frustrasjonsterskel, men hele vegen være positiv og få respekt for kulturminnet. Det

siste skjer som følge av både komfort og informasjon. Riktignok er artikkelen fra 1986, men det er fortsatt de samme diskusjoner som kan bli tatt opp i dag ved andre nye situasjoner. Alta helleristninger og Borgund stavkirke blir tatt fram som eksempel. Alta som eksempel på god tilrettelegging av kulturminnene i møte med bruk og Borgund som et tilfelle som behøvde tilrettelegging. I eksempelet med Borgund stavkirke hadde riksantikvaren i 1986 sett det nødvendig å stoppe besøksstrømmene som kom og førte til mye slitasje. På den tiden lå E16 tett inntil stavkirken slik at alt besøk og menneskemengder ble tett opp til kirken.



Fig. 9 Området rundt Stonehenge slik det er i dag. Besøkscenter og parkering ligger nært monumentet.

Fig. 10 Området rundt Stonehenge slik er planlagt at det skal bli med å tilbakeføre landskapet ved å fjerne vegen i tillegg til å legge besøkscenter og parkering lenger borte fra monumentet.



Siden 1986 har situasjonen endret seg. E16 er lagt i en annen trase lengre vekk fra kirken samtidig som mange av Dag Myklebusts punkt om strategiske virkemidler blitt fulgt. Borgund besøkscenter, som ble åpnet i 2005, ligger ca 130 meter fra selve stavkirken. Her er det servering, museum og oppholdsrom både utendørs og innendørs, og her er god utsikt til stavkirken. Selve trykket er flyttet fra stavkirkeveggen til et område som er mindre sårbart. Besøkscenteret er av en forsiktig arkitektur med fokus mot stavkirken. Materialbruk og arkitektur gjør at det ikke er besøkscenteret man først og fremst ser når man kommer til området, slik at stavkirken fortsatt er i fokus.

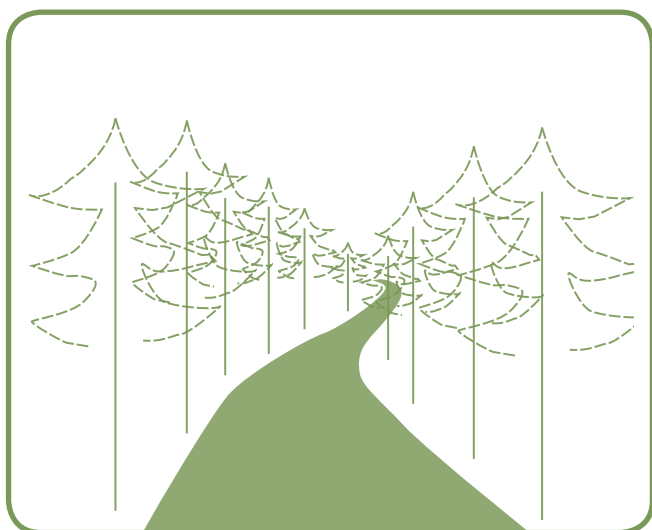
Sikkerheten til Borgund stavkirke har økt og turistenes opplevelse har blitt bedret. Dette konkluderer Myklebust med på en konferanse om kulturminner og turisme i 2006. (Myklebust 2008) Tilretteleggingen som har vist seg effektiv er å lede besøkende på en slik måte at man kan styre slitasjen og legge til rette her, mens kulturminnet får mindre slitasje.

Utfordringen med turisme og kulturminner er gjeldende i flere situasjoner, også utenfor Norge. For eksempel har man for det verdenskjente Stonehenge i England sett nødvendigheten av å gjøre tiltak for bevaring. I dag ligger bilveg, besøksveg og besøkscenter tett opptil det kjente historiske monumentet. Planen for å bevare monumentet bedre er å sette tilbake landskapet rundt og flytte tyngdepunktet av besøksmassene til et nytt besøkscenter og parkeringsområde, lengre bort fra det som er sårbart. (English heritage 2012)

Eksemplene viser at det stadig søkes i muligheter for å kombinere bruk og vern. Det har vært positiv erfaring med å flytte slitasjen til utenfor selve kulturminne for å bevare best mulig. Kan man overføre dette til kulturminner i veglandskap? Ofte kan kulturminnet være selve vegen eller elementer som er laget for å brukes.

Hva er landskapsarkitektens rolle og bidrag?

Det er mange yrkesgrupper som er relevante bidragsytere i kulturminneforvaltning. Utfordringen kan være at yrkesgrupper ofte har fokus på sitt eget fagområde og glemmer å se på helheten. Landskapsarkitekten har ansvar for å ta flere hensyn, behovet hos mennesket og forvaltning av landskap og natur i tillegg til tekniske utfordringer. Gjennom studiet har vi lært å se på situasjoner i lys av ulike fagfelt. En landskapsarkitekt kan ha en holistisk tankegang og slik kan samarbeide sammen ulike fagfelt for å få en best mulig resultat. På den måten landskapsarkitektens bidrag være å sette i sammen helheten, med forvaltning av kulturminner og landskap i kombinasjon og i denne oppgaven: kulturminner i veglandskapet.



En landskapsarkitekt kan ha fokus på helheten, og fokusere både på forvaltning av kulturminner og landskapet i samarbeid med andre yrkesgrupper.

Oppsummering

Kulturminner er kommet mer frem i et positivt lys de siste 30 årene. I de siste ti år har de vært spesielt sentrale som bidrag til stedsutvikling. Historiske vegger har etter hvert fått mer fokus siden de møter både stedshistorien som kan fremme tilhørighet og samtidig legge tilrette for fysisk aktivitet. Kulturminnene som finnes i vegmiljøet kan være mange og bidra til opplevelsen ved å gå på vegen. Vegstrekningen, elementene på den, kulturminner langs den og omkringliggende landskapet utgjør tilsammen helhetsopplevelsen. Det er aktuelt å se på hvordan man forvalter kulturminner siden de ikke bare påvirker det enkelte objekt, men helheten i landskapet.

Valgene som blir tatt rundt tilrettelegging og istandsetting påvirker oppfatningen av kulturminnet i senere tid og er grunnen til at det er diskusjoner rundt temaet. Synet på hvordan man skal bevare kulturminner endres over tid, slik Dehio påpekte allerede på 1800-tallet. Vi finner noe av den samme respekten for fremtiden i begrepet "bærekraftig utvikling" som er mye brukt i dag. Begrepet innebærer at man skal imøtekomme dagens behov, men uten å ødelegge for de kommende generasjoner. Dette gjelder i høyeste grad i diskusjonen om hvordan man skal forvalte kulturminner. De neste generasjoner skal få glede av kulturhistorien. Hvordan vi dag restaurerer påvirker opplevelsen de får av kulturminnene. Det er uenigheten innenfor samme tid og også mellom ulike kulturer. Det finnes ingen fasitsvar.

I tillegg til å vurdere hvordan kulturminnet skal tas vare på er viktigheten av formidling og iscenesetting. Hvordan kan det gjøres slik at opplevelsen blir best mulig? Hva slags formidlingsmåte er best? Dette kan omhandle alt fra hvordan eventuelle skilt er utformet til hvor det plasseres og hvor ofte? Og ikke minst se på alternativer til tradisjonelle skilt. Samtidig ha kritikken til Bischoff i bakhodet om hvor planlagt en veg egentlig behøver å være.

Restaureringstiltak kan også være en del av formidlingen. Ved tilbakeføring av for eksempel en bru vil man, dersom det er brukt autentisk håndverksteknikk og opprinnelig

materiale, se hvordan en bru kunne bli bygget for mange år siden. Hvordan man eventuelt tilbakefører vil påvirke opplevelsen av selve kulturminnet, men også helheten i landskapet. Kulturminner er en del av en helhet og bør vurderes ut ifra dette.

Vegen i sitt opprinnelige landskap, men landskapet rundt har endret seg med vegetasjon og eventuell utbygging i området. Det blir aldri helt det samme uten en tilbakeføring som vil i større skala vil være lite gjennomførbart. Jeg mener kontrastteorien og den poetiske restaureringen, som henter til tidligere situasjoner med i sin utforming, er svært interessant. Vi kan kanskje ikke kopiere eksakt, så da kan man gjøre det på en måte som viser at dette er vårt bidrag til historien. At vi kan etterlate noe i "historiens hus", men som skiller seg på en måte at det lett kan kastes ut om det er nødvendig.

Når man skal tilføre noe nytt, hvordan gjør man det? Kulturminne skal være i fokus. Det nye skal fremheve kulturminnet, ikke ta oppmerksomheten vekk fra det. Men samtidig kan det være fristende å bruke kontrast, virkemiddelet som Cullen fremhever som svært effektivt. Ved kontrast i spennende, ny design eller materialbruk kan et landemerke skapes og bli en situasjon som trekker og som skaffer området positiv oppmerksomhet. Er det nødvendig å tilføre noe slikt? Bør egentlig den historiske opplevelsen være nok i seg selv? Historien i seg selv er ikke alltid nok, den må i de fleste tilfeller formidles på en eller annen måte.

Kulturminner i veglandskapet kan være attraktive i møtet dagens økende fokus på aktivitet. Kombinasjonen kulturminner og aktivitet kan opplevelsen bli rikere, det kan nå flere brukergrupper. Flere brukergrupper kan gi flere brukere som videre vil gi større slitasje. Dette er en stor utfordring siden man hovedsaklig skal bevare kulturminnet. Bruk og vern. Er dette motsetninger eller er de mulig å kombinere? Eksempelet om Stonehenge og Borgund besøksenter viser at man stadig leter etter måter å håndtere menneskemengder og bevare kulturminne på samme tid. Løsningene i disse eksemplene er at man legger tyngden utenfor kulturminnet. Kan dette overføres til kulturminner i veglandskap? Ofte kan kulturminnet være selve vegen eller elementer på vegen som

er laget for å brukes. Hvordan kan man da beskytte og bruke?

Temaet om kulturminner i vegmiljø er svært spennende og aktuelt. I denne teoridelen er det tatt mange av de aktuelle tema som omfatter kulturminner og landskap med fokus på vegsituasjoner. Dette har brakt opp interesse i tillegg til å gjort rede for lover og retningslinjer og er derfor et godt grunnlag for videre å se nærmere på kulturminner i veglandskap.

Problemstilling:

Hvordan forvalte historiske vegger og kulturminner i veglandskap med tanke på tilrettelegging for bruk og tilføring av nye elementer?

Litteraturstudier

- utvalgt litteratur i artikler, i bøker og på internett

Eksempelstudier

- analysere av utvalgte relevante eksempler

CASE-studiet

- utvikling av designprosjekt med alternativer til diskusjon

Metode

For å komme frem til en løsning på problemstillingen er kombinasjonen av følgende metoder brukt: Litteraturstudier, Eksempelstudier, Case – studie. I tillegg har jeg snakket med fagpersoner, men for kommentarer og utdypning til de overnevnte metodene. Dette har stort sett vært fagpersoner i Statens vegvesen som har belyst temaer som er viktige og klargjort begrepsbruk. Litteraturstudiet er gjort rede for i teorikapitlet og danner grunnlaget for de to neste metodene. Temaområdet omfatter motsetningene mellom bruk og bevaring av historiske veger og kulturminner i veglandskap med problemstillingen: Hvordan forvalte historiske veger og kulturminner i veglandskap med tanke på tilrettelegging for bruk og tilføring nye elementer?

Litteraturstudiene

Litteraturstudiene har omfattet materiale er funnet via nettsider, i bøker som omhandler kulturminneforvaltning og historie, samt internasjonale chartere i tillegg til aktuelle utgivelser fra Statens vegvesen. Målet har vært å få et solid grunnlag for å vurdere utfordringer og muligheter ved kulturminneforvaltning og finne ut hva som er aktuelt i dag. Det er viktig å kjenne til lovverk som gjelder for kulturminner for så å bli kjent med alternative metoder for forvaltning av disse. Det viktigste materialet har vært de aktuelle lovene: Vegloven, Plan og bygningsloven, Kulturminneloven og Naturmangfoldsloven, i tillegg til Statens vegvesens Nasjonale verneplan, Firenze charteret og Storting-smelding nr 16 "Leve med kulturminner" samt utvalgte bøker og artikler som omhandler restaureringshistorie og teorier.

Eksempelstudiene

Eksempelstudiene omfatter utvalgte norske eksempler av historiske veger med kulturminner i veglandskapet. Målet med studiet er å finne ut av hvordan historiske veger istandsettes eller oppgraderes og tilrettelegges i praksis i Norge og hvordan det som er gjort påvirker opplevelsen av å ferdes på vegen. I eksempelstudiene er det gjort rede for vegens historie, årsak til oppgradering eller istandsetting og vegens tilstand før oppgradering. Videre beskrives vegen gjennom

følgende temaer; veg og omgivelser, tilgjengelighet, skilting og formidling, elementer. Hvert eksempel avsluttes med en vurdering ut ifra temaene som er beskrevet som resulterer i en konklusjon om opplevelsesverdien av vegen. Ut ifra en felles vurdering av alle eksemplene til slutt er det funnet frem til fellestrekk som kan forbedres som er utgangspunkt for casestudiet.

I løpet av disse studiene støtte jeg på utfordringer når jeg søkte etter å snakke direkte med de som hadde vært aktive i prosessen der valgene ble tatt. I et par av eksemplene hadde de gått av med pensjon. Ved et par tilfeller var personen det kunne vært interessant å snakke med dessverre død.

Flere strekninger av historiske vegene som ble vurdert som aktuelle å ta med, som for eksempel Rallarvegen og Via Spluga, -historisk rute mellom Sveits og Italia ble droppet og kun omtalt kort. Eksemplene som er beskrevet og vurdert i eksempelstudiet ble valgt fordi det var disse jeg hadde muligheten til å gå eller sykle selv. Jeg ønsket selv å oppleve vegen og ikke vurdere ut ifra beskrivelse fra andre.

Casestudiet

Casestudiet har resultater fra de to første metodene som grunnlag og tar utgangspunkt i en konkret aktuell historisk veg, Kongevegen over Filefjell. Vegens historiske bakgrunn og aktualitet blir gjort rede for før landskapsområdet og veg for en utvalgt strekning analyseres og vurderes. Til sist blir et område på strekningen, etter resultat av eksempelstudiene og analysen av case-område, presentert med ulike grader av tilrettelegging. Casestudiet skal omfatte utprøvinger av alternative løsninger gjennom illustrasjoner som viser valgmuligheter og danner grunnlag for diskusjoner.

Målet er at noen av diskusjonene som blir gjort i casestudiet skal kunne overføres til lignende situasjoner. Casestudiet er dermed spesifikt, men diskusjonen kan brukes generelt som utgangspunkt for lokale løsninger andre steder.

Utfordringen med casestudiet var å finne ut hvor detaljert utforming av innfallsport og skilt skulle være. De er ment som eksempler for diskusjon og er derfor ikke detaljert fullt ut, men skal fungere som et utgangspunkt.

Kapittel 3

Eksempelstudier

Kongeveger

I dette kapitlet blir befarings av ulike relevante eksempler på historiske veger og vegminner beskrevet. For hvert eksempel blir først situasjonen, så ansvarlig myndighet, deretter historien beskrevet. Videre redegjøres det for situasjonen før oppgradering og mål før oppgradering. Videre er hver enkelt eksempel beskrevet og vurdert før det til slutt følger en samlet vurdering av alle eksemplene.

Alle vegstrekningene står i Nasjonal verneplan og er dermed eksempler på prioriterte vegminner i Norge. Den Bergenske Kongevegen over Krokskogen og Sølveien som strekning, og Den Trondhjemske Kongeveg over Gjelleråsen er med som vegmiljø. I tillegg er Smedbrua på Sølveien inkludert fordi det er den første dokumenterte steinhvelvbrua i landet. Alle eksemplene er Kongeveger eller er knyttet til Kongeveger.

Eksempelstudiet er gjennomført for å se på hvordan historiske veger og kulturminner i veglandskap blir tilrettelagt og oppgradert i praksis.

Fra allfarveger til Kongeveger i Norge

Det er blitt sagt at vegbyggingen i Norge startet med Sølveien, kjørevegen mellom Kongsberg og Hokksund, i 1624. I perioden mellom Svartedauden og denne tid ble det trolig ikke bygget noen veger på grunn av lavt folketall, dårlig økonomiske tider og liten grad av indre selvstyre. Unionen med Danmark førte med seg et annet ferdselsmønster enn i middelalderen. Behovet for nye og mer framkommelige veger fra de administrative enhetene i Norge til København gjorde seg gjeldende. Christian IV (1596 – 1648) var den første med en visjon om et kjørbart hovedvegnett i Norge. Hver bonde skulle få ansvar for et bestemt vegstykke og stå for vedlikehold hver vår og høst. Forordningen bestemte at vegen skulle gruses, planeres og være ryddet for stein.

Innføringen av postvesenet i 1647 var den første store reformen som påvirket samferdselen i Norge. Med postvegene ble det etablert et hovedvegssystem for kommunikasjon mellom Norge og

København. Christiania ble senter for det norske hovedvegnettet og strekningen mellom Christiania og København, via Svinesund, var viktigste rute. Bergensruten ble lagt om Valdres og Filefjell, da den mest trolig fulgte middelaldervegen. Posten ble først ført langs landevegen, men i 1647 var det kun 50 km vei i Norge og ofte ble posten derfor ført til hest av posttryttere eller med ski og slede om vinteren. Ved bedre vegnett ble posttransporten mer effektiv.

Kongen utnevnte to stillinger som generalvegmaster for å lede arbeidet med vegstellet. Å føre tilsyn med vegene samt anlegge og vedlikeholde veger, bruer, havner og bygater var deres ansvar. For generalvegmasteren ble det vanskelig å utføre oppgaven på grunn av at embetene var finansiert gjennom egen vegmestertoll pålagt allmuen i tillegg var stiftsamtmennene utfordrende å samarbeide med. Bøndene, som hadde ansvar for vegstrekninger, var ikke fornøyd med alt gratisarbeid som måtte gjøres og de så ikke nytten av oppgradering av vegsystemet.

Kongeveger i Norge

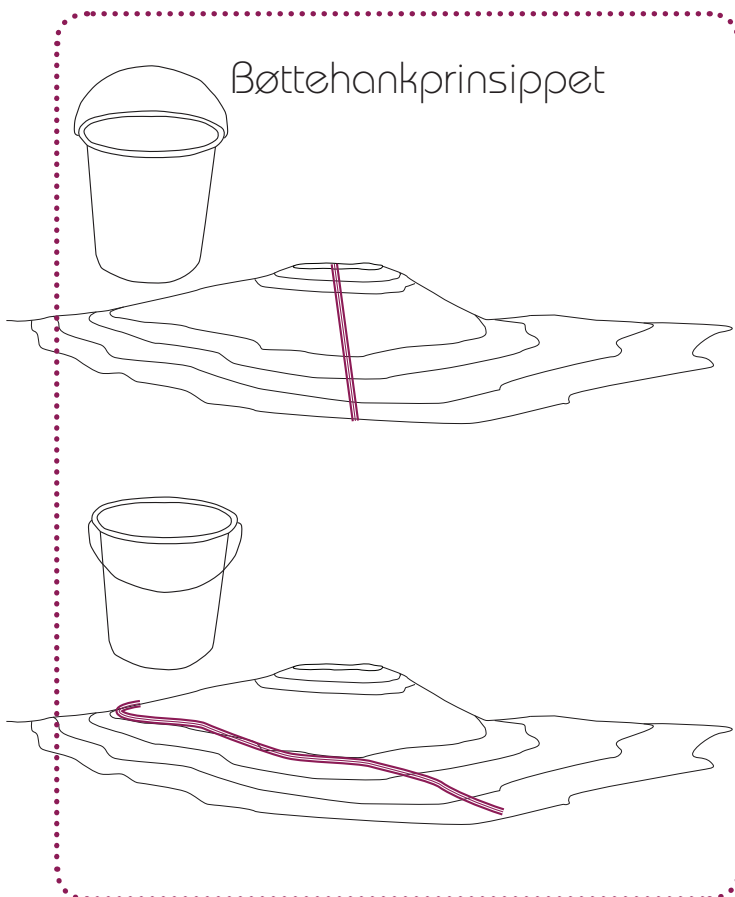
Alle Kongeveger i Norge bygget på slutten av 1700-tallet er bygget i henhold til det franske prinsipp med rette linjer, og stor vekt på fundamentering og drenering. Det såkalte linjalprinsippet ble fulgt. Det vil si at vegene ofte ble lagt etter tanken om at den retteste linjen mellom to steder er den korteste vegen. Prinsippet ble fulgt i Norge uten å justere det etter norske forhold. Dette førte ofte til høye vegmurer i bratt terreng. Karakteristiske trekk ved Kongeveger er altså at de ofte har lange rette strekker og er oppbygd med vegmurer for å gjøre stigningen mindre. Fra midten av 1800-tallet begynte man å legge veger i sving rundt de verste stigningene. Denne vegomleggingen ble kalt "bøttehankprinsippet". Bøttehanken er ikke lenger om den ligger nede i dalen enn om den står. Derfor strebet man etterhvert etter å legge vegene flatt i terrenget og heller gå rundt åsen enn over.

Kongevegene i Norge ble bygget i to perioder: først fra 1625 – 1765, så fra 1765 – 1824. Kongevegen over Filefjell tilhører

den siste perioden som ble bygget etter nye prinsipper for vegbygging. Det var på denne tiden det ble en profesjonalisering av vegarbeidet.

Betegnelsen Kongeveg kan brukes om de kjørbare hovedveger som er laget etter den dansk – norske lovgivningen som først og fremst var knyttet til danske forhold der man laget veger til bruk kun for kongen, hans embetsmenn og administrasjon. I Norge er begrepet brukt om de kjørbare hovedveger som ble bygget på 16- og 1700-tallet. Først som følge av vegloven i 1824 ble begrepet "kongeveg" byttet med "hovedvei".

Kongevegene var av mye bedre stand, og var en stor forbedring fra middelalderens rideveger. Sølvvegen, mellom sølvverket i Kongsberg og utskipningskaia i Hokksund, var den første offentlige kjøreveg (og kongeveg) i 1624. Så fulgte i 1666 Den Fredrikhaldske Kongevei mellom Christiania og Fredrikstad (Halden). På 1700 – tallet kom Den Trondhjemske Kongeveg, Den Wingerske Kongeveg til Kongsberg og videre til Sverige, Den Østerdalske Kongeveg og Den Sørlandske Kongeveg. Den Bergenske Kongeveg over Filefjell var en av de siste kongeveger som ble bygget.



Den vej er ikke vakker
som brat i Dybet gaar,
og opad tunge Bakker,
hvor Høsten stille staar.
Men slige var de Veje
som Norge havde før.
Af dem vi nu er lei,
og bedre Veje gjør.

Sø! Vejingeniører
I Spidsen for os gaar,
Som Værket skjønt utfører,
Da de sin Dont forstaar.
Dem ingen Hindring skræmmer,
Ei myr, ej Fjeld, ej Ur;
Med Kløgt og Kunst de tæmmer
Den vildeste Natur.

Men derfor er de Veje,
som nutildags man gjør.
Saa faste, slage, greje,
Som Veje være bør.
En dobbelt Vægt nu fører
Din Høst som ingen Ting;
Og naar i Vogn Du kjører,
Du kjøre kan i Spring.

S.W Thone 1857

(Gamle veger og vegfar 1994:15)

Utvikling av veger i Norge

Før 1650

Kløv og ridestier Middelalderveger

Kløv og ridestier
Mest stier og tråkk som ble brukt når folk gikk eller reiste med hest.

Vegen utviklet seg fra tråkk til "tjodgata" med en minimumsbredde omtalt på lengden på et spyd (8 alen) i Gulatingsloven (950) og i Magnus Lagabøtes lov (1247).

Første kjøreveg mellom Hokksund og Kongsberg anlagt i 1624.

1650 - 1700

Veger bygges Bedre vegstandard

Utbedring av rideveger ble satt i gang og vegstandarden ble forbedret, men i et begrenset omfang.

1700 - 1850

Kongeveger
Franske prinsip

Det franske prinsipp
Franske forbilder i
norsk vegbygging.
Vegene skulle helst
være snorrette og med
høye murer som skulle
bedre stigningsforhold.
Vegene gikk ofte over
fjellet isteden for rundt
det.

Vegloven som kom i
1824 gav gårder ansvar
for å vedlikeholde tilstø-
tende veger.

1850 - 1912

Chaussèperioden
Industrialisering

Chaussèperioden
Industrialiseringen fører
til behov for mer ef-
fektiv frakt av varer og
reisende. Veger knyttes
til jernbanestasjoner og
anløpssteder for damp-
skip heller enn å binde
landet sammen. Man
gikk ned på bredden av
vegen for å bygge flere
og lengre veger dit det
behøvdtes.

Veger ble lagt rundt fjell
og ikke rett over.

1912 -

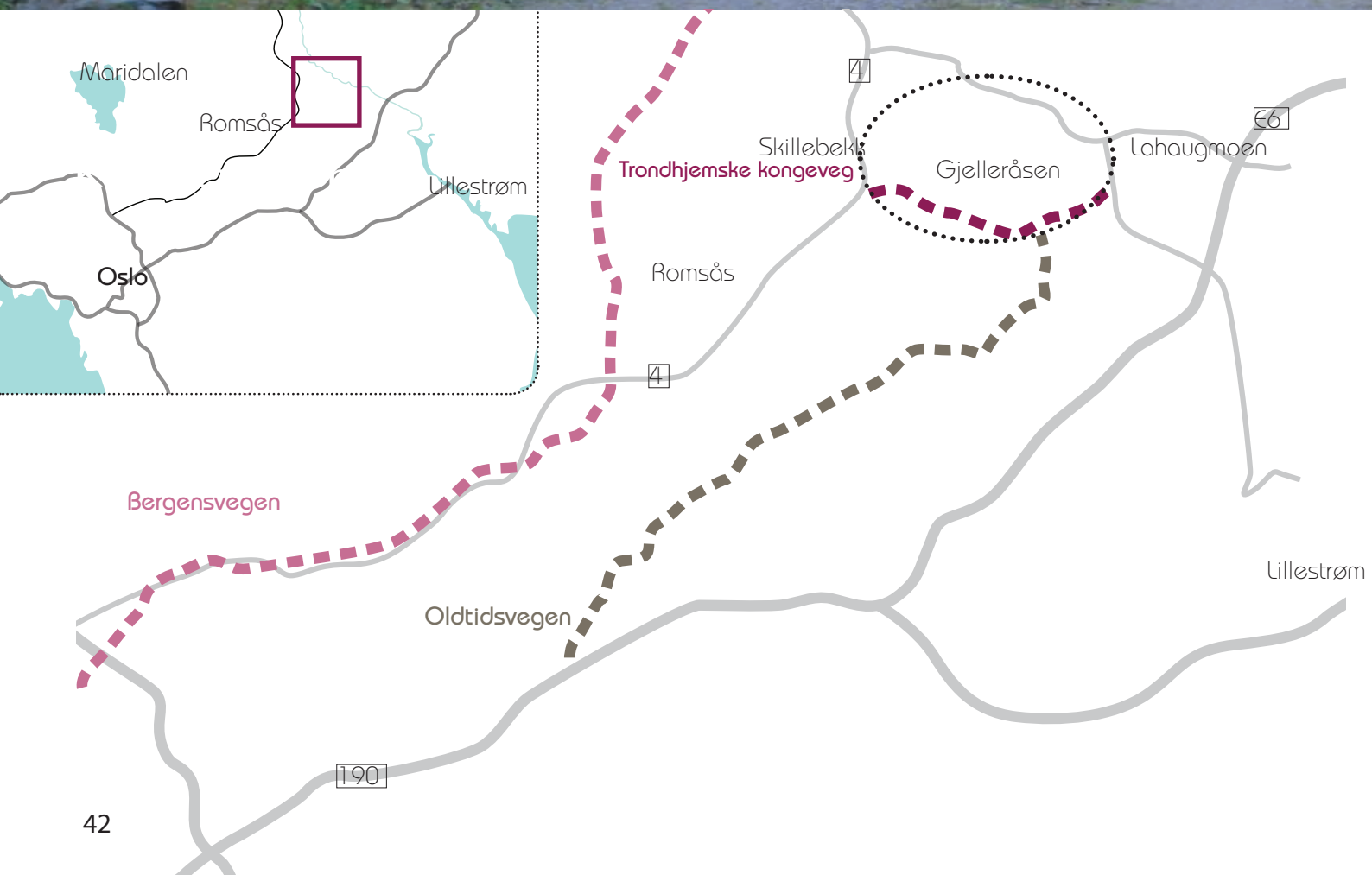
Bilveger anlagt
Vegsystem differensiert

En ny veglov kom i
1920.

Vegvesenet måtte etter-
hvert forholde seg mer
og mer til bilens behov
ved vegbygging. Innde-
ling av vegnett i riks-,
fylkes-, og herredsveger.

Den Trondhjemske Kongeveg

- over Gjelleråsen



Situasjon

Vegstrekning 1,2 km med vegmurer, stikkrenne og stabbesteiner.

Ansvarlig myndighet

Statens vegvesen

Historie

Trondhjemske Kongeveg over Gjelleråsen går i et område der det er flere historiske vegtraseer. Bergensvegen går lenger nord og Oldtidsveien noe lenger sør. Den Trondhjemske Kongeveg møter Oldtidsveien i østenden.

Den eldste traseen, en såkalt "tjodgate" var hovedveg fra oldtiden og der ble det fraktet ikke mer enn hva som kunne transporteres med kløvhester på barmark og med sleder på vinterføre. Oldtidsveien var også en del av postrutetraseen som fraktet post mellom Kristiania og Trondheim. Dette var hovedveg frem til ny kjørbar kongeveg ble bygget. Det skjedde etter at gamle Oslo brant i 1624 og som følge av at byen ble flyttet til andre siden av Bjørvika. I 1770 ble det en sammenhengende kjørbar veg som man også i dag kan følge fra Kongens gate, Storgata, over en bru ved Dælen gård, Lakkegata, «Trondheimsveien», Sinsenveien, Refstad alle, Økernvegen og videre med noen svinger nedenfor «Trondheimsveien» frem til Grorud og Bånkall/Skillebekk. Der svingte vegen brått østover i tung stigning oppover Gjelleråsen til Lahaug.

Det ble en stor trafikkøkning på slutten av 1600-tallet og på 1700-tallet på nye og gamle traseer til Trondheimsvegen. I 1870-årene sluttet ferdsele over Gjellerudåsen og Trondheimsvegen fikk den traseen man har i dag, fra Skillebekk og opp til Gjelleråskrysset og derfra langs åsen ned til Nittesund. Etter at traseen ble lagt om ble vegen over Gjelleråsen liggende uten å bli aktivt brukt eller vedlikeholdt. (Kulturminneløypa 2012)

Hærens sanitet utdanna personell på Lahaugmoen frem til den ble nedlagt i 2002. I 2009 ble området solgt og er i dag på veg til å bli et næringsområde. Etter at ferdsele ble flyttet til andre traseer har ikke vegen blitt vedlikeholdt og hovedsakelig brukt av saniteten på Lahaugmoen og grunneiere som har kjørt på den med tunge kjøretøy.

Siden vegen ble anlagt på slutten av 1700 – tallet er den ikke bygget for å tåle slike tyngder ble vegen mer og mer ødelagt. I tillegg går vegen bratt og er svært utsatt for erosjon.

Situasjon før oppgradering

Vegen var som følge av erosjon og bruk av motoriserte kjøretøy svært ødelagt.

Mål for oppgradering

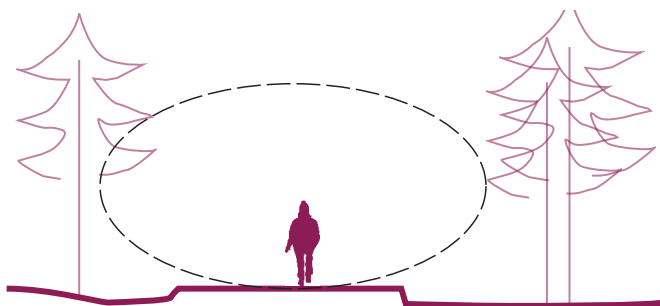
Vegen ble oppgraderte i 20xx med det formål om å kobles til det eksisterende turvegnettet i området.

Veg og omgivelser

Vegbanen er ca 3meter bred og har maskinknust lys grus. Vegen er godt drenert og har god standard. Vegelementer som vegmur, stikkrenne og stabbesteiner bærer også preg av å være restaurert. Strekningen går fra et boligområde på Stovner til Lahaugen næringspark.



Det mest typiske vegrommet langs strekningen. Svært smalt med tett skog omkring.



Enkelte steder letter skogen og lysninger skapes.



Skiltet som står i vest der Kongevegen møter turvegnettet.

Under: Skilt plassert i øst innenfor porten.

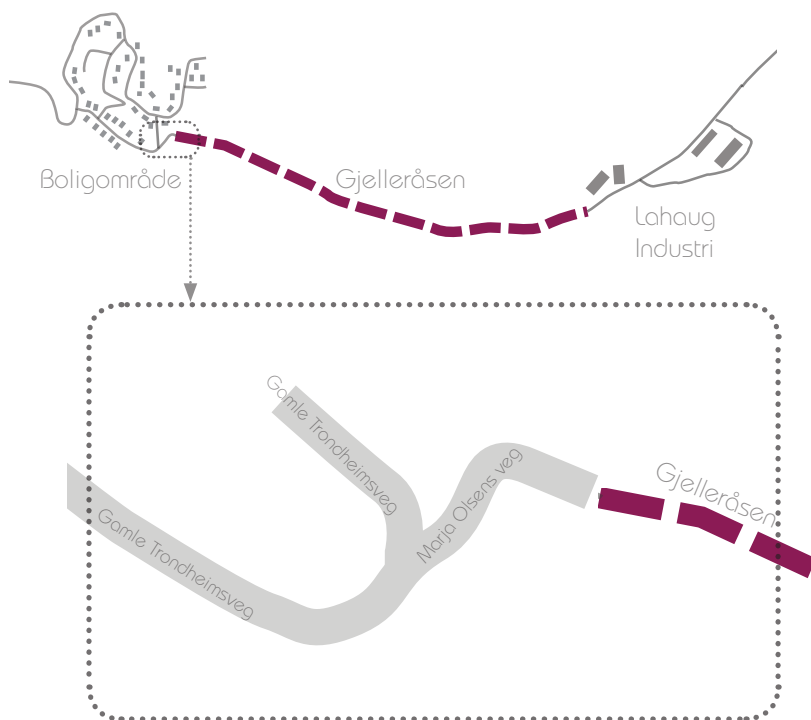


Vegen går stort sett rett med enkelte slake svinger gjennom et skogsområde der høy granskog dominerer og gjør at sikten blir minimal ut til sidene og vegrommet blir smalt. På et par steder er vegetasjonen mindre tett slik at lysninger skapes og åpenheten gir en liten avveksling.

Skogen som omgir vegen er plantasjeskog. På den tiden da vegen var hovedveg var landskapet rundt trolig åpnere som følge av at skogen ble brukt som plukkskog og at budskap beitet her.

Tilgjengelighet

Ved ankomst fra Stovner i vest må man gå gjennom et boligfelt før man ankommer Trondhjemske Kongeveg over Gjelleråsen. Det er kun et par skilt på Gamle Trondhjemsveg fra Skillebekk som viser at man er på riktig veg, men de angir ikke retningen eller informasjon om avstanden til Gjelleråsen. Overgangen fra boligfeltet til skogsområdet med turvegnett og Kongevegen går mellom to hus med tilhørende hager og et parkering forbudt-skilt. Ingen informasjon forteller at man her er på veg mot starten av Kongevegen, snarere tvert imot er det her et forvirrende punkt som følge av navn på vegene. Vegen nordover i krysset er skiltet Gamle



Trondhjemsveg og er en blindveg. Dersom man skal komme til Kongevegen over Gjelleråsen må man gå rett frem på vegen med navnet Marja Olsens veg. Det er derfor vanskelig å finne frem til Kongevegen uten et kart eller annen medbrakt beskrivelse. Marja Olsens veg mot Kongevegen fra boligområdet er sølete som følge av dårlig drenering.

På østsiden treffer Kongevegen Lauhaugmoen næringspark med tilhørende store asfaltområder. Her er ingen henvisning til hvor man eventuelt kan fortsette vandringen.

I begge ender er vegen avstengt for at ikke tunge motoriserte kjøretøy skal få ødelegge Kongevegen. I vest er vegen avstengt med steiner og i øst med en port. I vest står et skilt med teksten: Adgang forbudt for motoriserte kjøretøy.

Skilting og formidling

Kun et par skilt langs Gamle Trondheimsveg i vest viser at man er på riktig veg når man kommer fra Skillebekk. Ved overgangen fra boligområdet til skogsområdet står skilt med navnet Marja Olsen veg og ikke noe som bekrefter at man er på veg mot Kongevegen. Der Kongevegen er avstengt med steiner i vest står et skilt som forteller at man går i retning av "Gamle Trondhjemsvei, anlagt 1762 – 1770" og at det er 1,1 km til "Oldtidsveien over Gjelleråsen". Her står også et skilt med retningsanvisning til Oldtidsveien og andre turmål opptil 6,5 km fra skiltet. Noen titallsmeter senere på Kongevegen står et skilt med Kongevegens logo og navnet "Trondhjemske Kongeveg".

På østenden er det et skilt i A4 størrelse med en tekst uten illustrasjoner om "Gamle Trondhjemsvei (1770 – 1873)". Skiltet er satt opp av Groruddalen historielag og Skedsmo kommune. Teksten på skiltet er skrevet med så liten skrift at det ikke inviterer til å leses.

Skiltene er av svært forskjellig utforming som tyder på at det er ulike foreninger og myndigheter som har satt hvert sitt skilt.



Ny type stein lagt ved den gamle stikkrenna.



Nye stabbesteiner er lagt langs vegen ved siden av de gamle.

Under: Skilt langs vegen med navn og Kongevegens logo.



Elementer

Flere steder langs vegen ligger det stabbesteiner. Flere av stabbesteinene bærer preg av å ha ligget der lenge ved at de har mose på seg, men mange er tydelig nylig plassert.

Murene er synlig restaurerte ved at de steiner som nylig er lagt der ikke har mose på seg og skiller seg ut ved at de generelt er en del større enn de som tydelig har ligget der lenge. I tillegg virker de nye steinene fremmed i forhold til de øvrige som er brukt. Det samme gjelder de nye steinene som er lagt til på stikkrenna.

Vurdering:

Vegen inviterer til bruk ved at den holder en svært god standard. I øst er den koblet til turvegnettet. I vest er den koblet til et kryss der den møter andre turløyper med retning sørover. Det er nok gjennom disse turløypene og Oldtidsveien at de fleste kommer i kontakt med Kongevegen og ikke fra boligområdet som er beskrevet her. Undertegnede hadde gjort forundersøkelser med ønske om å gå den Trondhjemske Kongevegen og ut ifra den informasjonen som ble funnet var situasjonen som det er beskrevet den mest naturlige. I øst er Kongevegen koblet til Oldtidsveien som kan gi en alternativ trase tilbake vestover mot Stovner. Muligheter for å eventuelt fortsette østover er det ikke henvist til på noen måte.

Inngangene til den restaurerte strekningen av Trondhjemske Kongeveg er lite inviterende både ved at det er få skilt, forvirrende vegnavn og ved at vegen er avstengt. Spesielt i øst blir porten en barriere slik at man får et inntrykk av at vegen er privat. Skiltet med informasjon om vegen er plassert innenfor porten som man må forbi for å kunne lese. På vestsiden er steinene som er plassert midt i vegen for å hindre motoriserte kjøretøy en mye mindre barriere enn det porten er. Bedre skilting kunne gjort Kongevegen over Gjelleråsen mer inviterende og lettere å finne.

Den 3 meter brede vegen virker nyanlagt og er godt synlig på grunn av den lyse grusen. Det lyse nyanlagte vegdekket

kommer tydelig fram fordi vegrommet er smalt med tett granskog som står helt inntil vegen. Siden man ikke har god sikt til siden søker blikket hovedsakelig fremover og følger vegen slik at vegdekket kommer mer i fokus enn om det hadde vært bedre sikt til sidene. Veglandskapet er stort sett så ensformig med den tette skogen at de få stedene der det lysner noe opp blir interessante.

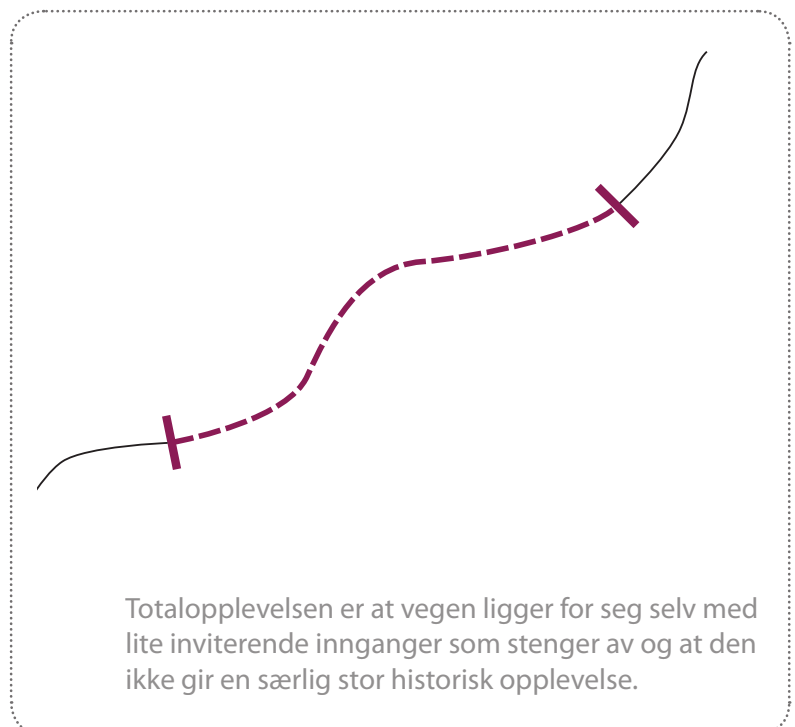
Skiltene som står på vegen er svært forskjellige fra hverandre. Grunnen er at det er mange som er interesserte i vegen og flere har satt opp egne skilt. Skiforeningen har satt opp i østenden av vegen med navn og retning og viser med dette at vegen er en del av turvegnettet. Statens vegvesen har satt opp et skilt med navnet Den Trondhjemske Kongevei og den nye Kongeveglogoen. På vestsiden har Skedsmo kommune og Grorud historielag satt opp skiltet med ren tekst, som inneholder beskrivelse av standarden på vegen i tiden før anleggelsen av Kongevegen i 1762 og i tiden på begynnelsen av 1800-tallet. Det framstår svært lite samkjørt. Det er tydelig at mange er interessert i å bruke og gjøre vegen kjent, men dette bør samordnes bedre. En enighet om navnesetting og informasjon i tillegg til en enhetlig skiltutforming ville forbedret dagens skiltkaos.

Vegelementene som vegmurer, stabbesteiner og stikkrenna viser alle tydelig tegn på at de nylig er restaurerte med nye steiner i kombinasjon med lys maskingrus. Dette fører til at vegen får et lite autentisk uttrykk. Man kan riktignok ane en høy alder ved de steiner og murer som har mose på, men inntrykket av å være nyanlagt dominerer når man går på vegen og vegdekket er i fokus. Stikkrenna og vegmurene er fine vegminner som man ikke får øye på før man går litt bort fra vegen for å betrakte dem fra siden. Den Trondhjemske Kongeveg kan ved første øyekast virke som å følge tilbakeføringsprinsippet, men den er tilført et annet materiale enn det den hadde og dermed fått en annen standard enn det den hadde før. Derfor kan den ikke si å være tilbakeført i antikvarisk forstand, man kan

heller si at den misforstått tilbakeført eller overrestaurert.

Når Kongevegen var ferdig anlagt i 1770 hadde den et nytt uttrykk, trolig nesten slik vi ser den i dag. Kongevegen skiller seg ut i vegstandard og bredde fra for eksempel Oldtidsveien og det gjorde den også da den ble anlagt. På den måten fører oppgraderingen til at man kan et inntrykk av forskjellen fra Oldtidsveiens standard til den nye Kongevegen dersom man går begge som en rundtur. Man får dermed ulike vegopplevelser i et lite område.

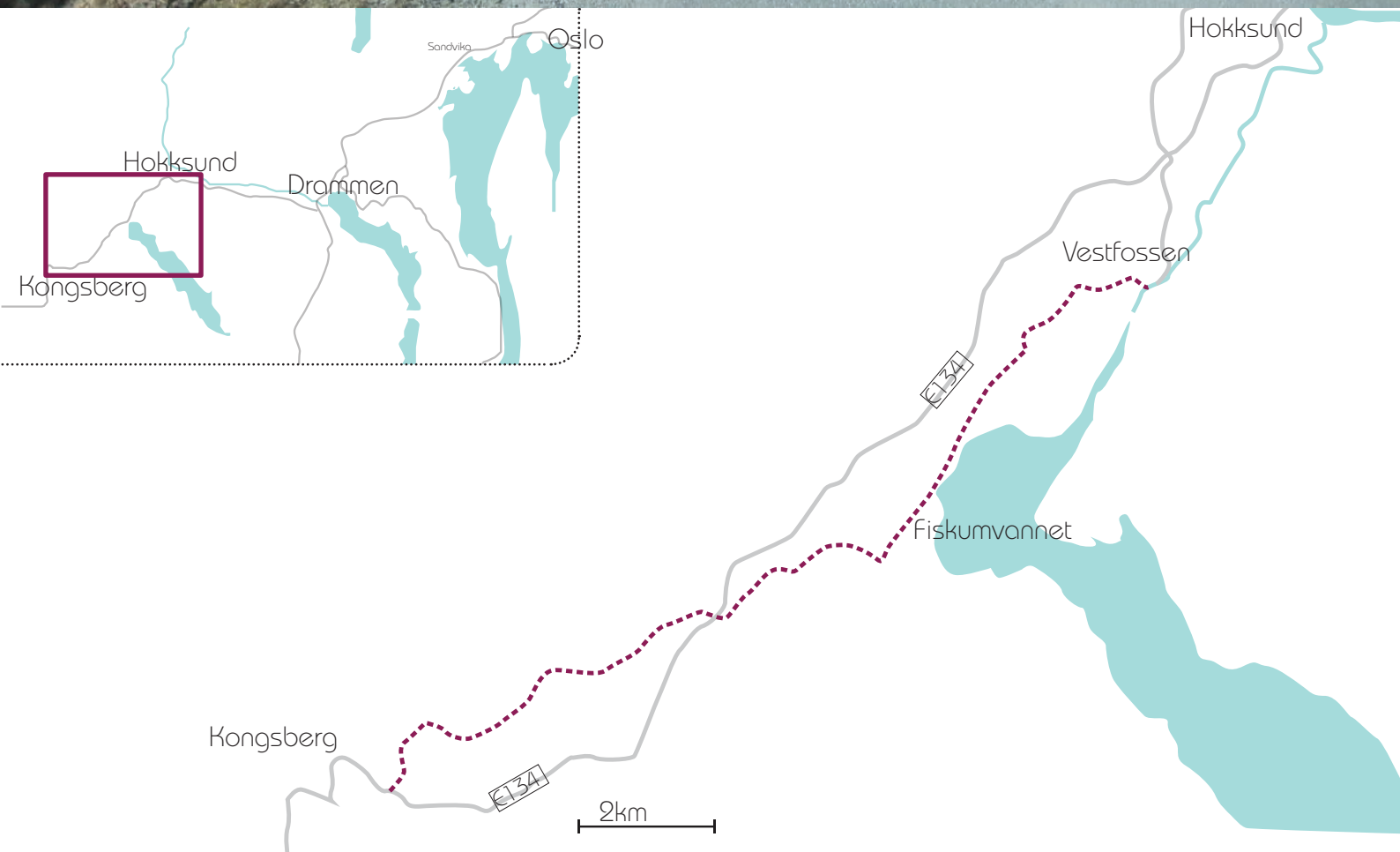
Opplevelsesverdien av vegen som en historisk veg er liten og redusert ved oppgradering og restaureringer. Det var heller ikke målet ved oppgradering av denne vegen. Målet med oppgraderingen var at det skulle bli en velfungerende veg som igjen kunne bli en del av turvegnettet. Vegen har fått en god standard og er i kontakt med turvegnettet, så konklusjonen er at målet er nådd. Dersom man er ute etter å nå kun denne strekningen er det ikke godt tilrettelagt og den er vanskelig å finne uten beskrivelse eller medbrakt kart.





Sølweien

-Kongsberg til Vestfossen



Situasjon

Vegstrekning 17 km

1 av 4 delstrekninger fra Kongsberg til Vestfossen. Hele Sølvveien går fra Kongsberg til Solbergelva. Befaring foretatt på sykkel.

Ansvarlig myndighet

Statens Vegvesen

Historie

Sølvveien er landets første Kongeveg og ble anlagt i 1624 – 27 mellom Kongsberg og Drammen. Vegen ble laget for å frakte sølv fra sølvgruvene i Kongsberg. I tillegg til at den fungerte postveg og var også viktig for persontransport og varetransport ellers. I tillegg til at den fungerte som postveg. Den opprinnelige vegen var i bruk frem til midten av 1800-tallet da strekningen fra Darbu til Kongsberg ble lagt om. Fra 1990-tallet ble navnet Sølvveien presentert i forbindelse med markedsføring av turistattraksjoner i området. (Kulturminneløypa 2012)

Situasjon før oppgradering

Den vurderte delstrekningen er en kjøreveg med asfaltdekke, og deler av den er fylkesvei. Oppgraderingen består av skilting og rydding av en kortere strekning av den opprinnelige vegen.

Mål for oppgradering

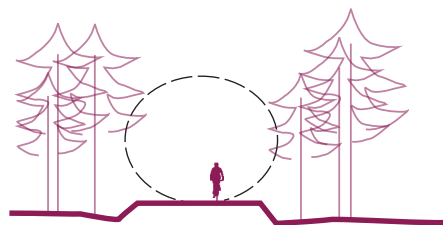
Det var bevilget penger til å synliggjøre kulturminnene på den strekningen av Sølvveien som går fra Kongsberg til Darbu, samtidig som man ønsket å tilrettelegge strekningen for syklist.

Veg og omgivelser

Hele strekningen har asfaltdekke og ferdsele på vegen skjer enten med bil eller på sykkel. Den første delen fra Kongsberg følger Gamlevegen, tidligere fylkesvei 72, til Darbu der den møter fylkesvei 73, som man følger videre til Vestfossen. Strekningen har tre vegsituasjoner. Den første er en 4,5 meter bred asfaltveg med lite trafikk. I Darbu går vegen gjennom et boligfelt med eget sykkel felt, og til sist fylkesveg 73 med den høyeste standarden og mest trafikk uten tilrettelagt sykkel felt.

Fra Kongsberg til Darbu går vegen i et variert veglandskap. Først går den

gjennom tettere blandingskog og åpent kulturlandskap med hus og mindre gårder. Selv om vegen går gjennom tidvis tett skog, kjennes ikke vegrommet smalt fordi de vegetasjonsfrie grøftene holder skogen på avstand. Gjennom Darbu går vegen gjennom



Vegrommet på strekningen mellom Kongsberg og Darbu, med den smaleste vegen og mye vegetasjon omkring.



Vegrommet i Darbu, gjennom boligområdet, der det er eget sykkel felt.



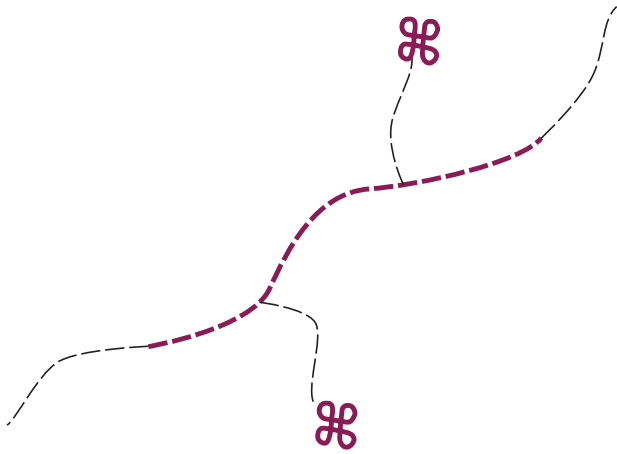
Vegrommet forbi Fiskumvannet. Et åpent kulturlandskap og den bredeste vegen.



Her er fylkesveg 73 med Fiskumvannet på høyre side.



Bildet viser et sted på veg fra Kongsberg til Darbu.



Sølvsveien er på kulturminneloypa.no presentert med at den knyttes til omkringliggende kulturminner.

boligområder med hus og hager med noen høye bjørketrær og gran langs vegbanen. Videre går Sølvsveien forbi Fiskumvannet i en svært åpen dal med åpent kulturlandskap omkring før den går gjennom tettstedet Vestfossen.

På kulturminneloypa.no er det informert om at det langs Sølvsveien er flere kulturminner. Noen av disse ligger langs selve vegen, mens andre må man ta en avstikker fra Sølvsveien for å oppleve.

Tilgjengelighet

Det er vanskelig å si hvor Sølvsveien starter fra Kongsberg. På Kongsberg stasjon, der det er forbindelse med både buss og tog, finnes det ingen skilt eller informasjon om Sølvsveien. For å finne frem fra stasjonen er det nødvendig med medbrakt beskrivelse og det eneste detaljerte kartet som ble funnet er publisert på nett av Norsk sykkelforbund. Kartet på kulturminneloypa.no er for lite detaljert til å kunne brukes. Tilretteleggingen av Sølvsveien starter ved første identitetsskilt i toppen av Lurdalsvegen ved bomstua der det står informasjon om når Sølvsveien ble laget og om bomstua. Skiltet er plassert på langs av vegen og er ikke lett å få øye på. Skiltet står i nærheten av et kryss, men det er ikke lett å forstå hvor man skal videre herfra. Ved busstoppet i krysset står en stolpe med Kong Christian 4. sitt emblem i toppen, men denne er lite synlig og gir heller ikke noen retningshenvisning.

I Vestfossen er det vanskelig å finne ut hvor Sølvsveien går. Her finnes ingen startpunkt eller retningsbeskrivelse. Det



Spesialdesignet skilt for Sølvsveien.



Ledeskilt som skal gjøre det letter å følge ruten.

Under: Første skilt fra Kongsberg ved bomstua.



eneste skiltet som ble registrert i Vestfossen var å finne på tunet til Fossesholm Herregård, som er en av kulturminnene kulturloypa.no anbefaler langs Sølvveien.

I kryssene på strekningen oppstod det forvirring fordi skiltene som skal lede videre ikke er lette å få øye på. Skiltene som skal fungere som ledeskilt er diskret og plassert slik at man først får øye på den når man er på veg i riktig retning.

Skilting og formidling

Sølvveien har en egen utformet mal for opplysningsskilt som gir identitet. Det har form som en gammel milestein og



Skiltet sett forfra og fra siden.

er en plate av cortenstål. I toppen er Kong Christian 4. sitt emblemet skåret ut. Tekstinformasjonen er skrevet på en metallplate under emblemet. Øverst på hvert eneste skilt står "Sølvveien – landets første kongeveg anlagt 1624 – 27 mellom Kongsberg og Drammen" før informasjon om området eller kulturminnet i nærheten.

De fem skiltene på strekningen er plassert på langs avvegretningen slik at man fra avstand når kun ser siden av skiltet. Når man kommer i fart på sykkel er de ikke lette å få øye på. Skiltene er enkelte ganger plassert på venstre side av vegen og andre ganger på høyre side. Uansett hvilken retning man kommer fra må man krysse vegen får å lese det som står på skiltet i løpet av sykkelturen. Ved Smedbrua er skiltet plassert på høyre side av brua når man kommer østfra får først informasjon etter å ha passert brua. Her er det plassert med breidsiden mot de som ferdes slik at de som kommer vestfra ser skiltet fra baksiden.

To steder på strekninger finnes en stolpe med Kong Christian 4. sitt emblemet i toppen. Disse skal fungere som ledestolper og er plassert i kryss for å finne Sølvveien videre. Ledestolpene har ikke



Skilt ved Smedbrua.



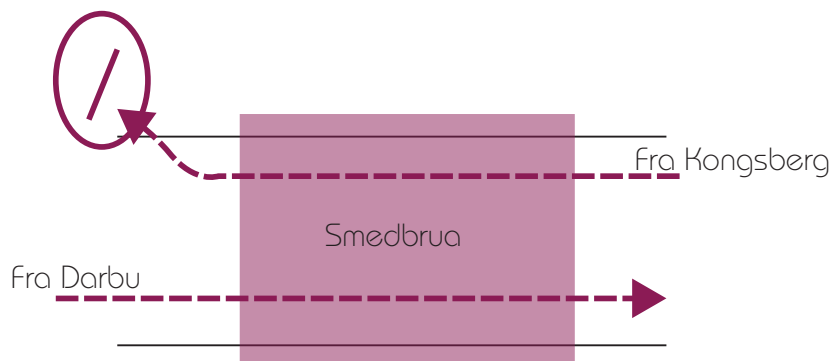
Skilt ved gammel skysstasjonen på Jørundmoen.



Skilt langs vegen ved Teigen der en gammel trase er bevart i nærheten.

Under: Skilt ved Dunsrud gjestgiveri på Darbu.





Skiltplassering på Smedbrua. Etter brua dersom man kommer vestfra og vanskelig å få øye dersom man kommer østfra.



Over: Bildet viser Smedbrua når man kjører over.
Under: Smedbrua sett fra siden.



retningsangivelse og kommer ikke til syne før man er på veg i riktig retning.

Skiltet som står på Fossesholm Herregård har en utforming som ikke ligner med identitetsskiltene ellers langs vegen. Overskriften er "Sølvveien" og under er det et historisk kart med Sølvveien tegnet inn. Kartet viser helheten av Sølvveien, men det er for overordna til å kunne brukes for å finne vegen mer detaljert. Under kartet tyder det på at ytterligere informasjon har vært hengt opp, men som nå er fjernet

På kulturminnelopa.no ligger kart som er svært lite detaljerte og vanskelige å følge. Der informeres det om kulturminner i nærheten av Sølvveien, men som ikke synes fra vegen. Darbu stasjon er et eksempel der man må ta en avstikker bort fra Sølvveien for å få se. Dette var det ikke henvist til med noe skilt.

På forespørsel til Kongsberg kommune eller Statens vegvesen kan man få en liten brosjyre om Sølvveien.

Under: Det historiske kartet med Sølvveien tegnet inn.
Nederst: Skiltet som står på Fossesholm.



Denne inneholder kart over strekningen fra vestsiden av Lågen i Kongsberg til Darbu i tillegg til mer utfyllende informasjon enn det som står på skiltene. Denne hadde vært praktisk å ha med seg for å supplere skiltinformasjon og skaffe seg oversikt over strekningen.

Elementer

Smedbrua, en gammel steinbru, som befinner seg ca 2 km fra Kongsberg er oppgradert til å tåle biltrafikk. Langs brua er det stabbesteiner som rekkverk. Brua går i ett med vegen ellers ved at den har asfaltdekke. Brua er ikke lett å få øye på når man sykler over. Men det er mulig å komme seg ned på den ene siden for å se hvelvingen på steinbrua bedre.

Vurdering:

Sølvveien inviterer til bruk ved å ha asfaltdekke som er enkel å sykle på samtidig som biltrafikken langs vegen er liten frem til fylkesveg 73. På kulturminneloypa.no er de fire strekningene presentert. Kongsberg til Vestfossen er strekning fire den delen der mesteparten av den opprinnelige traseen av Sølvveien kan følges. Kongsberg er det opprinnelige startpunktet på Sølvveien, men den er ikke godt tilrettelagt herfra. For å følge Sølvveien fra Kongsberg er det nødvendig med medbrakt kart eller beskrivelse. Gjennom skiltingen er det nærmest umulig å skjønne hvor Sølvveien går.

Brosjyren, som ble mottatt i etterkant av befaringen, kunne ha hjulpet mye for å finne frem og unngått forvirring. Dessverre er ikke brosjyren spesielt tilgjengelig. Dersom den hadde vært å finne på stasjonen eller tilgjengelig langs selve Sølvveien ville den nådd ut til flere interesserte.

Skiltene langs vegen er av cortenstål, elegante og enkle å kjenne igjen, men dessverre ikke alltid lette å få øye på. Dette både fordi materialet harmoniserer godt med omgivelsene og ikke minst på grunn av plasseringen. Siden skiltene står på langs av vegen, med den smale siden til, er det ikke mulig å gjenkjenne dem før man har nesten har passert. Når man kommer syklende i fart gjør kombinasjonen av skiltfargen og plasseringen at de ikke er lette å se. Skiltene er inspirert av milesteiner. De er

trolig plassert på langs av vegen fordi det var vanlig at milesteinene stod på denne måten på den tiden. Men på den tiden milesteinene var i bruk gikk man eller brukte hest, slik at farten var lav. Tilrettelegginger av Sølvsveien har syklistene, som har en høyere fart, som målgruppe. Ideen med å bruke milesteinene som forminspirasjon for skiltene og å plassere dem på samme måten er god. Problemet er at målgrupper her er syklistene som kommer i større fart enn tidligere reisende. Å følge det historiske korrekte ved tilrettelegging av en historisk veg kan være positivt, men i dette tilfellet hadde det vært bedre om man heller hadde sett på målgruppen for tilrettelegging ved plassering av skiltene.

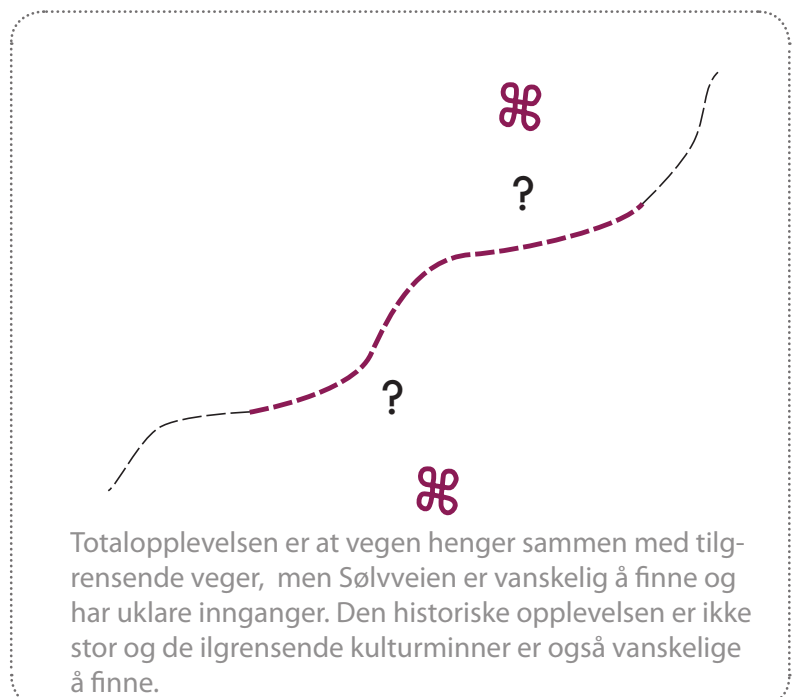
Skiltinformasjonen som stort sett omhandler gamle bygninger langs Sølvsveien, noe som gjør at man får et historisk perspektiv. I et tilfelle informerer teksten på skiltet om at det eksisterer en strekning av den gamle traseen mellom Bakken og Slåttestråten, men som er brutt på grunn av E134. Hvor er trasèen som blir beskrevet? Et kart kunne enkelt vist hvor trasèen som er beskrevet befinner seg. Ingen av skiltene har kart eller informasjon om strekningen i sin helhet.

Kulturminnene som kulturminneloypa.no henviser til er dessverre ikke skiltet, og ut ifra det lite leselige kartet på nettsiden er de vanskelige å finne. Det er synd fordi disse kulturminnene kunne

løftet opplevelsen av å ferdes på en historisk veg med lag fra mange tider. Fossesholm i Vestfossen har laget sitt eget skilt om Sølvsveien som ikke ligner de som ellers står langs vegen. For å få en helhetlig identiteten på vegen bedre gjennomført kunne for eksempel Fossesholm blitt tilbudt et av de karakteristiske skiltene som finnes langs vegen.

Sølvsveien har fått en identitet gjennom de karakteristiske skiltene. De kunne med fordel vært mer brukt, for eksempel på strategiske steder som Kongsberg stasjon. Det er et kollektivknutepunkt som er i aktiv bruk. Der står mange og venter slik at de har interesse av å lese på skilt for å få tiden til å gå. I tillegg kan Sølvsveien bli gjort kjent og introdusert på Sølvsgruvene i Kongsberg.

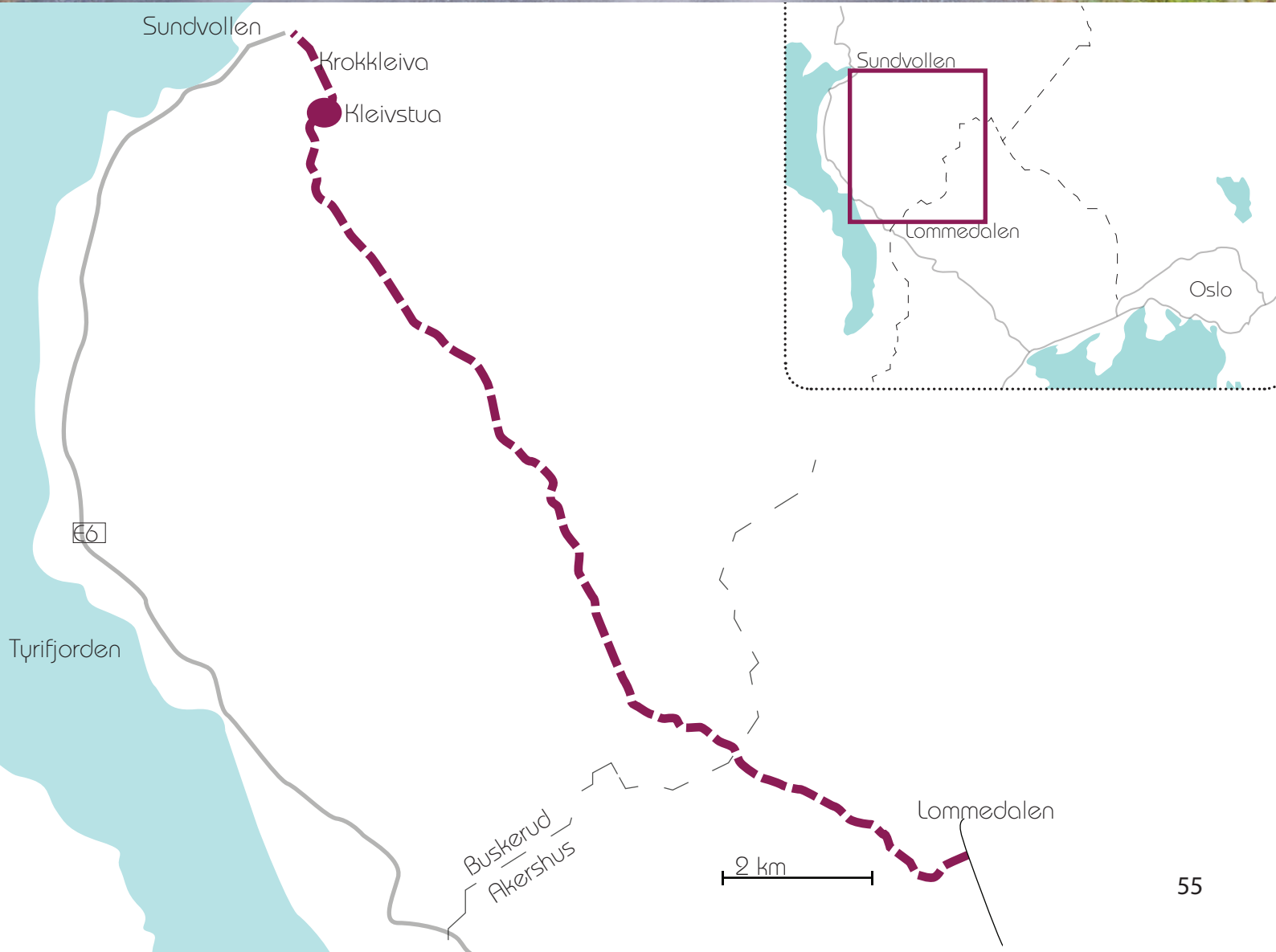
Fordi hele strekningen er asfaltert, får man ikke noen opplevelse av det autentiske ved å sykle Sølvsveien. Skiltingen er så sporadisk at man ikke blir minnet på betydningen av vegen underveis. Skiltene er riktignok elegante og gir Sølvsveien identitet, men dessverre er de enkelte ganger plassert slik at man ikke får øye på dem når man passerer i fart på sykkel, dermed når ikke informasjonen frem.





Den Bergenske Kongeveg

- over Krokskogen



Situasjon

Vegstrekning 14km. Inneholder kulturminner som vegmurer og hvelvbru. Befaring foretatt til fots.

Ansvarlig myndighet

Statens vegvesen

Engasjerte aktører er Hole kommune, Hole historielag og Vegforeningene for Bergenske Kongeveger. (Kulturminneløypa 2012)

Historie:

Vegen over Krokskogen har en lang historie med røtter helt tilbake til middelalderen da den var "tjodveg" eller allfarveg. Bærums verk ble anlagt i 1610 og store mengder trekol måtte hentes stadig lengre borte. Transporten fulgte trolig den gamle traseen og det finnes flere kølabonner langs vegen. Den Bergenske Kongeveg ble bygget i 1805 og fulgte hovedsakelig den gamle Ringeriksvegen gjennom Krokskogen. Før Kongevegen ble bygget gikk hovedvegen mellom Christiania og Bergen gjennom Nittedal. Kongevegen hadde funksjon

som hovedveg til rundt 1860 da den nye Ringeriksvegen gjennom Sollihøgda ble ferdig. På 1800-tallet var Kongevegen gjennom Krokskogen en populær turistveg og skysstasjonen på Kleivstua hadde besøk av mange kjente kunstnere, forfattere og malere. Blant annet har P.Chr Asbjørnsen skrevet fortellingen "En sommernatt i Krokskogen" herfra. Vegen har vært under oppgradering av Vegvesenet siden 1980-tallet og ble under kulturminneåret 2009 ,presentert som "eventyrvegen gjennom Krokskogen", tilrettelagt natur-og kultursti. (Kulturminneløypa 2012)

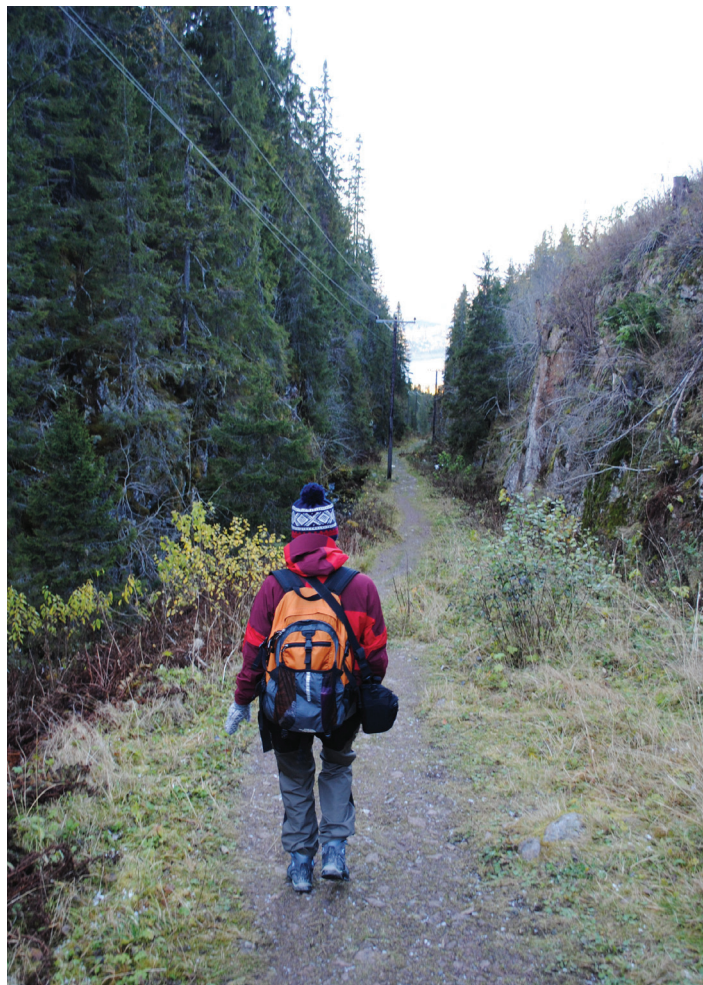
Situasjon før oppgradering

Hytte – og gårdseiere har brukt vegen og derfor har vegen holdt seg i relativt god stand selv om den er blitt brukt som kjøreveg for motoriserte kjøretøy. Parsellen i Krokkleiva ble fredet i 1957 (Devold 2002: 226).

Fig. 11 "Krogkleven" malt av den danske maleren Erik Pauelsen etter en studiereise i Norge i 1788. Fra boka "Krokskogen i gamle dager", H. O. Christophersen 1981



På veg fra ned Krokkleiva til Sundvollen høsten 2011.



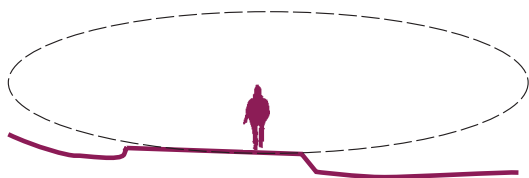
Mål for oppgradering

“Gjennom hele 1990-tallet har det vært foretatt etappevise restaureringsarbeider på vegen med den hensikten å tilbakeføre den til sitt opprinnelige utseende. Arbeidet har vært utført i nært samarbeid med Riksantikvaren.” (Statens vegvesen 2002:227)

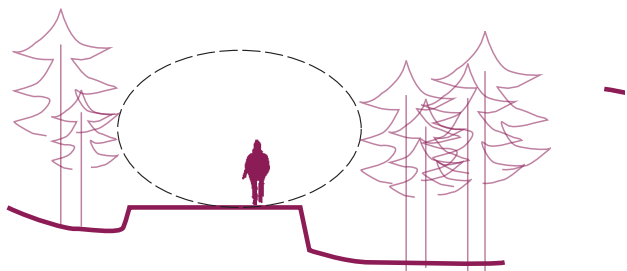
Vegen er også oppgradert med mål om å bli kjørt på av tyngre kjøretøy enn det den opprinnelig var bygget for, i tillegg til å være en tilrettelagt natur- og kultursti.

Veg og omgivelser

Bergenske Kongeveg og en strekning av Pilegrimsleden til Nidaros følger stort sett samme trase gjennom Krokskogen. De starter begge i bunnen av Krokkleiva og



Åpent landskap gir et stort vegrom.



Et smalt vegrom på kjørevegen der vegen er oppbygd.



Det smaleste vegrommet på Bergenske Kongeveg og er Krokskogen på strekningen i Krokkleiva.

møtes 2 km lenger borte. Fra Kleivstua er det 1,5 km til Kongens utsikt som er et kjent og populært utkikkspunkt

Vegbanen er 3,5 meter bred og har så høy standard at den fungerer som kjøreveg. Det er flere hytter, hus og gårder langs vegen slik at en kjøreveg blir en nødvendighet. Vegdekket er av lys, knust grus. Vegen har samme standard på hele strekningen med et unntak på Langebru der vegen deles i ny og gammel veg. Den gamle vegen går over en hvelvbru av stein mens den nye svinger rundt brua. Bilene kjører på den nye vegen slik at den gamle får mindre slitasje. Man kan gå eller sykle på den gamle vegen og over brua. Det kjennes likevel mest naturlig å følge den nye vegen, slik får man se hvelvbrua best. På flere delstrekninger er vegen opphøyd med vegmurer for å gjøre stigningen mindre. Der vegmurene er høye påvirker det opplevelsen av landskapet ved at man ser litt mer og får et noe annet perspektiv enn der vegen går i ett med omkringliggende landskap.

Vegen går gjennom et skogsområde med høye trær som gjør at sikten stort sett blir minimal ut til sidene. Noen steder er det åpne landskapsrom, i forbindelse med vann eller gårder og kulturlandskap, og disse danner en fin kontrast til det smale vegrommet som dominerer strekningen.

Fra Krokkleiva ned til Sundvollen har vegen en helt annen standard. Strekningen fra Lommedalen til Krokkleiva er bred kjøreveg, mens den i Krokkleiva på det siste stykket til Sundvollen er bratt og smal. Denne strekningen er fredet og vegen her har blitt en 1 m bred sti. Vegrommet er smalt med tett skog langs sidene slik at man har fokus fremover mot Tyrifjorden. Denne populære utsikten som ofte er gjenspekt på malerier.

Tilgjengelighet

Fra Lommedalen i øst står det beskrevet på kulturminnloypa.no at man skal ta buss fra Bærums verk og gå av ved Johnsrudgata. Johnsrudgata er ikke et tilrettelagt busstopp, kun en avkjørsel der det ikke finnes skilt om at man er gått av på rett sted eller noen henvisning til Kongevegen. Dette fører til at det blir svært vanskelig å finne frem uten medbrakt kart eller beskrivelse. Der man etter hvert møter Kongevegen på Johnsrud er det et større informasjonsskilt med historien om vegen og et oversiktskart over strekningen

der senere informasjonsposter er merket.

På oversiktskartet som står nederst på hver av informasjonsskilt starter den tilrettelagte Kongevegen ved Bærums verk. Dersom man følger det som i dag kalles Gamlevegen, som ligger vest for og parallelt med Lommedalsveien, vil det være lettere å finne frem til informasjonsskiltet på Johnsrud og dermed vegen videre.

På Sundvollen, på vestsiden av Krokskogen, er det ingen informasjon ved nærmeste busstopp. Det første skiltet som informerer om vegen står langs en bilveg. Skiltet henviser til Krokkleiva og Kongens utsikt, men ikke Kongevegen. Det første informasjonsskiltet fra vestsiden er ved Kleivstua på veg i retning Lommedalen.

Skilting og formidling

Langs Kongevegen gjennom Krokskogen er det en gjennomført skilting med større informasjonsskilt og mindre stedsnavnskilt. Informasjonsskiltene har trestolper og treramme rundt en tavle med informasjon i tekst, kart, illustrasjoner og foto. Flere av de til sammen 23 informasjonsskiltene har tak. På alle informasjonsskiltene repeteres det samme oversiktskartet som viser hvor man er på strekningen og hvor neste informasjonsskilt befinner seg. Mellom de større informasjonsskiltene finnes mindre skilt med stedsnavn der historien til stedsnavnet ofte er fortalt på nærmeste informasjonsskilt. Informasjonsskiltene er store slik at man får øye på dem på lang avstand. Stedsnavnskiltene er mindre og fanger ikke oppmerksomheten før man er kommet nærme.

Temaene på informasjonsskiltene varierer. Det spenner fra informasjon om vegens historie, om sagn og myter i området, historier om menneskene som levde nær vegen og forklaring til stedsnavn, til geologi, flora, fugler og jakt- og fiskesteder i området. Tekstene er supplert med illustrasjoner og



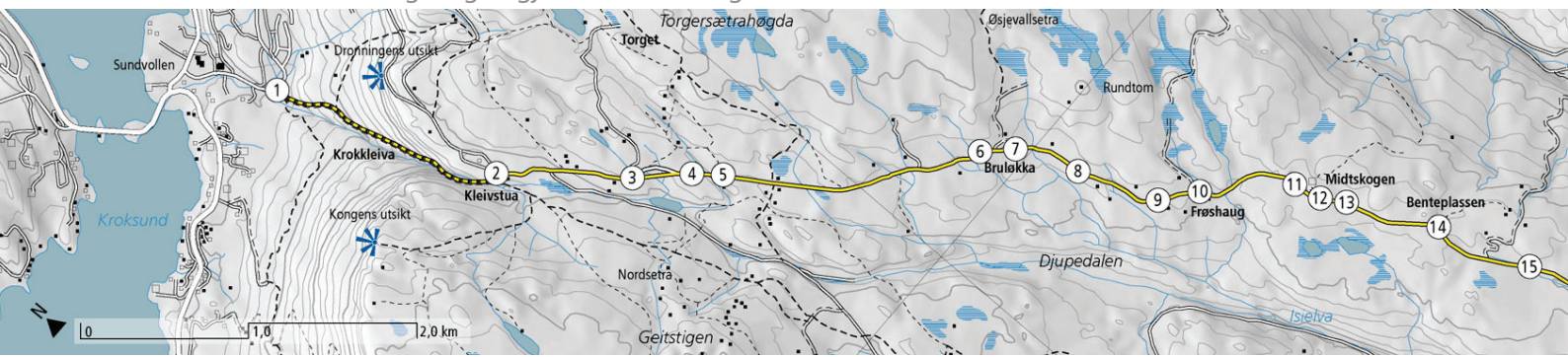
Bildet viser at istandsettingen er synlig.



Over og under: En av to trebuer på strekningen.



Under: Oversiktskartet over Kongevegen gjennom Krokskogen



historiske bilder.

Historiene som formidles på informasjonsskiltene er også å finne på kulturminneløypa.no slik at man kan lese historien før man går vegen eller som repetisjon for spesielt interesserte i etterkant.

Pilegrimsleden er merket med det velkjente pilegrimsymbolet på steiner enkelte steder langs strekningen. Der Pilegrimsleden og Kongevegen deler seg og går i hver sin trasè er symbolet å finne på en trestolpe ved skillet.

Krokskogfestivalen er et kulturprosjekt som er en del av en langsiktig kulturplan for Hole kommune og har blitt arrangert sommeren 2009 og 2010. Grunnet dårlig vær og sviktende publikumsoppslutning ble ikke festivalen avholdt i 2011. Festivalideen er dog ikke skrinlagt da tidligere har vært suksess. Målet med festivalen har vært å bli en kulturfestival med forankring i Krokskogens, Krokkleivas og distriktets historie. Ønsket er at festivalen skal bringe lys til den lokale kulturhistoriske bevisstheten, gi muligheter og inspirasjon til det lokale kulturlivet og befolkningen for øvrig. Kongevegen blir gjennom festivalen dagsaktuell og får oppmerksomhet.

Elementer

De to trebruene på strekningen har nytt treverk bygget på gamle brukar. Det nye treverket gir et nytt preg siden landkarene



Illustrasjonen viser prinsippet av vegmurene bygget for å gjøre stigningen mindre.



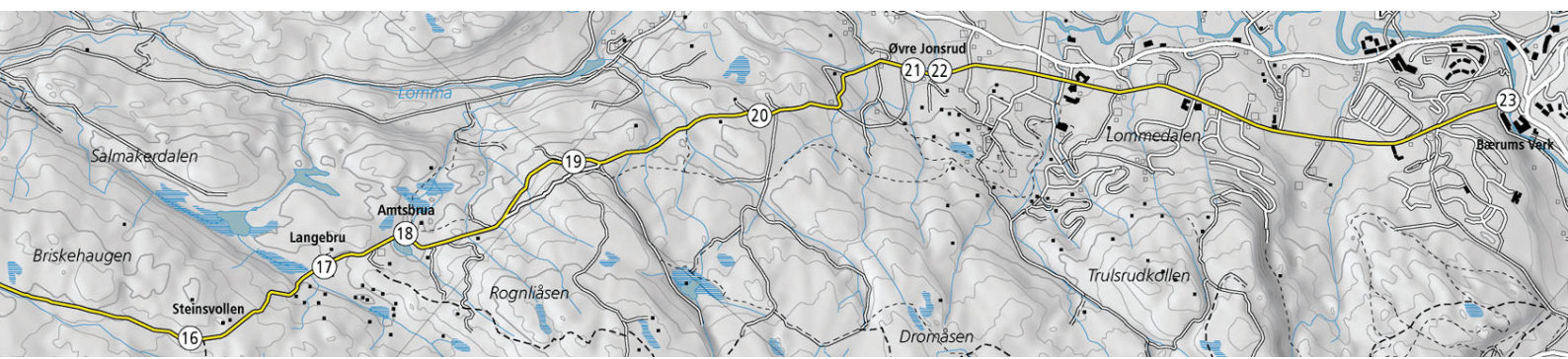
Informasjonsskilt som gjentas langs hele strekningen.



Skilt på Sundvollen. Kongevegen er ikke nevnt.



Skilt plassert på rasteplasser, lett synlig fra vegen.



ikke er synlige når man går på veggen. De er kun 2-3 meter lange siden veggen kun krysser mindre bekker. Materialet er tre, både i dekket og på rekkverk.

Langebru, derimot, er laget i stein. Den ble bygget i 1807 og restaurert i 1995. Her er som tidligere nevnt kjørevegen lagt rundt brua slik at den blir bevart. Ved at veggen går rundt får man se den fine hvelvingen under brua, noe man ikke ville fått øye på dersom man hadde gått over.

Veggen har på store deler av strekningen en vegmur for å forminske stigningen. Murene er av god stand med synlig restaurering. Restaureringen er synlig fordi man ser mose på de steiner som trolig har ligget der lenge. Stort sett kan det se ut som at nye steinene er av samme slag som det eksisterende, men det finnes et par unntak. Murene er ikke lette å få øye om man ikke går bort fra veggen og ser fra siden.

Enkelte steder langs veggen er det tilrettelagt rasteplasser med sittemuligheter i forbindelse med informasjonsskilt. De består av en standard kombinasjon av benk og bord i tre som er svært vanlig på mange rasteplasser i Norge.

Vurdering:

Veggen inviterer til bruk ved at den er i god stand. Den brukes på mange måter, både som en kjøreveg til hytter eller hus langs

strekningen og for de som skal gå eller sykle her for turen sin del. Vegstandarden er høy og tydelig tilrettelagt for å fungere som kjøreveg. Her har man ikke vært tro mot vegens opprinnelige tilstand, men tilført en ny situasjon. Moderniseringen av veggen gjør den til en kjøreveg av dagens standard. Syklister vil ha glede av en enkel veg å sykle på gjennom Krokskogen. For gående er ikke veggen spesielt spennende på grunn av det smale vegrommet med tett skog omkring. Den mest opplevelsesrike strekningen er på veg ned til Sundvollen fra Krokkleiva. Veggen er her ikke vedlikeholdt eller oppgradert slik at den nærmest er blitt en sti og vegrommet er mye smalere enn langs kjørevegen. Det er på denne strekningen at man får et inntrykk av autentisitet. Veggen er grodd igjen med vegetasjon fra sidene og man kan bare ane at den en gang har vært bred. I tillegg forsterkes turopplevelsen av det smale vegrommet som gjør at utsikten til Tyrifjorden kommer i fokus.

Kongeveggen over Krokskogen er ikke spesielt tilgjengelig for de som ikke å har vært der før. Starten på Kongeveggen er vanskelig å finne i begge ender. Som tidligere beskrevet anbefaler Kulturloypa.no å starte på Johnsrud i Lommedalen der er det svært vanskelig å finne frem fra busstoppet til Kongeveggen uten medbrakt kart eller



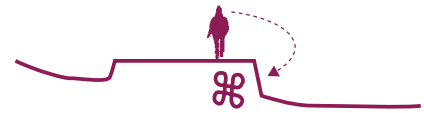
beskrivelse. Fra Sundvollen et godt synlig skilt, men ikke til Kongevegen. Krokkleiva er også en del av Kongevegen og det kunne det blitt informert om. Det er ikke formålstjenlig og uklokt det ikke er informasjon om Kongevegen på en så strategisk plass som ved Sundvollen sentrum. Dette bør utbedres.

Rasteplassene er få og ikke spesielt spennende plassert, med unntak av Langebru som ligger der den korte

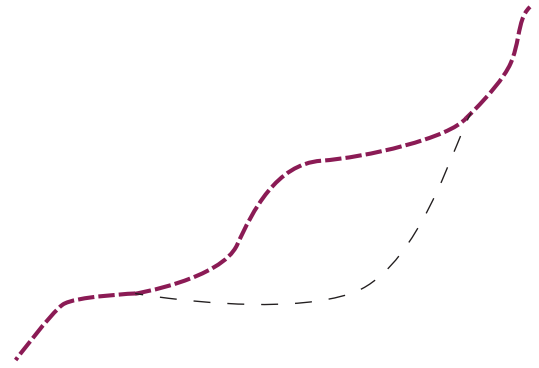


Over: Vakker steinbru som kun skal brukes av gående eller syklist.

Under: Et åpent landskapsrom med vann og rasteplass med sittemuligheter og informasjonsskilt og et kultur/vegminne i form av en vakker steinbru. Her er et eksempel på hvor man bevarer og konserverer en strekning ved å legge ny veg rundt denne. Slik kan man se den gamle strekning fra den nye veg uten å tilføre noe slitasje.



Når man går på veg eller bru får man ikke se vegmuren eller brua.



Ny veg kan legges rundt slik som på Langebru.



Ved en ny trasè ved siden av den gamle kan man se bur eller murer.

vegstrekning med hvelvbrua er bevart og kjørevegen går rundt. Denne rasteplassen ligger i et åpent landskap ved et vann, en fin hvelvbru og informasjonsskilt. Her er det fin utsikt, et kulturminne med autentisk preg, informasjon om stedet og mulighet for å sette seg ned. Ved at man ser den gamle brua ved siden av dagens kjøreveg oppleves Kongevegen som en historiske veg. Et inntrykk som forsterkes når man leser informasjonsskiltet om brua og situasjonen som var her før. Tilretteleggingen på Langebru fungerer svært godt.

På grunn av et generelt ensformig veglandskap og smale vegrom, er skiltene svært verdifulle. Flere steder søker blikket fremover etter et nytt skilt for å få en historie og en avveksling. Gjentatte ganger ble et veglandskap, som ikke virket særlig spennende i utgangspunktet, mer interessant når man kunne knytte en historie til stedet. Historiene er interessante og ulike temaer gir en positiv variasjon. Skiltingen fungerer svært godt med de større informasjonsskiltene som forteller historie kombinert med små skilt som viser stedsnavn. På denne måten får man historien servert to ganger, først når man har leser informasjonsskiltet og senere når man ser stedsnavnet på et av de mindre skiltene. Dette avhenger selvfølgelig av at man har lest informasjonsskiltet.

Krokskogen er hovedsakelig kjent verkene den har inspirert - gjennom kunstneres malerier og forfatterens historier fra 1800-tallet. Som for eksempel gjennom P.Chr. Asbjørnsen sin fortelling "En sommernatt i Krokskogen". Selve veglandskapet, med unntak av Krokkleiva, gir i seg selv ingen unik turopplevelse. Ved tilretteleggingen av vegen har det med rette blitt fokusert på historiene. Det fungerer svært godt. Synlige hjulspor i grusen utgjør et distraherende aspekt, da opplevelsen av vegen som historisk veg blir forstyrret. Hovedinntrykket er at den ikke skiller seg ut fra en nyere tur- og kjøreveg, men gjennom informasjonsskiltene får man opplevelsen av historien.

Verdien av Kongevegen er at den har lang historie og det er denne kvaliteten som fremheves når den skal fungere som en ressurs. Informasjonen

langs Kongevegen forsterker den historiske verdien på en god måte samtidig som den totale turopplevelsen forbedres. Å presentere vegen som "Eventyrvegen over Krokskogen" gjør den interessant ved at den henspiller til det imaginære og fantasien. Navnet appellerer til barn og gir en hint om at historier vil fortelles. Med et slik navn vil man anta at vegen er tilrettelagt og man ankommer med den forventningen. Kongevegen over Krokskogen oppfyller forventningene. I tillegg til navn og skilting blir vegen kjent gjennom Krokskogfestivalen som Hole kommune arrangerer på sommeren der målet er å forsterke kulturhistorien som knytter seg til Krokskogen. Kongevegen over Krokskogen blir gjennom festivalen mer kjent og får en sterkere identitet. På denne måten blir vegen gjennom Krokskogen dagsaktuell og får ny oppmerksomhet. Verdiskapning på denne måten er positiv både for lokalsamfunnet og for den historiske vegen.

Den sterkeste historiske opplevelsen får man på strekningen ned Krokkleiva til Sundvollen, der vegen har et autentisk uttrykk. Den autentiske opplevelsen av Kongevegen fra Lommedalen til Krokkleiva er sterkt svekket med moderniseringen ved en forhøyet standard med nytt maskinknust grusdekke som har tydelige hjulspor. På tross av dette blir historien levende gjennom aktiv skilting med ulike historier slik at opplevelsesverdien sammenlagt blir positiv. Kongevegen gjennom Krokskogen fungerer derfor godt som kultur- og natursti på samme tid som den er en kjøreveg. Den har ikke blitt tilbakeført til opprinnelig stand, som var et av målene for oppgradering. Den har blitt oppgradert til moderne stand siden den har fått en mye bedre standard med dekke i maskinknust grus.

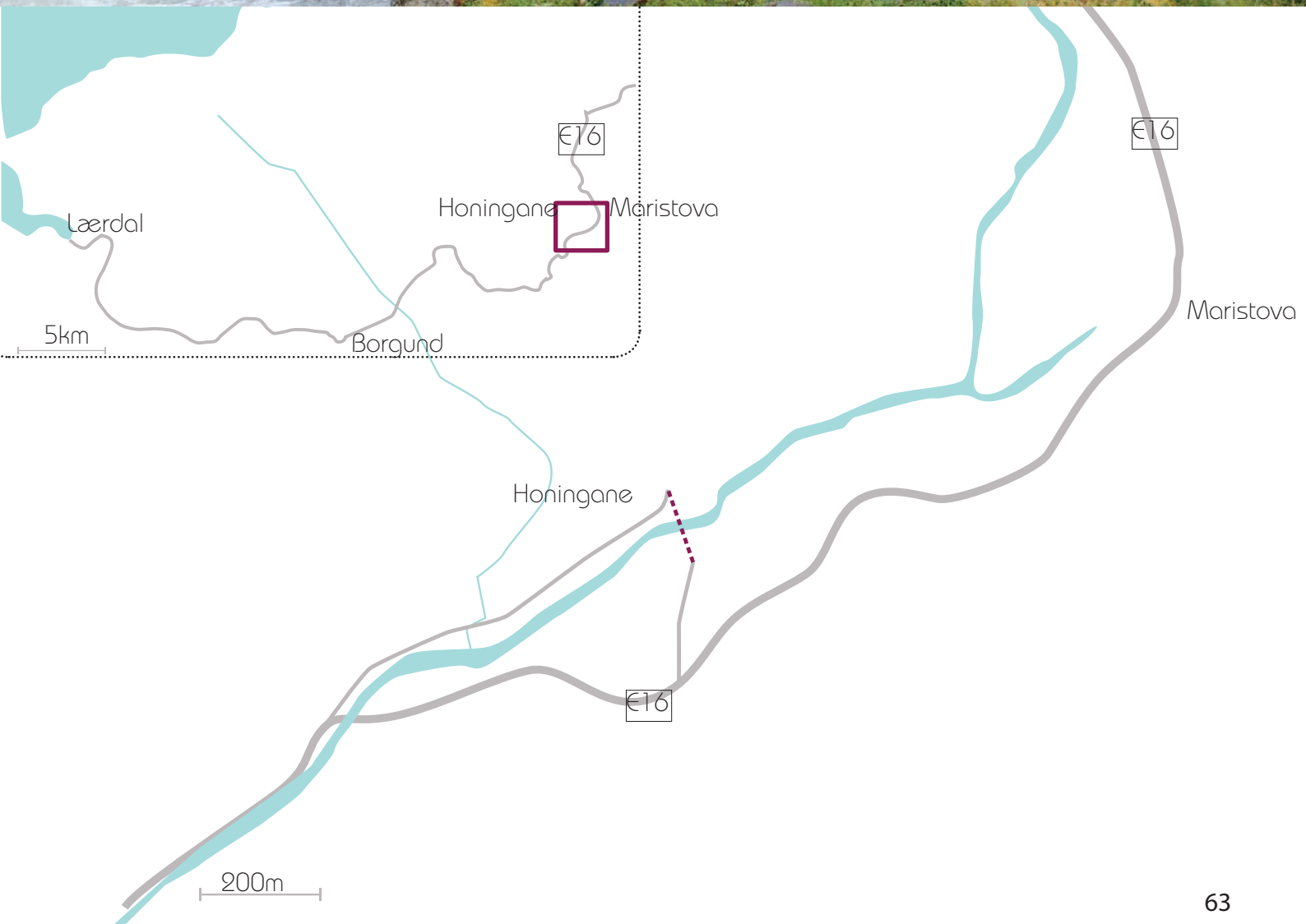


Totalopplevelsen er at vegen henger sammen med tilgrensende veger, men er vanskelig å finne og har uklare innganger. Den har lite autentisitet, men gir historisk opplevelse gjennom formidling.



Honing bru

- langs Kongevegen over Filefjell



Situasjon

Vegelement: Bru.

Ansvarlig myndighet

Lærdal kommune

Historie

Kongevegen over Filefjell fra 1793 og Den Bergenske hovedvei i 1850 ble lagt på hver sin side av Smeddøla ved Honingane. Honing bru ble opprinnelig bygget ved omleggingen.

Situasjon før oppgradering

Selve Honing bru var borte, men brukarene stod igjen.

Mål for oppgradering

Bygge opp Honing bru etter gamle prinsipp.

Element

Brua ser svært ny ut på grunn av det gule treverket og har detaljer i treverket som synliggjør at brua nylig er oppført. Plankene har merker etter å være bearbeidet av moderne verktøy og overflaten er glatt og høvlet. Dette gjelder hovedsakelig den øvre delen av brua. På den underliggende delen er uttrykket grovere og i kontrast med den øverste. Står man på siden av brua kan man betrakte den underliggende delen i tillegg til de synlig gamle brukarene, men det er det ikke tilrettelagt for.

Element og omgivelser

Det gule treverket gjør at bruen blir svært synlig og fanger oppmerksomheten i landskapsbildet.



Synlig bruk av moderne verktøy.

Under: Honing bru sett fra siden.



Formidling/skilting

Ved brua står det ingen skilt som informerer om den eller områdets historie. Det står ikke årstall noe sted, hverken for den opprinnelige brua eller på den nyanlagte.

Vurdering

Oppmerksomheten som bruen trekker til seg i landskapsbildet er mest på grunn av fargen av det nye treverket. I løpet av få år vil treverket grånes slik at bruen vil gli bedre inn i miljøet. Vær og vind sliter på materialet slik at den får en patina som etter hvert vil gi brua et mer og mer eldre preg.

Honing bru skal være bygd etter gamle teknikker og dermed tilbakeført. Hva er målet med tilbakeføring i dette tilfellet? Dersom det er å vise gammel byggeteknikk er det detaljer på brua som svekker troverdigheten. Materialet er synlig bearbeidet av moderne redskap. Overflaten på planken er glatthøvlet og spikerpistol er tydelig brukt. Dersom man skulle tilbakeføre fullstendig burde man konsekvent ha brukt handverksteknikker,

materialer og redskap som ble brukt på den tiden bruen først var oppført. På den måten ville brua blitt prosessuelt autentisk. Da ville man sett hammerens merker etter å ha slått inn spiker. Slik den er i dag er den bare halvveis tilbakeført.

Skilt med informasjon om tidligere byggeteknikk i tillegg til en forklaring på hvordan man i rekonstruksjonen har valgt å bygge med moderne verktøy, kunne vært av interesse og ville vært en ærligere presentasjon. Årstall på når den tidligere bruen var i stand, hvordan den så ut før tilbakeføring og valg av teknikken ved tilbakeføringen kan fortsatt enkelt bli satt opp.

Etter at befaring og vurdering fikk jeg informasjon om at Honing bru ikke er offisielt åpnet. Brua er en del av et større turvegsystem som skal etableres i nærområdet. Alt skal åpnes samtidig med at den nye tunnelen på E16 åpnes i 2014. Det vil da bli avduking av skilt. Men under befaringen var det altså ikke satt opp skilt enda, og dette er utgangspunkt for beskrivelse og vurdering.



Oppsummering av eksempelstudiene

Eksempelstudiet har tatt for seg ulike situasjoner. Ferdsele har foregått som syklist på Sølvveien og som gående på de andre eksemplene. Gjennom observasjon av de utvalgte eksemplene er det tydelig at restaurering, formidling og iscenesetting blir løst på ulike måter. Samtidig har eksemplene hatt flere fellestrekk og utfordringer som er verdt å ta opp til vurdering siden disse også vil kunne være relevante for andre lignende situasjoner.

Veg og omgivelser

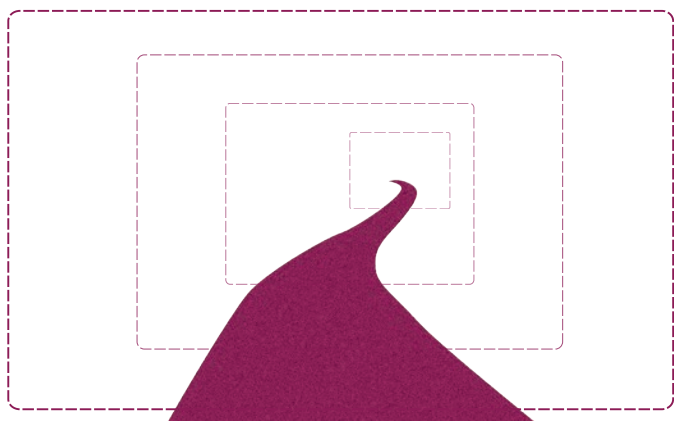
Vegdekket har vist seg å være svært viktig for den helhetlige opplevelsen av den historiske vegen. I de situasjonene der vegen har en svært høy standard har den autentiske opplevelsen blitt betydelig svekket. Når det er valgt å bruke maskinknust grus er dette av praktiske grunner. Denne ligger bedre og vegen vil holde god stand lengre. Alternativet er naturgrus hvor tidens tann har slipt bort skarpe kanter slik at den ikke ligger like godt. Likevel er det naturgrus som ville vært riktig ved en eventuell tilbakeføring. Slik disse vegene er i dag er de ikke tilbakeført, men oppgradert til moderne bruk. Helst bør man bruke stedegen grus slik man opprinnelig gjorde. Kongevegen over Gjelleråsen har svært lys maskinknust grus, noe som gir den et ekstra nytt uttrykk, og Kongevegen gjennom Krokskogen har maskinknust grus med tydelige bilhjulspor. Begge disse vegene har et uttrykk som bærer preg av å være laget i nyere tid. Felles for disse er at store deler av vegen gikk gjennom tettere skog slik at blikket søkte fremover og førte til at vegdekket kom

mer i fokus enn om det hadde vært bedre sikt til sidene. I de tilfellene der landskapet var åpent, søkte blikket mer rundt og vegdekket var ikke lenger det man la mest merke til. Valg av vegdekket er også viktig på grunn av det estetiske, men man påvirkes også fysisk. På vegene med svært godt dekke behøver man ikke å se ned for å se hvor man skal sette neste steg. Det blir ingen fysisk utfordring som gående, og oppmerksomheten ble derfor rettet i andre retninger. Når vegrommene er smale og det ikke er mye å se blir det fort ensformig. Som syklist kan derimot disse vegene være fine å bruke. Må man kan hende tilrettelegge enten for gående eller syklist? Man må tilrettelegge i forhold til målgruppen. En veg tilrettelagt for syklist kan også fungere for de gående. Omvendt vil ikke være like selvfølgelig, siden en veg tilrettelagt for gående kan ha skilt som er ment for å legges merke til i saktere fart og er dermed ikke så synlig fra sykkel i større fart.

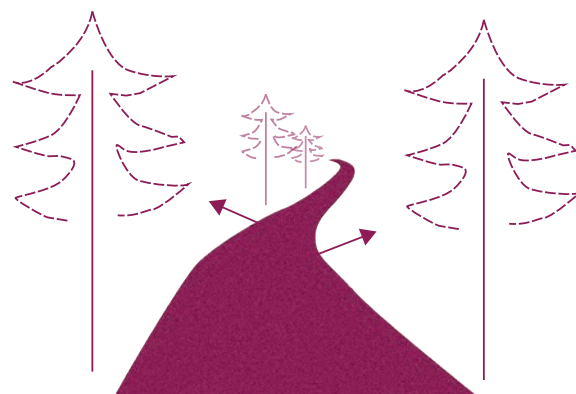
Da Kongevegen først ble bygget var de av en mye bedre standard enn det som hadde vært vanlig frem til da. I flere av



Med tett vegetasjon ved vegen søker blikket fremover.



Vegdekke påvirker opplevelsen av veglandskapet.

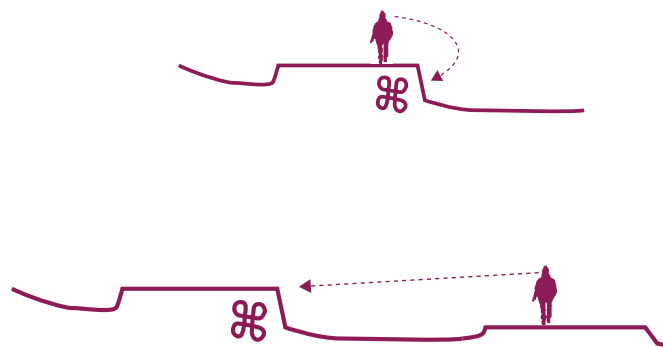


Når vegetasjon er mer åpen ved vegen søker blikket også til siden.

eksemplene er en høy standard gjenskapt og i tillegg oppgradert for å møte moderne, tyngre kjøretøy. På denne måten mister man det historiske perspektivet. Hva er målet med å gå på en historisk veg? Mange bruker vegene hovedsakelig for turen sin del og for disse er det autentiske ved den historiske vegen ikke spesielt viktig. En historisk veg er et kulturminne som kan være en ressurs og det er positivt at den blir tatt i bruk. For eksempel på Gjelleråsen var kongeveggen før oppgradering en ødelagt, mens den etterpå ble en del av turvegnettet. Når vegen er så ødelagt kan istandsetting være et riktig valg slik at traseen igjen kan bli tatt i bruk og ikke glemt. Men i dette tilfellet er det gått så langt som oppgradering og den er derfor ikke tilbakeført i antikvarisk forstand. For at vegen skal gi en historisk opplevelse bør det være synlig at den er historisk i form av synlig autentisitet.

Landskapet i umiddelbar nærhet av vegen, veglandskapet, påvirker opplevelsen i stor grad. Dersom det er tett vegetasjon langs vegen blir blikket rettet fremover, men ved lysninger sakkess farten og blikket søker til sidene. Dette blir det samme som Cullen presenterer i sin sekvensteori. Ved kontraster, først lukket så åpent, vil man oppleve veglandskapet som variert. Landskapsrommet på langebru i Krokskogen er et konkret eksempel på hvordan dette rommet fremstod svært åpent etter å ha gått lenge i et smalt vegrom. Dersom landskapet langs hele strekningen hadde vært så åpent ville ikke landskapet ved Langebru gitt det samme sterke og positive inntrykket. Uten de tette skogene ville ikke lysningene bli så effektfulle.

Landskapet er i stadig endring og i de fleste tilfeller er veglandskapet i dag annerledes enn slik det var den gangen vegen ble bygget. Generelt var landskapet mer åpent fordi det ble brukt på en annen måte. Når bruken har endret seg har landskapet også blitt endret. Åpne landskap har for eksempel grodd igjen. Skal man tilbakeføre hele vegsituasjonen må også det nærliggende landskap tilbakeføres. Det er ikke realistisk. Det ville vært kostbart og spørsmålet er om det er nødvendig. Hele strekninger behøver



strengt tatt ikke tilbakeføres, vegetasjonen er med på å vise endring i tiden. Men dersom det har vært kulturminner eller utsikt som ikke er synlig på grunn av vegetasjon kan det være en mulighet å åpne opp for disse. Det blir da en del av tilretteleggingen å iscenesette bestemte punkt på strekningen.

Elementer

Elementer langs vegen er en del av vegen og veglandskapet. I eksempelstudiet har det stort sett dreid seg om bruer, murer og vegmurer. Disse elementene er viktige for at vegen videre skal kunne fungere i praktisk bruk.

Høye vegmurer er karakteristisk ved kongevegene og disse bør holdes i stand for å gi den autentiske opplevelsen av å gå på vegen. De høye vegmurer gjør at man kommer høyere opp og ser landskapet rundt fra et annet perspektiv. Denne opplevelsen er viktig ved kongevegene og restaurering av murene er nødvendig for å opprettholde denne kvaliteten.

Detaljene påvirker helhetsbilde. For eksempel har det i eksempelstudiene vært flere tilfeller av trebruer. Tre er et forgjengelig materiale, spesielt i brusituasjoner. Trebruer må ha aktivt vedlikehold. Har forfallet kommet for langt må den erstattes dersom vegen skal brukes, enten ved tilbakeføring eller i dagens byggeteknikk. Eksempelet med Honing bru var målet at det skulle være tilbakeføring. Det har tydelig vært gode intensjoner ved å benytte gamle byggeteknikker, og brua ser ut som den er fullstendig tilbakeført på avstand. Ser man nærmere etter finnes det tydelige detaljer som avslører at den er oppført i

moderne tid. I dette eksempelet er treverket avslørende, i tillegg til at det tydelig at det er brukt moderne verktøy. Dersom man skal tilbakeføre bør man gjøre det fullt ut slik at de gamle teknikker vises, altså inneha prosessuell autentisitet. Det har ikke Honing bru.

Dersom man ikke har det autentiske elementet kan det være et godt alternativ å tilbakeføre i gammel stil for å vise historisk kunnskap og bruke et praktisk eksempel for å vise det. Videre kan det være nødvendig å ha en plan på hvordan brua skal holdes i stand og ha et program på hvordan nye bruer skal være på den gitte strekningen.

I eksempelet med rasteplassen på Langebru på Krokskogen har man løst utfordringen på en annen måte enn ved Honing bru siden man i dette tilfellet hadde en eksisterende bru. Her er det laget en annen trase rundt brua som overtar slitasjen og bevarer brua. På denne måten kan man også studere dette kulturminne bedre ved at man ser det fra siden og ikke ovenfra.

Et alternativ som ikke har vært brukt i de utvalgte eksemplene er å oppføre en bru i mer moderne arkitektur. Også innenfor dette alternativet finnes videre valg. Via Spluga, en historisk veg som går over et alpepass mellom Sveits og Italia, var vurdert å ta med i eksempelstudiene. På denne strekningen har man besluttet å bygge bruer i en ny og moderne utforming og dermed tilfører vegen nye landemerker. Med en spennende ny arkitektur eller materialbruk kan en slik bru være et innslag fra vår tid tilført den historiske vegen. Man får et klart skille, i motsetning til en halvveis tilbakeføring. Det gjelder å ta et valg og fullføre det, enten det ene eller det andre, ikke gjøre det halvveis. Faren ved å lage et slikt landemerke er at det overdøver det lavmælte kulturminnet som en historisk veg er. På den annen side kan dette landemerket trekke til seg oppmerksomhet som kan videreføres til den historiske vegen.

Formidling

Formidling er i de ulike eksemplene gjort på forskjellige måter. Den mest tradisjonelle måten er fysisk formidling i form av skilt med informasjon. Hva slags informasjon som ble formidlet, hvor ofte og på hvilken måte, påvirket i stor grad opplevelsen av å gå på vegen. Den Trondhjemske kongeveg over Gjelleråsen skilte seg negativt ut ved



Fig. 12 Bildet viser en bru med moderne arkitektur på strekningen Via Spluga.

å formidle forvirrende informasjon med navn og mangelfull informasjon på et lite inviterende skilt kun ett sted på strekningen. Kongevegen over Krokskogen overrasket med sin opplevelsesverdi og det er alt på grunn av skiltingen og hva som stod på disse siden vegen stort sett gikk i ensformig veglandskap. Skiltene ga svært gode og etterlengtede stoppesteder med historier og informasjon som løftet landskapet rundt oss til noe mer enn det var i utgangspunktet. Det ble et landskap fullt av historier og identitet. Det er slik turen blir husket. En vandring gjennom historier og et historisk veglandskap.

Formidling kan føre til at man beriker opplevelsen av et element eller landskap. En historie på et av informasjonsskiltene på Kongevegen over Krokskogen fortalte om en løyntnant som under Svenskekrigen vandret på vegen. Han var så lei av å gå at han satte seg på en kanon og rullet nedover en bratt bakke. Kanonturen endte i tragedie ved at han kræsjet i bunnen av bakken og døde to dager senere. Informasjonsskiltet viser en illustrasjon av en kanonrullene løyntnant. Et stykke senere i midten av en bakke står et skilt med stedsnavn :

”Løyntantsbakken”. Historien gjentas ved at man kunne se nedover bakken der den stakkars løyntnanten hadde satt utfor på en kanon. Man kunne ha satt opp historien om løyntnanten i Løyntantsbakken som ville vært det mest naturlige. Slik det var gjennomført ble historien repetert og forsterket. Skiltene innhold påvirker opplevelsen av den historiske veggen i svært stor grad. Informasjonen de forteller er historier man ikke kan lese direkte ut ifra veglandskapet og den peker ut kulturminner eller områder man ellers hadde gått forbi. Ut i fra eksemplene var det de skiltene med kart som ga mest oversikt. Spesielt godt var kartet som ble gjentatt på alle informasjonsskiltene på Kongevegen gjennom Krokskogen. Her fikk man hele tiden vite hvor man var og så veggen i en større sammenheng. Langs Sølvsveien var det ingen skilt med kart. Stort sett omtalte skiltinformasjonen kulturminnet som stod like ved, men ved det tilfellet der den opprinnelige traseen ble nevnt var et kart spesielt ønsket. Uten et kart som viser strekningen er det vanskelig å vite hvor man er og hvor langt det er igjen. Kartet, som var på hvert av skiltene på Kongevegen over Krokskogen, fungerte svært godt og gjorde at man hadde oversikten over hvor man var og ble oppmerksom på hvor neste informasjonsskilt var.

Honing bru er et eksempel der formidling kunne ha forklart tilbakeføringen og teknikken som er valgt. Slik den står i dag er det som tidligere nevnt tilsynelatende

gammel teknikk som er gjennomført. Etterhvert som årene går og brua blir mer slitt vil det ikke lenger komme like tydelig frem at denne er oppført i nyere tid. Skilt med informasjon om dette eller et årstall for nylig oppført bru ville gitt en ærligere presentasjon. Dette skiltet vil komme i forbindelse med den offisielle åpningen av tunnelen på E16 og turvegssystemet den er en del av i 2014.

Sølvsveien hadde en brosjyre over strekningen fra Kongsberg til Darbu. Brosjyren gir mer informasjon om kulturminnene som man passerer på strekningen enn det skiltene gjør og har et relativt detaljert kart som det går an å følge slik at man finner Sølvsveien fra Kongsberg sentrum. Denne brosjyren er visstnok å finne hos Kongsberg kommune og Statens vegvesen. Ved at den ligger kun på disse stedene når den ikke ut til mange av dem som kunne hatt glede av den. Denne kunne for eksempel ha vært tilgjengelig på Kongsberg stasjon og langs selve Sølvsveien.

Skiltene design på Kongevegen over Krokskogen og Sølvsveien er med på å skape helheten på veggen. Etter å ha sett det første skiltet blir man oppmerksom på utformingen og forstår at det kan komme flere av disse. Skiltene bekrefter, i tillegg til å gi informasjon om steder og historie, at man er på riktig veg. Sølvsveiens skilt var elegante i sin utforming og stod veldig fint når man fikk øye på det. Men de er dessverre ikke lette å legge merke som syklende. Dette var på grunn av materialet og plassering. Informasjonsskiltene langs Kongevegen gjennom Krokskogen var mer i tradisjonell utforming og ikke minneverdige,

Skilt på Kongevegen over Gjelleråsen.



Skilt langs Kongevegen over Krokskogen.



Skilt langs Sølvsveien.



men de var lette se på grunn av størrelse og hvor de var plassert i veglandskapet. I tillegg var farten saktere siden her man vandret og man hadde bedre tid til å se etter skiltene. Men man ville også fått øye på skiltene som syklende på grunn av størrelsen og plasseringen. Eksempelet med Kongevegen over Krokskogen viser at man kan kombinere tilrettelegging med informasjon på skilt langs for både syklister og gående. Inntrykket at skiltene design er med på å påvirke den totale opplevelsen, men de må utformes med hensyn til målgruppen og videre må de plasseres for å bli synlige gjeldende målgruppe dersom de skal ha noen effekt på opplevelsen.

Via Spluga statser på en vandre bok og kart som de reisende på pakkturen får med seg. Skiltingen er sjelden og inneholder lite informasjon. De som får mest ut av vegene er da de som er med på pakkturene og får lese i boken. Informasjon gjennom medbrakt materialet gir et valg om å lese det man vil når man vil. Man kan lese for eksempel lese mer under en pause istedenfor å stoppe ved hvert skilt. Slik kan landskapet komme mer i fokus. Det negative kan være at man ikke nødvendigvis får informasjonen akkurat der det gjelder slik at historiene ikke kommer i kontakt med et sted eller et bestemt kulturminne som man kan se.

Den mest moderne type formidling i eksemplene er www.kulturminneloypa.no. Denne nettsiden har som mål å inspirere til å gå ut etter å ha lest om historier og kulturminner langs vegen på nettet på forhånd, eller lese informasjonen nærmere etterpå. Kulturminneloypa.no er en god ide som gjør historiske veger tilgjengelig for mange flere, men som fortsatt kan forbedres. For eksempel er det her få kart, og de som finnes er ofte for lite detaljerte til å ha med seg og man må derfor anta at skilting vil ta over informasjonen der Kulturminneloypa har for lite. I eksempelet med Kongevegen gjennom Krokskogen er det for dårlig sammenheng mellom det som står i Kulturminneloypa og skiltingen. Det skal ikke så mye til for å forbedre dette. Det vil innebære en utbedring på en av delene, en litt nøyere beskrivelse med et mer detaljert

kart eller bedre skilting fra busstopp. Begge deler kan med fordel gjennomføres. Det er ikke alle som sjekker på nettet før de går på tur. Er det inviterende skilting kan dette føre til økt interesse og bruk.

Kvaliteter og forventninger

Historiske veger er lavmælte kulturminner med mange kvaliteter som gir en samlet rik helhetsopplevelse. Man får den sanselige erfaringen av å vandre i et landskap på samme tid som man kan få en opplevelse av det historiske perspektivet. Hvilke opplevelse man får av det historiske perspektivet kommer an på tilretteleggingen. Det autentiske er sporene av tiden som er gått og er det som gir høyest og mest direkte historisk opplevelse. En historisk veg forventes umiddelbart å være synlig gammel, både ved at materialene bærer alderspreg og ved at enkelte elementer eller situasjoner er ødelagt av tidens tann. Ved tilrettelegging risikerer man å miste det autentiske uttrykket og forringe hvordan man forventer en historisk veg å være.

Man kan vandre på en veg nærmest uten å få en opplevelse av at den har en lang historie dersom den er tilbakeført til en høy standard og tilrettelagt til en kjøreveg som skal tåle moderne, motoriserte kjøretøy. Sølveien og Kongevegen over Gjelleråsen er eksempler på dette. Det som avslører alderen på vegen er vegelementene, som ikke alltid er lette å få øye på, når man går på vegen. Langebru i Krokskogen er et eksempel der man av praktiske bevaringsgrunner har lagt kjørevegen rundt. Dette har også ført med seg at kulturminnet som blir bevart blir ekstra godt synlig. Kan dette gjøres ved flere tilfeller? Kongevegene har ofte høye murer, kulturminner som fortjener å bli sett bedre. Ved en parallell trasè kan disse få mer fortjent oppmerksomhet samtidig som de blir bevart. Ved å lage en ny trase endrer man det opprinnelige veglandskapet, men samtidig som man bevarer det autentiske ved selve vegen. Dette blir en motsetning der man må ta avgjørelser og vurdere med utgangspunkt i hva som er målet med tilretteleggingen av vegen.

Det er ulike målgrupper som bruker historiske veger. Mange bruker dem som turveger der hovedmålet er tur – og

naturopplevelser. Oppmerksomheten er da rettet mot landskapet og naturen rundt, og ikke gamle vegelementene. For de som ønsker å gå den historiske vegen, nettopp fordi det er en veg med lang historie, er det autentiske i fokus. Da er det ønskelig å se alderstegn slik at man kan ane tiden som er gått og slik få den historiske opplevelsen. I tillegg kan informasjon om vegens historie, omgivelsene og kulturminner på vegen forventes. Kan det kombineres? En tur - og naturopplevelse forringes nødvendigvis ikke med historisk opplevelse, snarere tvert i mot. Det er en av de største kvalitetene ved historiske veger.

Identitet og verdibygging

”Regjeringen mener at kulturarven er en viktig ressurs som kilde til kunnskap og opplevelse og for utvikling av lokalsamfunn og verdiskapning innenfor næringslivet” (St.meld.nr. 16:10) Historiske veger har kvaliteter og potensiale til å være en ressurs for lokalsamfunnet og en kilde til verdiskapning for det lokale næringslivet. For at det skal lykkes kreves det at man samarbeider om helhetlig tilrettelegging og promotering. Kongevegen på Gjelleråsen er et svært tydelig eksempel der det er mange interessegrupper som alle bidrar med hvert sitt skilt. Resultatet er et forvirrende og fragmentert inntrykk av informasjonen langs den historiske vegen som kunne vært unngått ved et samarbeid. Identitetsskiltene, som er karakteristiske, kunne med fordel blitt brukt av omkringliggende aktører som kunne ha interesse av mer ferdsel på Sølvsveien for eksempel Fossesholm.

Det gjelder å gi den historiske vegen en identitet, gjøre den kjent og hente inn aktører som kan dra nytte av denne ressursen. Aktørene må samkjøres for at alle skal kunne nytte ressursen. Kongevegen over Krokskogen med sin kulturhistorie blir gjort kjent gjennom Krokskogfestivalen. Dette er svært positivt og er en god måte å drive verdiskapning. Likevel holder det ikke helt når Kongevegen er dårlig skiltet fra der det er naturlig å ankomme for de interesserte. Samkjøringen må gjøres fysisk samtidig som det kan jobbes med å gjøre den kjent på andre måter. Der er Krokskogfestivalen er et godt eksempel.

Turistvegprosjektet til Statens vegvesen har som mål å styrke næringslivet og bosettingen i distriktene i tillegg til å gjøre Norge til et mer attraktivt reisemål. Turistvegprosjektet har en logo som etter hvert har blitt kjent og signaliserer at det her er et stoppested med flere kvaliteter. Aktører er blitt samlet om et felles produkt og det har på den måten blitt ryddet opp. Handel, hotell og servering er interessegrupper som har hatt utbytte av dette. Dette kunne også vært en mulighet for historiske veger og Turistvegprosjektet kan fungere som en inspirasjon for historiske veger. Kongevegene i Norge har riktignok fått sin egen logo, men denne var kun satt opp på Gjelleråsen. Per i dag virker det ikke som Kongevegene brukes som utgangspunkt for verdiskapning. Her er det forbedringspotensiale.



Fig. 13 Logoen til Norske turistveger.

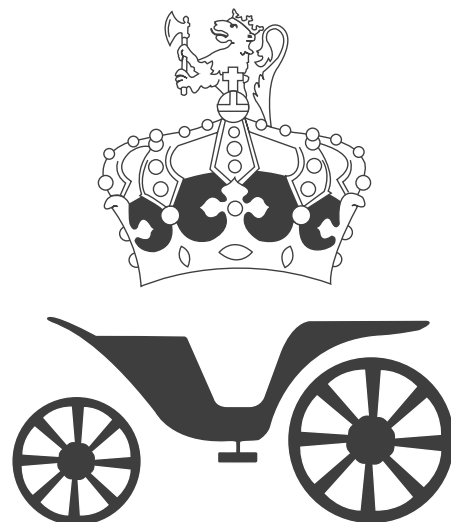
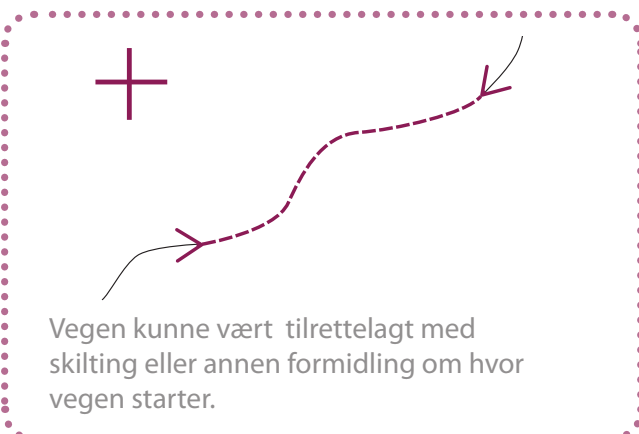


Fig. 14 Logoen som skal brukes på Kongevegene i Norge.

Innfallsport

Fellestrekket ved eksemplene ,som førte til noe frustrasjon og en dårlig start ,var mangel på tydelig startpunkt. Eksemplene hadde ulike innganger, men generelt var tilgjengeligheten dårlig. For å komme seg til vegen krevde det som oftest at man hadde undersøkt på forhånd og hadde med seg kart eller annen beskrivelse.

Ulikt tilrettelagte innganger ga forskjellig opplevelse



Kan man gjøre inngangene mer synlige ved å gi dem mer identitet?

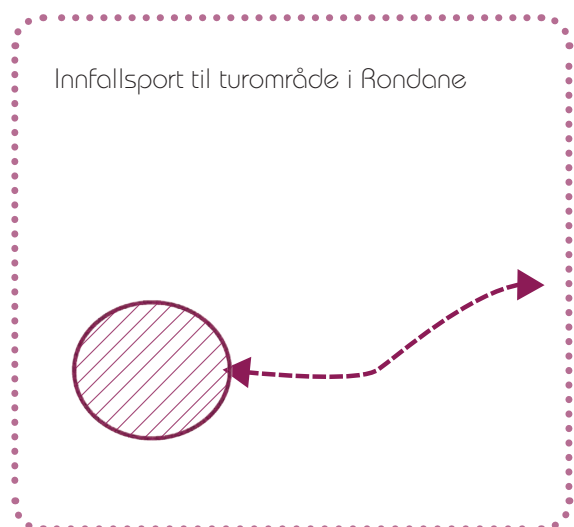
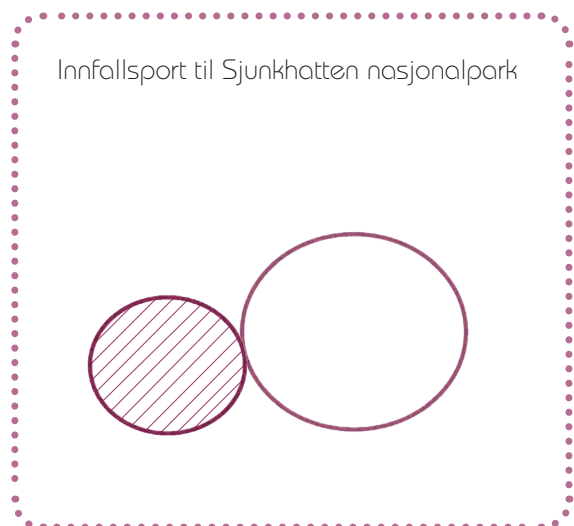


Dag Myklebust sin strategi (Myklebust 1986 : 214) på hvordan det skal tilrettelegges ved turistens møte med kulturminner fra 1986, som han fortsatt presenterer i 2006 , går på blant annet på at den besøkende skal være fornøyd hele tiden, fra ankomst til hjemreise. En fornøyd besøkende vil behandle kulturminnet med respekt og ha en positiv opplevelse. Denne strategien kan overføres til situasjoner med historiske veger som kulturminne og deres møte med besøkende. Mange av eksemplene har forvirrende og lite inviterende innganger. Dersom man hadde gjort noe mer ut av dette koblingspunktet, ville man gitt vegen sterkere identitet. En mer velkommen start på turen og en tydeligere ende på vandringen på den historiske vegen danner en innfallsport. Dette innfallsportområdet kan tilrettelegges. Et eksempel som kan være til inspirasjon for slike innfallsporter er forslagene til konkurransen om å lage innfallsporter til Sjunkehatten nasjonalpark publisert i Arkitektnytt ,nr 1 2012 ,sitt bilag. Målet for konkurransen var å skape innfallsporten utenfor nasjonalparken og her legge til rette for overnatting og aktivitet. Dette var for å lette på slitasjen inne i nasjonalparken ved å flytte den like utenfor. I disse innfallsportene, 3 i alt, er det lagt til rette for overnatting. Her er også informasjon om aktuelle temaer og introduksjon til designen på skilt og merker som fortsetter mer forsiktig inn i nasjonalparken. Innfallsportene skal være identitetsskapende formidlingsområder. Visjonen om å legge til rette for funksjon på en måte som ivaretar det verdifulle og flytter slitasjen herfra. Dette har sterke likhetstrekk til situasjonen med Alta sine helleristninger og Borgund stavkirke.

Vinnerforslaget til Sjunkehatten innfallsport, utformet av Eriksen Skajaa arkitekter AS, PUSHAK as og Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter AS, fokuserer på å løse praktiske behov og la innfallsportene være "en kroppslig og følelsesmessig erfaring av overgangen til naturriket Sjunkehatten". Universell utforming skal være på alle fysiske tiltak. Konstruksjoner skal være reversible. Det overordnede grepet er at "Overgangen mellom kultur og natur,

mellom parkering og nasjonalpark, mellom hverdag og mytisk landskap skjer gjennom et tydelig rom." (Arkitektnytt nr 1 2012)

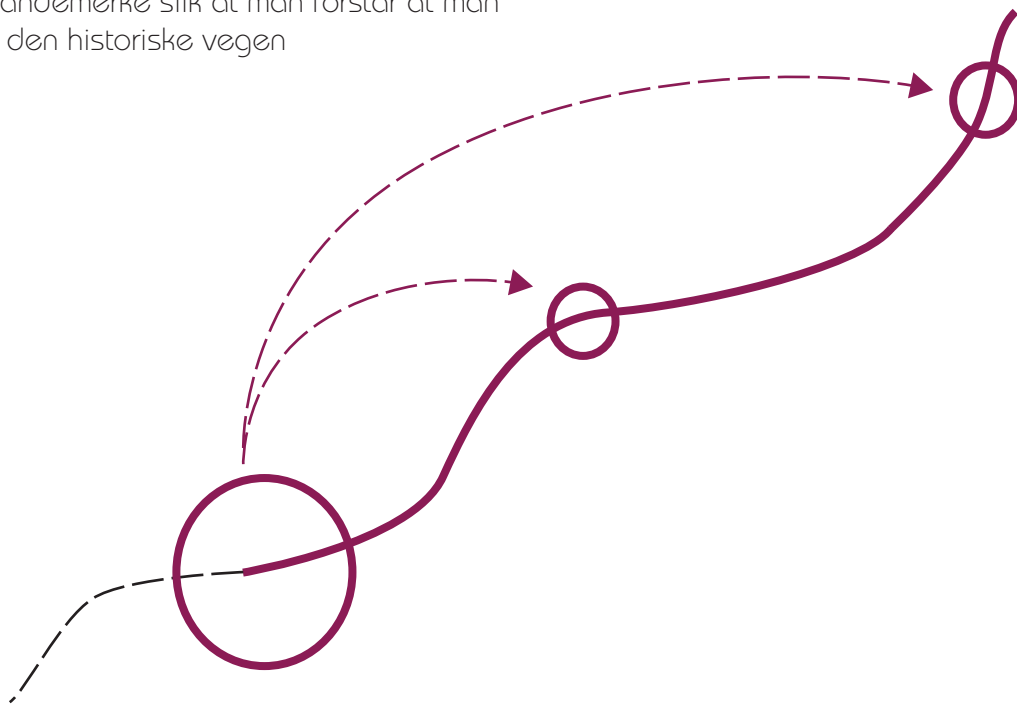
Et annet eksempel på en innfallsport er Strømbu ved Rondane. Denne er bygget under Turistvegprosjektet og var tidligere en rasteplass. I dag er Strømbu et bygg med fasiliteter som WC, varmetue med takterrasse, informasjon, kiosk med tilhørende langtidsparkering. Bygget er plassert ved bilveien, men er også et startpunkt for flere fjellturer og er derfor interessant å dra frem i denne sammenheng.



Hva kan en innfallsport til en historisk veg være?

- identitetsskapende

- presentere design og identitet som blir repetert videre på vegen
- lage et landemerke slik at man forstår at man starter på den historiske vegen



- formidlingsområde

- gi en hoveddelen av informasjon her og heller repetere mer forsiktig langs

- samkjøre lokale aktører

- de aktørene som ligger nær veg og innfallsport kan ha nytte av den historiske vegen og være med på verdiskapning

- ta opp slitasje fra det verdifulle= kulturminnet

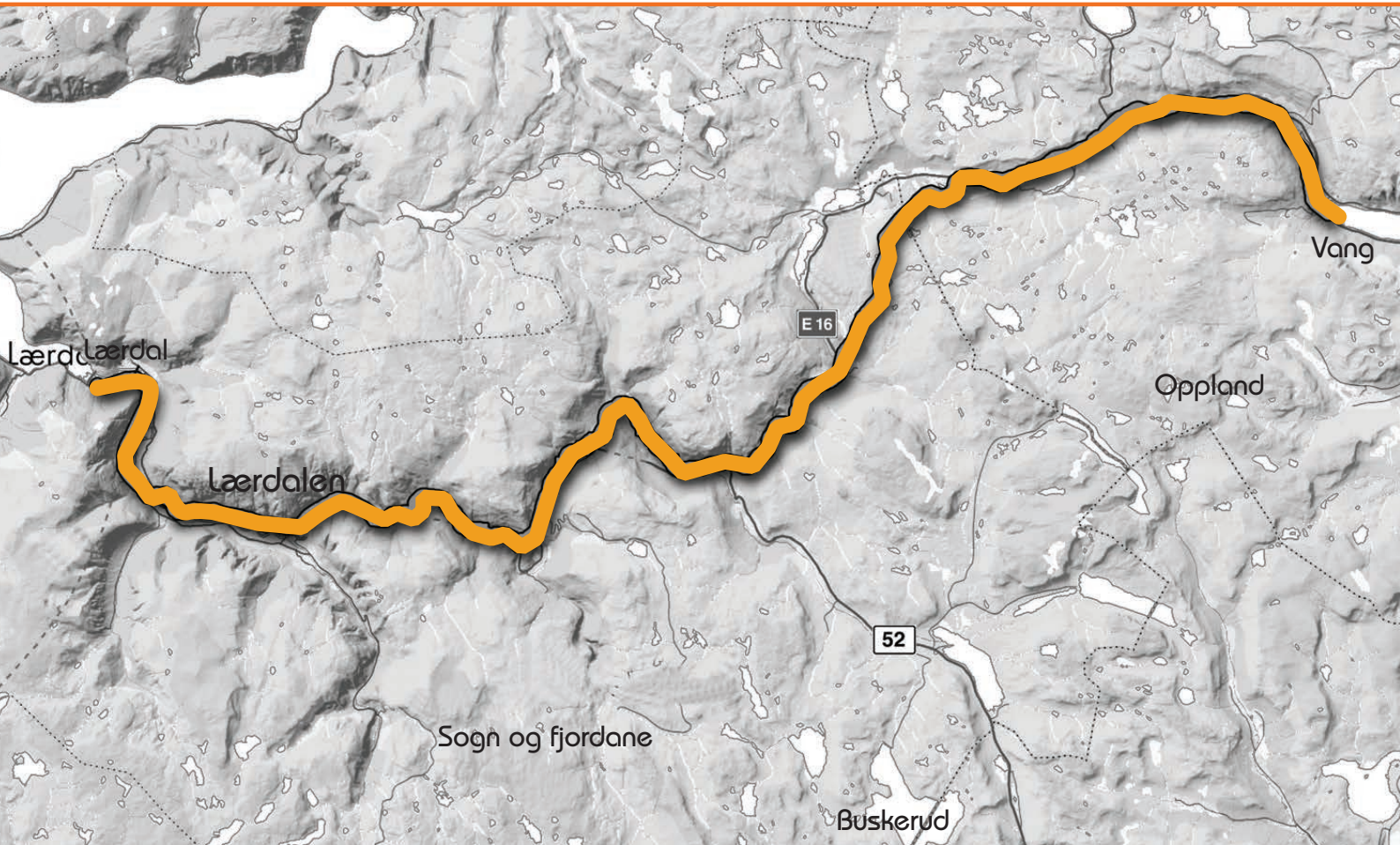
- tilføre noe nytt der det ikke er så mye historisk som viser til kulturminnene som kommer langs/på vegen

Kongeveggen over Filefjell

- fra Lærdal i Sogn og Fjordane til Vang i Valdres

I dette kapitlet vil jeg gå nærmere inn på et case, Kongevegen over Filefjell, og tar opp hovedtemaene som er funnet viktige gjennom eksempelstudiet: innfallspor, formidling og vegdekke. Første delen av kapitlet tar for seg historien til Kongevegen over Filefjell, og presenterer *Kongevegprosjektet* som gjør den spesielt aktuelt som case. *Kongevegprosjektet* har hatt et forprosjekt der de har undersøkt hva istandsetting og tilrettelegging vil bety av muligheter og utfordringer med tanke på å etablere en sammenhengende turvei fra Lærdal til Vang. I dette kapitlet blir de nevnte hovedtemaene presentert med alternativer. Gjennom utforming av alternativene blir det gjort vurderinger som er drøftet i kapittel 5.

Å bruke casestudie som metode er riktig for problemstillingen i denne oppgaven. Casestudier gir mulighet til å vurdere mange variabler. Et casestudium gir en dybde, den tar hensyn til en kompleks problemstilling og imøtekommer realistiske utfordringer som er nødvendig for denne oppgaven .



Oppbygging av case- studiet



Del 1
Bli kjent Kongevegen over Filefjell i sin helhet før og nå ved å gå nærmere inn på historien og dagens aktualitet for å planlegge istandsetting.

Del 2
Presenterer og analyserer en delstrækning av Kongevegen, ser på den som en helhet for å finne en eventuell lokalisering for innfallsport som kan gjøre Kongevegen mer attraktiv og tilgjengelig.

Gjennom eksempelstudiene kom det frem at å tilrettelegge en innfallsport kunne være med på gjøre den historiske vegen mer synlig og tilgjengelig. Med innfallsport menes området der man først møter den historiske vegen.

Del 3
Se på dagens situasjon og muligheter på det aktuelle område for tilrettelegging for så å vurdere alternativer av tilretteleggingsgrad. Til sist gå nærmere inn på alternativer til skilt, vegdekket og formidling videre på Kongevegen.



Fig 15 Kongevegen sett fra Murklopphøgda mot Nystuen og Støgunose. Av Wilhelm Maximilian Carpelan, av plansjeverket Voyage pittoresque aux Alpes Norvegiennes, 1822 (Adriansen&Eikehaug 2010)

Kilden til historien om Kongevegen over Filefjell er *"Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie"*, skrevet av Jan Adriansen og Tine Eikehaug, og utgitt av Statens vegvesen i 2010.

Lang ferdselstradisjon over Filefjell

Det er ikke mulig å si når den første ferdselen over Filefjell ble etablert, men det finnes spor helt tilbake til steinalderen som beviser at det har ferdes mennesker over Filefjell i flere tusen år. Det var etter all sannsynlighet fast bosetning i området i jernalderen slik at det ble etablert en fast ferdselsveg over fjellet. Fjellpasset fortsatte å være i bruk og man finner i dag flere generasjoner veger. "Tjodgata" eller allmannaveg, Den Bergenske Postveg, Den Bergenske Kongeveg, Den Bergenske hovedvei, den første riksvegen og nå Europaveg E16. Ruten over Filefjell er den korteste strekningen mellom østlandet og vestlandet i tillegg til å være den lavestliggende og minst værharde fjellovergangen. Vegene er et tegn på en lang tradisjon for kontakt, både økonomisk og kulturelt, mellom bygder og landsdeler.

Vegen over Filefjell var som allmannaveg regulert og beskyttet av Gulatingsloven (etablert før 900) som omfattet store deler av Vestlandet, Hallingdal og Valdres. Dette hadde en konserverende effekt på vegstellet. "Tjodgata" skulle ligge der den alltid hadde ligget i gammel tid og veglinjer skulle ikke omlegges eller stenges uten videre. Vegbredden skulle være et spyd bred og ferdselsruten skulle kunne brukes hele året. Flere veger hadde derfor en veg for sommer og en for vinter, noe det trolig også var på Filefjell. Bestemmelsene som omhandlet samferdsel ble videreført i Magnus Lagabøtes Landslov av 1272, loven som i grove trekk gjaldt frem til Vegloven av 1824. Bøndene hadde ansvaret for vedlikehold av vegene etter de gamle lovene. De skulle møtes for å arbeide i fellesskap på vegene og styresmaktene foretok inspeksjoner.

Trafikken over Filefjell økte trolig etter hvert som folketallet steg i tillegg til andre årsaker som politiske, økonomiske og religiøse forhold. Vegene ble brukt på reiser til årlige markeder og for fraktning av varer. For landets administrasjon var det en

nødvendighet at vegen var framkommelig. Kongen stadig var på flyttfot og det samme gjaldt hirden, sendebud, skatteoppkrevere og geistlige personer. Man reiste langs kysten dersom man hadde god tid, men over fjellet dersom man ville fort fram.

Opptakten til Den Bergenske Kongeveg

Bergensruten var kjent for å være vanskelig, spesielt over Filefjell. De vanskelige vegforholdene skapte store forsinkelser for postvesenet. Den vanskeligste delen var partiet ved Seltunåsen, Galdane. Biskop Erik Pontoppidan omtalte etter sin reise vegen som "…at regne for den vanskeligste Vei som kan findes i noget land,.." (Hovland 1993:33) Det var foreslått alternativer til vegen over Filefjell på begynnelsen av 1700- tallet, men ingen ble gjennomført. Mye av årsaken var nok uklar ansvarsfordeling mellom generalvegmeesterne og amtmennene i tillegg til at allmuen motsatte seg vegarbeid. I tillegg var det en stadig strid mellom generalvegmeesterne og stiftsamtmennene som nærmest lammet vegstellet. Stiftsamtmannen førte tilsyn med generalvegmeesterens økonomi, og flere av dem kom på den måten i konflikt med stiftsmannen. Det ble derfor i 1742 foreslått at generalvegmeesterembetene skulle bli lagt ned når innehaveren avgikk med døden. Likevel ble det i 1768 innsatt en ny generalvegmeesterstilling i det nordenfjelske. Oberst Nicolai Frederik Krogh (1732 – 1801) ble tilsatt. Han hadde stor interesse av vegarbeid og laget en plan for Filefjellsvegen. På grunn av at han ble motarbeidet av allmuen og ved at han stadig måtte purre på stiftamtmannskriver for å vite hvor mye midler som fantes i vegkassen slet han med å dekke kostnadene. Bøndene som var pålagt til å arbeide 12 dager i året unnlot ofte å møte fram eller de gjorde en dårlig jobb. Vegarbeidet gikk derfor sakte og entusiasmen til Krogh dalte. Kjørevegen over Filefjell ble ikke laget i hans tid.

Stiftamtsmannen startet en omorganisering av vegarbeidet. Han ønsket å redusere arbeidsplikten, eller fjerne den, og heller høyne vegmestertoll og bruke innleid arbeidskraft. Bergenske vegkommisjon ble nedsatt i 1778 som følge av dette. Vegkommisjonen, som jobbet i syv år, hentet inn informasjon om vegens tilstand fra



Fig. 16 Filefjell er nevnt i Snorre Sturlasons sagaer.

sokneprester, sorenskrivere og kompanisjefer i området. Prester i Lærdal og Borgund leverte også inn utredninger om tilstanden. Mye av kommisjonens forslag fikk gjennomslag og innarbeidet i Forordningen om vegarbeidet i Bergens stift av 16.november 1792.

Generalvegindentant Christopher Johannes Hammer (1759 – 1823) sto for byggingen av vegen på vestsiden etter at han ble utnevnt som generalvegmeester i 1787. Han tok over Krogh sine planer om å gjøre vegen over Filefjell kjørbare på lik linje som de andre hovedveiene i Norge. På østsiden, Akershus stift, var det Peder Anker (1749 – 1824) som hadde ansvar.

Kongevegen over Filefjell bygges (1789 – 94)

Kongevegen ble hovedsakelig lagt over gammel veglinje, bare rettet ut, men lagt om på enkelte strekninger. Flere kilder indikerer at det var to hovedferdselsårer over Filefjell. Den ene er trolig lokalisert til trolig å ligge et stykke lenger inn på vidden sørøstover enn Kongevegen. Den andre var trolig i traseen der Kongevegen ble anlagt på slutten av 1700-tallet. Det må ha vært den som ble brukt lengst utpå høsten og tidligst på våren.

Med tanke på at verken Anker eller Hammer hadde store økonomiske midler, og arbeidet derfor måtte skje billigst mulig, er resultatene gode. Anker, som var en formuende mann, frasa seg sin lønn for heller å ansette flere underordnede. Anker er trolig også den som foreslo å bruke militære til arbeidet. Det var billig arbeidskraft og etter en større flom i 1789 der mange veger ble ødelagt hadde det blitt en av det militæres

oppgaver å arbeide med oppbygging av vegsystemet.

Hoveddelen av arbeidet med Den Bergenske Kongeveg over Filefjell var i årene 1789 til 1794. Vegarbeidet kunne kun gjøres når det var snøfritt, i tiden mai/juni til august/september. Arbeiderne bestod av militære som var alt fra håndverkere til vervede soldater med varierende lønn. Det var 25 militære arbeidere i Vang i 1790, 10 stykker to år senere. I Lærdal, som var den tyngste og vanskeligste strekningen var det 50 mann i arbeid.

Ved den gamle eldgamle fjellstuen Maristuen ble en ny og staselig bygning bygget i 1791 – 92, samtidig med Kongevegen. Denne står her også i 2012. Hammer var tidlig i prosessen opptatt av dette og staten dekket utgiftene til nybygget. Bygget var vel og merke kun til bruk for embetsstanden. Folk fra bondestanden måtte bo i en bygning med lavere standard på andre siden av veggen.

Opplysningstiden og utvikling i vegbyggingsfaget

Kongevegen over Filefjell ble bygget under en urolig tid, både politisk og militært. Danmark-Norge var i krig med Sverige 1788. Europa var påvirket av den franske revolusjon og en europeisk storkrig ble resultatet i 1792. Danmark-Norge ble trukket inn og utbygging av vegnettet ble sett på som viktig både politisk og militært. På denne tiden skjedde det et skille i vegbyggingen. Opplysningstiden brakte med seg fremtidsoptimisme og flere nye vitenskapelige oppdagelser. I vegbyggingsfaget, der håndverk og tidligere erfaringer hadde regjert, var det nå kommet nye teknikker som følge av vitenskapelige metoder for mål og dimensjonering.

Som en del av Danmark ble Norge påvirket av reformer som skjedde der. Den norske standarden på vegene var i uakseptabelt dårlig forfatning og en storstilt plan om utbedring ble lagt. Kong Fredrik 5., som regjerte på denne tiden, så til Frankrike og deres høye vegstandard for inspirasjon. Franske veger ble sett som det beste omhyggelig bygget med steinkister, kantstein, flere lag med bunnsteiner, så mindre stein og et toppdekke med grus eller sand. Den danske kongen kom i kontakt med en sveitsisk vegingeniør ved navn Jean Marmillod (1720-1786) som hadde 14 års erfaring med de franske byggemåter. Marmillod sa i 1764, sammen med to nyutdannede ingeniører, ja til å bli med på modernisering og vegbygging i Danmark.

Vegbygging ble med Marmillod profesjonalisert og spesialisert. Han lærte den danske stab vitenskapelige bygge- og vedlikeholdsprinsipper. Fortsatt brukes mange av metodene innenfor vegbygging. Marmillod innførte også det franske prinsipp, at veggen skulle ha mest mulig rette linjer. Alle Kongeveger i Norge bygget på slutten av 1700- tallet er bygget i henhold til det franske prinsipp med rette linjer, og stor vekt på fundamentering og drenering. Det franske prinsippet ble fulgt i Norge uten å justere det etter norske forhold noe som ofte førte til høye vegmurer i bratt terreng.

Hvordan Kongevegen bygges

Den Bergenske Kongevegen over Filefjell følger, som de andre Kongeveger, bygget på 1700-tallet de franske prinsipp. Alt tyder på at Den Bergenske Kongeveg, åpnet i 1793, er kilden til Hammers instruks i 1794. Denne instruksjonen som omfattet hvordan datidens vegger skulle bygges. "Instrux og almindelige Regler hvorefter Landevyene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes" ble gitt til de ulike rodemestere og "vegbøndene". Her kan vi lese hvordan vegnormalen var, hvordan vegene fra den tiden ble bygget og vedlikeholdt. Den fungerer som en oppskrift.

Hovedpunkt i Hammers instruks for vegen:

- Vegen skulle være stukket ut av generalvegmesteren eller hans betrodde tjener.
- Vegen skulle være 7 skjellandske alen, omregnet til 4,5 meter bred. I tillegg kommer grøftene.
- Vegen skulle ha gode sidegrøfter som leder vannet bort. På tørr mark skulle de være 1 ½ alen brede og gjennom myrer 3 alen brede.
- Vegen skulle ha tversgående steinkister for å føre bort vannet.
- Etter at vegens bredde var avsatt og det var fylt i masse bestående av einer, stein og grus, skulle all jord som graves opp av grøftene kastes inn på vegen for å bygge den opp i terrenget. Men om jorden var for løs måtte det også legges grus og sand på for å gjøre vegen fast. Underlaget måtte ikke komme til syne.
- Vegbanen skulle være høyere midt på enn ut mot sidene for å lede vannet bort.
- Alle små bakker og høyder som lå midt i veglinjen, måtte graves ut og fjernes. Jorden kunne legges på vegen.
- Løse steiner måtte verken ligge på vegen eller stikke opp fra vegbanen. I så fall måtte de ryddes bort eller gruses over.

For bruer skrev Hammer at:

- De skulle bygges med landkar av stein.
- De skulle ha brokar av stein i elven om nødvendig.
- Alle langåser skulle være 10 tommer i tykkelsen og lengden bestemmes av elvens bredde.
- På langåsen skulle det legges 6 toms tykke flathogde tømmerstokker tett i tett slik at det ikke var åpning i mellom.
- Rekkverket skulle være 1 ½ alen høyt med 6 toms tykke stolper.
- Endestolpene skulle være 4 alen høye og laget av 8 toms tømmer. Disse skulle ha hode og hals, og hver av dem med en ramme. På den første stolpen på høyre hånd skulle det på rammen være malt eller utskåret Kongens monogram med krone over. På den andre stolpen rett over denne skulle det være en ramme med bruens navn, På den tredje endestolpen skulle det stå årstallet bruene ble bygd og på den som hadde bygd den. Rekkverket og stolpene skulle males enten med olje eller tjære. Alt dette "til Zirat for Broen, gjøres saa smukt, som ethvert Sted (uden alt for meget Bekostning) tillader.

Hammers instruks har detaljerte beskrivelser om grøfter, stikkrenner og brubygging, men ikke om murbygging. Dette er trolig fordi tørrmuring på 1700- tallet var knyttet til tradisjon og erfaring.

Kongevegen over Filefjell "oparbeidet og istandsatt"

Da Kongevegen over Filefjell var ferdigstilt hugget Hammer inn en innskrift i stein ved Maristuen: "Denne Vey er anlagt Af C.J Hammer 1790". Og til Det Kongelige Generalitets Collegii skriver han et brev om at vegene i Lærdal er "saaledes oparbeidet og istandsat, at man nu med Kiærre eller Vogn kan kiøre over de Stæder hvor Fordum var Lovs Fare med løs Hæst at passere".

Hammer og Anker var så stolte av vegen at de bestemte å sette opp en merkestein på grensen mellom de to stiftene, en stiftstøtte. Denne ble valgt å være i hvit marmor, noe som var vanlig i Danmark på denne tiden. Professor Ravert, datidens kjendisarkitekt i København, laget tegningen og steinhugger M.Fischer utførte arbeidet. Det viste seg å være mye arbeid å få stiftstøtten til Filefjell. Den måtte bringes i flere biter fra København og ytterligere mindre biter fra Lærdal for den siste utfordrende strekningen over fjellet. Den kom trolig på plass i 1797. De samlede utgifter tilsvarte tre års vegbudsjett på den tida. Derfor måtte Hammer og Anker tåle mye kritikk

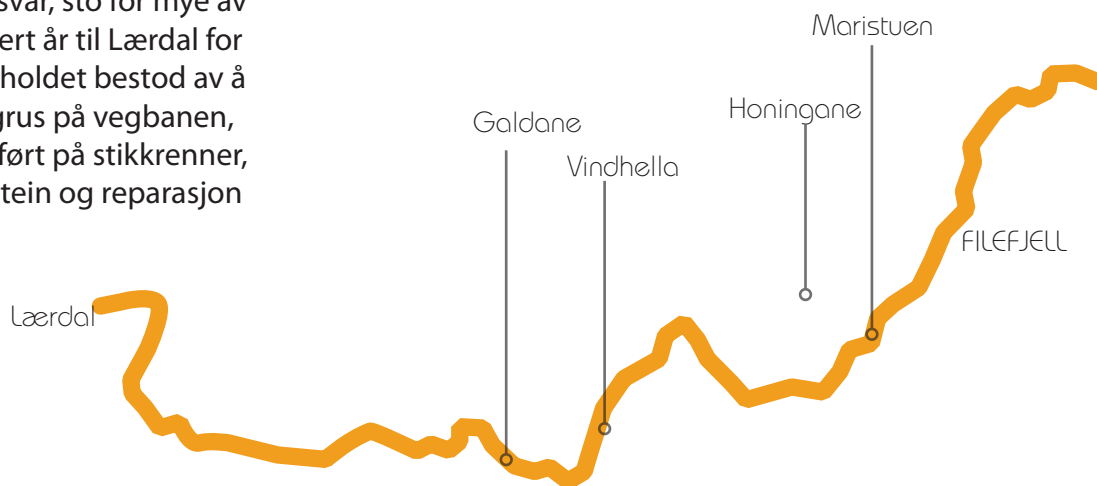
Trafikken på Kongevegen over Filefjell var stor og det krevdes mye vedlikehold. I starten var det bøndene som måtte stå for dette, men etterhvert tok staten mer ansvar. Vegkommandoen, en militær gruppe under generalvegmeesterens ansvar, sto for mye av vedlikeholdet og kom hvert år til Lærdal for å utføre arbeidet. Vedlikeholdet bestod av å renske grøfter, legge ny grus på vegbanen, og større reparasjoner utført på stikkrenner, bruer, rekkverk, nedrast stein og reparasjon

av vegmurer. Å finne grus til vegen var ofte vanskelig siden det meste av stein og jord allerede var skrappt ut.

Etterpåklokskap og forbedringer av Kongevegen

Kongevegen over Filefjell fikk bare 50 års levetid før man gjorde større utbedringen med å forbedre og å legge om vegen, spesielt på de vanskeligere parti over høyfjellet og gjennom Vindhella og Galdane. Vegen var bygge etter linjalprinsipper med rette strekninger som så bra ut på kartet, men som ikke fungerte like godt i praksis i norsk kupert terreng. Det var ikke uvanlig at helningen på vegen var 1:3 eller 1:4. Konklusjonen var at det franske prinsipp på det området ikke fungerte i Norge. I ettertid er en metafor som "grytehank" eller "bøttehank" blitt brukt på vegene bygget etter det franske prinsippet. Grytehanken er ikke lenger om den ligger nede enn om den står. Fra midten av 1800 – tallet valgte man derfor heller å legge vegen flatt i terrenget, gå rundt åsen istedenfor over.

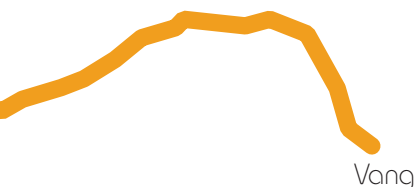
Norge var inne i en økonomisk nedgangstid tidlig på 1800-tallet som følge av flere års krigføring under Napoleonskrigen som Danmark- Norge var trukket inn i. Departementet konkluderte i 1818 med at vegen over Filefjell var i særdeles slett stand og at det krevdes forbedringer raskt for at den ikke skulle bli uframkommelig. Vegen har nærmest kontinuerlig etter at den var ferdigstilt vært under forbedringer og endringer.



De første endringer kom mellom 1837 – 1844, da kongeveg-navnet ble til "hovedvei". Amtmennene hadde på dette tidspunktet overtatt ansvaret for vegen fra generalvegmeesterne. Høyfjellsvegen fra Maristuen var den tyngste strekningen og ble foreslått omlagt gjennom Smedalen. Veginspektør Carl Christian Bucholz (1787-1849) fikk først oppdraget, men problemer dukket opp. Tidsplan ble ikke overholdt og feil og mangler avdekket ved inspeksjon. Georg Ræder (1814 – 1898) tok over ansvaret og la vegen lenger ned i dalføret enn Bucholz hadde gjort. Den bratte stigning til Maristuen fra Smedalen ble dermed unngått. "Den Ræderske veg" mellom Brusestølen og Maristuen var bygget godt opp fra terrenget med høye, solide murer. Den hadde en annen standard enn "Den Bucholzske veg", som aldri kom i bruk og som i dag ligger som et gjenglemte samferdselsminne mellom Stovestølen og Brusestølen.

Parsellen gjennom Vindhella ble også forbedret på 1840-tallet. Den hadde fra før en stigning på 1:4 og nå slaket man ut stigningen med 180 graders svinger. Med imponerende høye murer er vegen i dag en attraksjon. Men vegen var fortsatt for bratt og etter 30 års bruk ble den igjen lagt om, nå i en annen passasje langs Lærdalselvi. I 1850 ble vegen lagt om ved Honingane, nedenfor Maristuen. Eksempelet med Honing bru er fra denne omleggingen.

Utover 1900- tallet skjedde ytterlige forbedringer og omlegginger av den viktige ferdsvegen over Filefjell.



Her vises hvor på Kongevegen eksemplene som forbedringene av vegen, som er nevnt i teksten, befinner seg.



Fig 17 Laukebergbakken i Galdane, tegnet av Johannes Flintoe i 1845, gir et inntrykk av hvor bratt vegen gikk enkelte steder. (Adriansen&Eikehaug 2010)



Bildet viser Vindhellavegen der forbedringene på vegen er tydelige. Vegen var opprinnelig en bratt stigning rett opp bakken, men ble forbedret med slake svinger på 1840-tallet.

Kongevegprosjektet

Formålet med Kongevegprosjektet er å først kartlegge hva som finnes igjen av den nasjonalt viktige Kongevegen over Filefjell og videre vurdere konkret hva istandsetting og tilrettelegging av Kongevegen vil bety av muligheter og utfordringer med ønske om å etablere en sammenhengende turvei fra Lærdal til Vang.

Bakgrunn

Prosjektet har kommet i stand som resultat av at mange aktører ønsker å ivareta, formidle og bruke den nasjonalt viktige ferdselshistorien over Filefjell. Samarbeidspartnere har vært Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Vang kommune, Lærdal kommune, Valdresmusea og Valdres natur- og kulturpark. Planarbeidet startet i 2009 da det på et møte med samarbeidspartnerne ble diskutert hvordan man kunne få i stand et forprosjekt for å finne muligheten for en sammenhengende turvei og hva det eventuelt ville kreves av istandsetting og tilrettelegging. (Eikehaug/Adriansen: 11). Det ble nedsatt en arbeidsgruppe koordinert av Liv Marit Rui (SVV Vegdirektoratet), Espen Finstad (Oppland fylkeskommune) og Jan Adriansen (SVV Region vest). Arbeidsgruppen utarbeidet en prosjektplan for et forprosjekt og en samarbeidsavtale med relevante aktører der det stod beskrevet hva slags rolle de enkelte har i prosjektet. I tillegg ble det foreslått at Statens vegvesen og samarbeidspartnerne skulle støtte prosjektet slik at det kunne lønnes en prosjektleder til forprosjektet, samt 2 studenter til registreringsarbeid sommeren 2010. I januar 2010 ble det bestemt at forprosjektet skulle inngå som del av det store vegutbedringsprosjektet E16 over Filefjell. E16 er den nyeste utbedringen av over Filefjell. Statens vegvesen ser det på et samfunnsansvar å legge til rette for Kongevegens forprosjekt på denne måten (Eikehaug/Adriansen2010: 12)

Organisert i 3 formelle grupper

Styringsgruppa

Har hatt det overordnede ansvar og formelle ansvaret for Kongevegprosjektet. Gokjenner fremdriftsplan og økonomi.

Bestått av representanter for samarbeidspartnerne

- Statens vegvesen
- Oppland fylkeskommune
- Sogn og Fjordane fylkeskommune
- Valdres Natur og kulturpark
- Vang kommune
- Lærdal kommune

Prosjektgruppa

En faggruppe som har bidratt med ideer, fysisk hjelp og som har utforma Kongevegprosjektet undervegs.

Arbeidsgruppa

Har tatt seg av daglige spørsmål i prosjektet, forberedt møter og lignende.

Visjon

"Prosjektets visjon er å bruke Kongevegen til å etablere en sammenhengende turveg fra Lærdal til Vang. Veien skal inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet, samtidig som en får dokumentert, tilrettelagt, bevart og vedlikeholdt et veihistorisk kulturminne av nasjonal verdi. Bruk av veien skal fremme fysisk aktivitet ved istandsetting og bruk av kulturarven. Deler av strekningen skal være tilgjengelig for rullestolbrukere."

(Forprosjektet : 13)

Mandat og hovedmål - forprosjekt

Forprosjektets mandat er å avklare og gi rapport om konkret hva istandsetting og tilrettelegging av Kongevegen over Filefjell vil bety av utfordringer og muligheter.

1. Registrere Kongevegen fysisk
2. Undersøke muligheter man har til å lage den 8 mil lange turveg – Turvegen Kongevegen, for vandrere og syklist

Gjennomarbeide faglig vurdering av prosjektideens realisme og potensial. Se effektmålene.

- 1 Kartlegging av hvordan hele strekningen er i dag, og hvilke strekninger det er behov for å gjøre noe med. I denne prosessen kreves bred involvering, ikke minst lokale ressursmiljøer, grunneiere, reiselivet osv. Det vil være behov for ulike tiltak på ulike strekninger, og dette må identifiseres i kartleggingen. Problemstillinger skissert i eget notat.
- 2 Utarbeide forslag til felles mal vedr. bredde, skilt, informasjonsmateriell, digitalt fortalt, kulturminneløype, kvalitet, etc.
- 3 Forslag til gjennomføring, ansvar og organisering av evt. Hovedprosjekt.
- 4 Sette opp budsjett og en fremdrifts- og finansieringsplan for de ulike tiltakene.
- 5 Kartlegge ulike aktørers interesse og beskrive aktuelle ideer for fremtidig bruk av vegen (folkehelse, kommuner, friluftsliv, osv, næringsaktørenes interesse, frivillige organisasjoner osv) (mulige arbeidsgrupper).
- 6 Overordnet kartlegging og beskrive av kulturminner og attraksjoner langs vegen.
- 7 Bruke Kongeveiprosjektet over Filefjell til å teste ut Sveitsisk metodikk for kartfesting av veihistorie på del av strekningen fra Lærdal til Vang.



Forprosjektet resultat

Fysisk registrering av Kongevegen
Arbeid opp mot planarbeidet til E16 Filefjell
Formidling - kommunikasjonsplan og media

Resultatet av forprosjektet er utarbeidet rapporten:

Kongevegen over Filefjell
Forprosjektet - et mulighetsstudie

Utgitt av Statens vegvesen mai 2011

Oppsummering av forprosjekt

Metode for registrering

Kongevegprosjektet er pilotprosjekt for en registreringsteknikk der det er utviklet en metodikk bygget på en anerkjent sveitsisk metode, hentet fra IVS (Inventar historischer Verkehrswege). Det er gjort kartografisk og deskriptive undersøkelser. Man har tatt for seg strekninger, registrert hvor Kongevegen gikk og hvor mye substans som er igjen. Videre er tilstanden på veg, og andre utfordringer og senere hva slags tiltak som behøves.

Resultat av fysiske registreringer

Hovedkonklusjonen av registreringen er at Kongevegen vegen forfaller og gror igjen. Den største trusselen er naturen som er i ferd med å ta over. Manglende vedlikehold og skjøtsel har resultert i at vegetasjon vokser fritt og at skader på vegen ikke er blitt reparert. I tillegg er vannerosjon et stort problem og har forårsaket mye skade. For at Kongevegen skal bestå som kulturminne må forfallet stoppes med skjøtsel og vedlikehold.

Noen steder er Kongevegen godt synlig i terrenget, andre steder er den vanskelig å finne og enkelte parseller er helt eller delvis forsvunnet.

Naturen tar over

Trær som vokser i vegkroppen er et stort problem. Det gjelder både trær som vokser i selve vegbanen og de som vokser i tørrmurene på siden av vegen. Røttene trenger inn i murverk og veg og sprenger i stykker vegkroppen ved at steiner presses fra hverandre. Når man sager ned trær vil røttene fortsatt ligge inne i vegkroppen og når disse råtner risikerer man at veg eller mur faller sammen. Å fjerne et tre er en kostbar og tidskrevende prosess. Man må også fysisk ta opp veg eller mur, fjerne røtter for så å legge tilbake på plass. En viktig del av vedlikeholdet er derfor å fjerne vegetasjon fortløpende, før de gjør skade på vegen.



Fig. 18 Bildet viser eksempel på erosjon som er et stort problem på Kongevegen over Filefjell.



Fig. 19 Bildet viser eksempel på hva som skjer når stikkrenna tettes. Vannet går over vegen isteden.



Fig. 20 Gjenegroing hindrer sikt.

Fig. 21 Trær som vokser i vegmuren er et stort problem.



Dreneringsproblem

Vannerosjon er en av de største truslene på Kongevegen. Da vegen var i ordinær bruk ble rensking av grøfting og stikkrenner utført som del av årlig vedlikehold. Når dette ikke ble fulgt opp ble disse tette. Nå har jord og ny vegetasjon dannet tykke lag som hindrer vann å renne bort. Ved tette grøfter og stikkrenner flyter vannet over vegen, skaper erosjon og vasker vekk både topplag og fyllmasse. Grøfter må graves frem og vegetasjon fjernes. Stikkrenner må åpnes og de som er ødelagte må restaureres. Videre må det være et vedlikehold som hindrer problemet å komme igjen.

Vegdekket

Kongevegen hadde opprinnelig et toppdekke av grus før vegetasjonen tok over. Grusing av vegen var en naturlig og nødvendig del av det årlige vedlikehold. Dersom vegen igjen skal settes tilbake i slik stand som den var blir dette en kostbar affære og et vedlikehold er strengt nødvendig for å opprettholde en ny standard.

Kongevegen har et problem med motorisert ferdsel, noe den ikke er bygget for å tåle. Tunge kjøretøy lager kraftige spor etter seg, det skjer utglidninger i muren som fører til hull i toppdekket. Et topplag fullt av hull og dype spor vil gi utslag i økt erosjon.

Kosmetisk skjøtsel

Da Kongevegen ble anlagt var landskapet mye mer åpent. I dag er det tett skog og vegetasjon som hindrer sikt fra vegen. Det hindrer opplevelsen og forståelsen av sammenhengen mellom kulturminnet og landskapet. Det skal vurderes om man skal åpne opp korridorer langs vegen.

Manglende veg

På en del strekninger er Kongevegen borte. Den kan ligge under E16, blitt en del av dyrket areal eller lignende. Andre steder ligger Kongevegen igjen som små biter som er vanskelig tilgjengelig. Dersom man skal rekonstruere, restaureres eller om en fremtidig turveg skal gå et annet sted. Dette er også en diskusjon der bruer er borte.

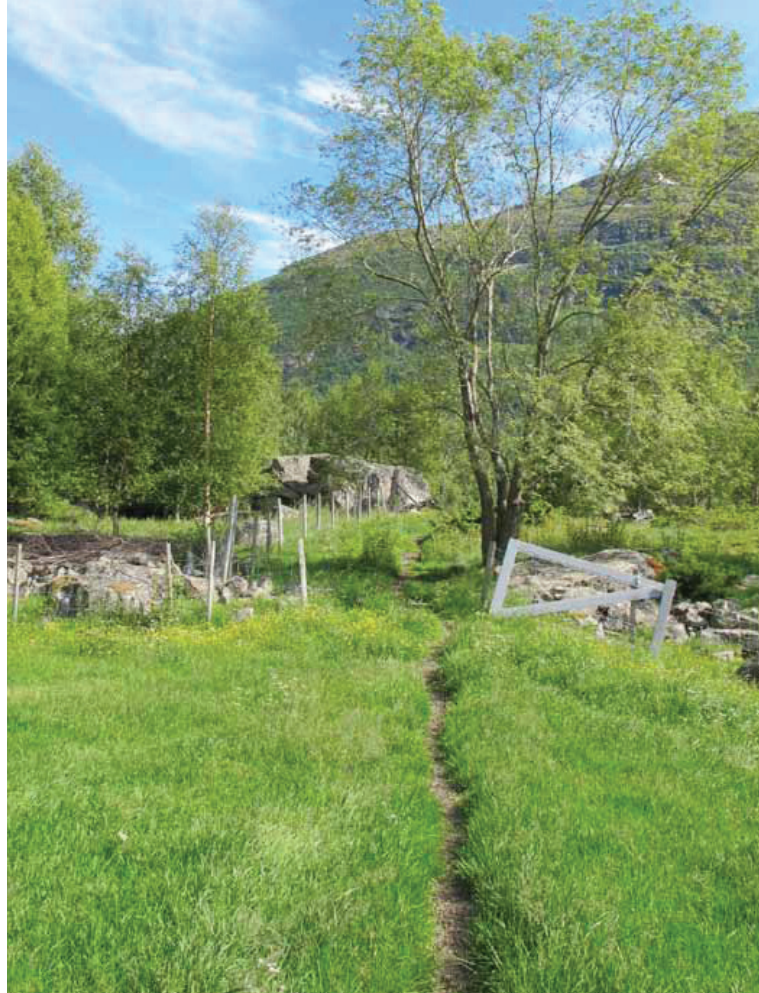


Fig. 22 Bildet viser en strekning der Kongevegen har blitt til en sti.



Fig. 23 I Brattebakken er vegen borte som vist på bildet.

Sig og utrasninger

Et stort problem på Kongevegen er sig og utrasninger på grunn av mange bratte murer og ustabil bakke. Dersom noe av vegmurer raser følger mest sannsynlig større deler av vegbanen med. Manglende vedlikehold med påfølgende erosjon og vegetasjonsvekst er hovedårsaken til dette. Flere steder er situasjonen akutt. Bygningskyndige sier det er mulig å bremse mange av utglidningene ved å sette inn kiler, men større operasjoner må til på sikt.

Infrastruktur

Det er nødvendig å legge til rette infrastrukturen rundt Kongevegen. Parkeringsplasser, toalett og sanitærforhold, søppel og rasteplasser er ting som må tilrettelegges for at den skal fungere.

Formidling

Informasjon bidrar til kunnskap og forståelse og er dermed viktig i tilretteleggingen av Kongevegen. Det skal øke interesse og påvirke, der det er nødvendig, brukernes adferd. Det skilles mellom tre typer formidling: 1. Fast formidling i form av skilt, 2. Informasjon gjennom brosjyrer, guidebøker osv. 3. Informasjon gjennom opplæring: skoleverk, utstillinger osv.

Vernestatus, eieforhold og forvaltningsansvar

Per i dag har ikke Kongevegen over Filefjell noen formell vernestatus. Grunnen til dette er uklare eieforhold til deler av den. Statens vegvesen eller det offentlige er eier av tidligere offentlige veger der det ikke foreligger vedtak om tilbakeføring til

eiendomsretten. Vegen er av høy nasjonal verdi og må derfor forvaltes med dette som forutsetning. Tre av strekningene er med i Vegvalg – Nasjonal verneplan. Siden Kongevegen mangler formelt vern er det kommunene og fylkeskommunene som i det daglige er de viktigste forvalterne av kulturminnet. Det anbefales i rapporten til forprosjektet å jobbe mot å gi hele Kongevegen et nasjonalt vern.

Attraksjoner

Kongevegen går gjennom vakkert og variert landskap, fra nede i dalføre til oppe på høyfjell. I tillegg er det mange attraksjoner på og nær Kongevegen. Disse kan være med på å berike turopplevelsen.

Ressurs og bærekraftig turisme

Kongevegen er en verdifull ressurs både for lokalsamfunn ved at den gir gode turmuligheter og som trekkplaster for turister. Den fysiske kulturarven – kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap- kan være ressurs for befolkning, for næringsliv, lokalsamfunn og regioner. Kongevegen kan



fungere som et fyrtårn for kommunene og regionen, gi økt verdiskapning og regional utvikling. Bærekraftig reiseliv (sustainable tourism) er et voksende segment og innebærer å fokusere på ansvarlighet, kvalitet og langsiktighet. Det kan ikke kun konsentreres om fordelene med de reisende, reiselivets innvirkning for menneskene som bor i området, for verdiene i natur og kultur skal være med i vurderinger som gjøres. Man skal skape levedyktige arbeidsplasser som følge av reiselivet på samme tid som miljøperspektivet ivaretas. Det behøves et samarbeid med det næringsliv som kan bidra langs Kongevegen. Overnattingssteder, butikker, kafeer og gårdsmatprodusenter kan bli viktige i en utvikling av Turveg Kongevegen.

Sykkelturisme

Kongevegen ønsker å møte den økende interessen for sykkelturisme og har i rapporten til forprosjektet lagt fram forslag på strekning man kan sykle. Denne er foreslått å ligge parallelt med Kongevegen. På grunn av den store slitaskjen sykkelsturisme

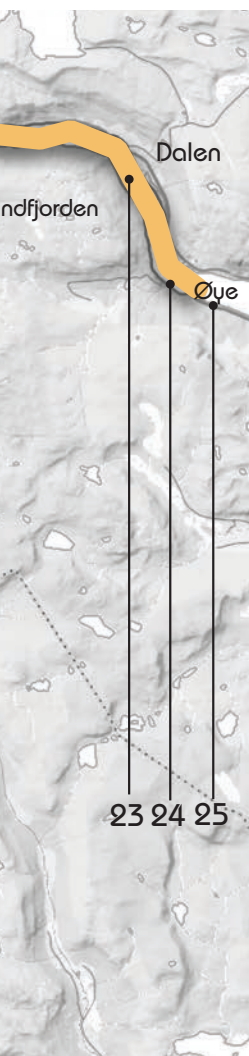
fører med seg er sykkelstrekning foreslått å ligge langs Kongevegen, ikke på.

Inspirasjon

Noen av de som jobber med Kongevegprosjektet har vært på studietur til Sveits for å hente innovative og bærekraftige ideer. Det er her registreringsmetoden som Kongevegprosjektet har brukt som utgangspunkt har blitt utarbeidet og først prøvd ut. ViaStoria, en statlig organisasjon med tilknytning til Universitetet i Bern, har utviklet turismeprojektet Kulturwege Schweiz der tolv historiske veger ble plukket ut og tilrettelagt for bruk. Hovedproduktet er pakketurer for vandrerne. Det gjennomføres dagsetapper, fra overnattingssted til overnattingssted der middag venter. Bagasjen blir fraktet til neste overnattingssted slik at man kun behøver en liten dagstursekk. Inkludert i pakken får man vandrekart, brosjyrer og turbok i tillegg til inngangsbillett til attraksjoner underveis. Kulturwege Schweiz har tre mål for sine pakketurer: 1. Tilby en total ferieopplevelse: vandring på historiske veger med tilrettelagt matserveringer og overnattingssteder underveis. Ønsket er at vandreren skal nyte opplevelsen underveis med alle sanser. 2. Å bruke veghistoriske forskningsresultat som grunnlag for pakketurene. Gjestene skal få en verdifull næropplevelse med natur og historie på samme tid som de bidrar til bærekraftig bruk av naturlandskapet. 3. Å involvere og utvikle lokale småskalaprodusenter og andre aktører i regionene.

ViaSpluga er en av de 12 tilrettelagte vandrerutene som er et eksempel på hvordan Kongevegen kan bli. Den kan sammenlignes på grunn av likheter i topografi, naturopplevelser og kulturopplevelser.

ViaSpluga fungerer godt som inspirasjonskilde fordi den har mange likhetstrekk med Kongevegen over Filefjell. Strekningene er like lange, begge på 8 mil, og går gjennom landskap som ligner hverandre. I tillegg går begge vegene over høyfjell og bærer på lang historie. Det er virkelig grunn til å tro at den suksessrike tilretteleggingen av Via Spluga med pakketurer i historisk veg i vakkert landskap kan overføres til Norge.



1. Lærdalsøyri
2. Hauge kyrkje (1868)
3. Tønjum kyrkje (1832) og prestegård
4. Ljøsnaveiti
5. Husmannsplassen Sloane
6. Jutlamannen
7. Vikingstaden Bjørkum
8. Galdane (veg og husmannsplass)
9. Olavsklemma
10. Seltåsen
11. Husum hotell
12. Ferdseismuseum Rimskjold
13. Vindhella og Sverrestien
14. Borgund stavkyrkje (1150), besøkssenter og Borgund kyrkje (1868)
15. Borlo bygdetun
16. Maristuen
17. Smeddalen
18. Stiftsstøtten
19. Kyrkjestølen og St. Thomaskyrkje
20. Nystuen
21. Gamlestoga
22. Skålgropfelt
23. Grimhamarsteinen (milestein fra 1687)
24. Skålgropfelt
25. Øye stavkyrkje (1180) og Øye kyrkje (1747)

Ulike aktørers interesse

Statens vegvesen har sektoransvar for veghistorie i Norge og har blant annet utarbeidet Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner der tre strekninger av Kongevegen inngår. Etaten har hatt en aktiv rolle i Kongevegprosjektet og lagt ned mange ressurser på å tilpasse ny E16 for framtidig bruk av Kongevegen.

Fylkeskommunene (Oppland og Sogn og Fjordane) er de ledende aktører for regional utvikling, de har ansvar for strategisk planlegging og har regional kulturminnemyndighet med forvaltningsoppgaver etter kulturminneloven. De har som målsetning å ivareta og utvikle verdier knytta til kulturminner. Sogn og Fjordane har satsingsområdet på "Kultur som drivkraft for folkehelse". Oppland tilrettelegger kulturminner gjennom skilting. Begge fylkeskommunene ser positivt på helhetlige prosjekter der man ser på kulturminner og kulturmiljøer som en samfunnsressurs.

Fylkesmennene (Oppland og Sogn og Fjordane) har interesse av økt regional næringsutvikling og å holde skog og kulturlandskap ved like.

Kommunene (Lærdal og Vang) er planmyndighet etter plan og bygningsloven. Lærdal har mye veghistorie og har derfor bruk av historiske veger på dagsorden i den kommunale forvaltningen. Vang har som sentralt mål å fremme lokale fortrinn innen natur og kulturarven med Tyinkrysset som kommunens store reiselivsdestinasjon.

Valdresmusea vil ha Kongevegen som en viktig historieforteller av Valdreskulturen og vil mange potensielle bruksområder bl.a i undervisningssammenheng (den kulturelle skolesekken).

Valdres Natur- og kulturpark er en fellessatsing i hele Valdres. Prosjektet skal være med på å utvikle næringspotensialet knytta til natur- og kulturverdier i regionen. Kongevegen passer perfekt inn i dette. Valdres Natur- og kulturpark en del av Verdiskapningsprogrammet på kulturminner som har prioritert gamle veger generelt, Tyinkrysset og Filefjell spesielt.

Lærdal kommune er pilotkommune i bærekraftig reiselivsutvikling er et pilotprosjekt under Innovasjon Norge. Lærdal kommune vil prøve ut tiltak som legger til rette for økt verdiskapning i reiselivet på en bærekraftig måte. Satsingsområdene er utvikling på de ressursen Lærdal har mye av, bl.a de historiske vegene.

NCE Tourism – Fjord Norway er et bedriftsrettet utviklingsprogram under Innovasjon Norge., SIVA og Forskningsrådet. Fjord Norge – regionen har blitt tildelt status i NCE (Norwegian Centres of Expertise) der visjonen er å bli verdensledende innen tematurisme innen 2019. NCE fokuserer på forsterket markedsorientert produktutvikling og digitale verktøy og strategier for reiselivsnæring."... Vandring er ett av fire satsingsområder i NCE Tourismprosjektet" (NCE Tourism nettside)

FjellNorge er et prosjekt Oppland fylke er med på i tidsrommet 2008 – 2012. Det er finansiert av reiselivslagene og Oppland, hvor formålet er å samle reiselivsnæringen til felles internasjonal markedsføring. Et av prosjektene er å finne om det er realistisk å erstatte turistkontoret med digitale informasjonskiosker.

Den Norske Turistforening har flere merkede ruter på Filefjell med utgangspunkt i Kongevegen og nærområdet. Foreningen jobber for å få flere ut på tur og fremmer enkelt, allsidig og miljøvennlig friluftsliv.

Pilegrimsfellesskapet St. Thomas (pilegrimskomiteen i Valdres) har flere vandringer gjennom Valdres til St.Thomaskirken. Ønsket i fellesskapet er en utvidet veg som når til Lærdalsøyri, noe Kongevegen kan kunne tilby.

Del 2

Strækningen Kyrkjestølen - Maristova

Målet med denne delen er å konsentrere seg om en strekning av den 8 mil lange Kongevegen, få mer inngående kjennskap til denne gjennom analyse og videre vurdere en eventuell lokalisering for innfallsport som kan gjøre Kongevegen mer attraktiv og tilgjengelig.

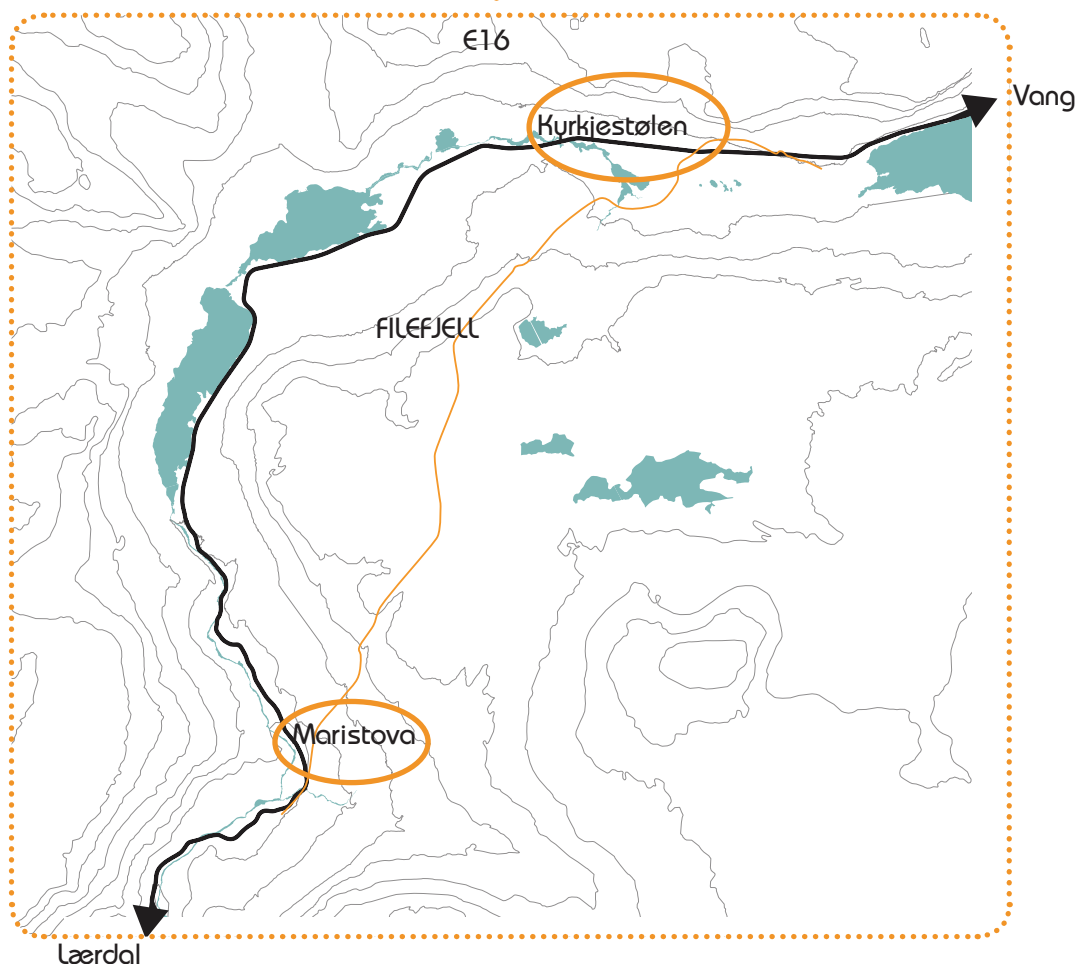


Gjennom eksempelstudiene kom det frem at å tilrettelegge en innfallsport kunne være med på gjøre den historiske vegen mer synlig og mer tilgjengelig for bruk. Med innfallsport menes området der man først møter den historiske vegen.

Den gjeldende strekningen er på 1 mil går fra Kyrkjestølen til Maristova. Det er den mest karakteristiske delen av Kongevegen over Filefjell ved at den hovedsaklig følger linjalprinsippet. Den er valgt på grunn av det karakteristiske og at det ved utbedring av E16 vil skape nye muligheter for Kongevegen.

Del 2
Analyse av strekning med omkringliggende landskap

- introduksjon av strekning
- Analyse:
 - landformer
 - historie
 - dagens situasjon og videre planer
 - landskapskarakter
 - sårbarhet

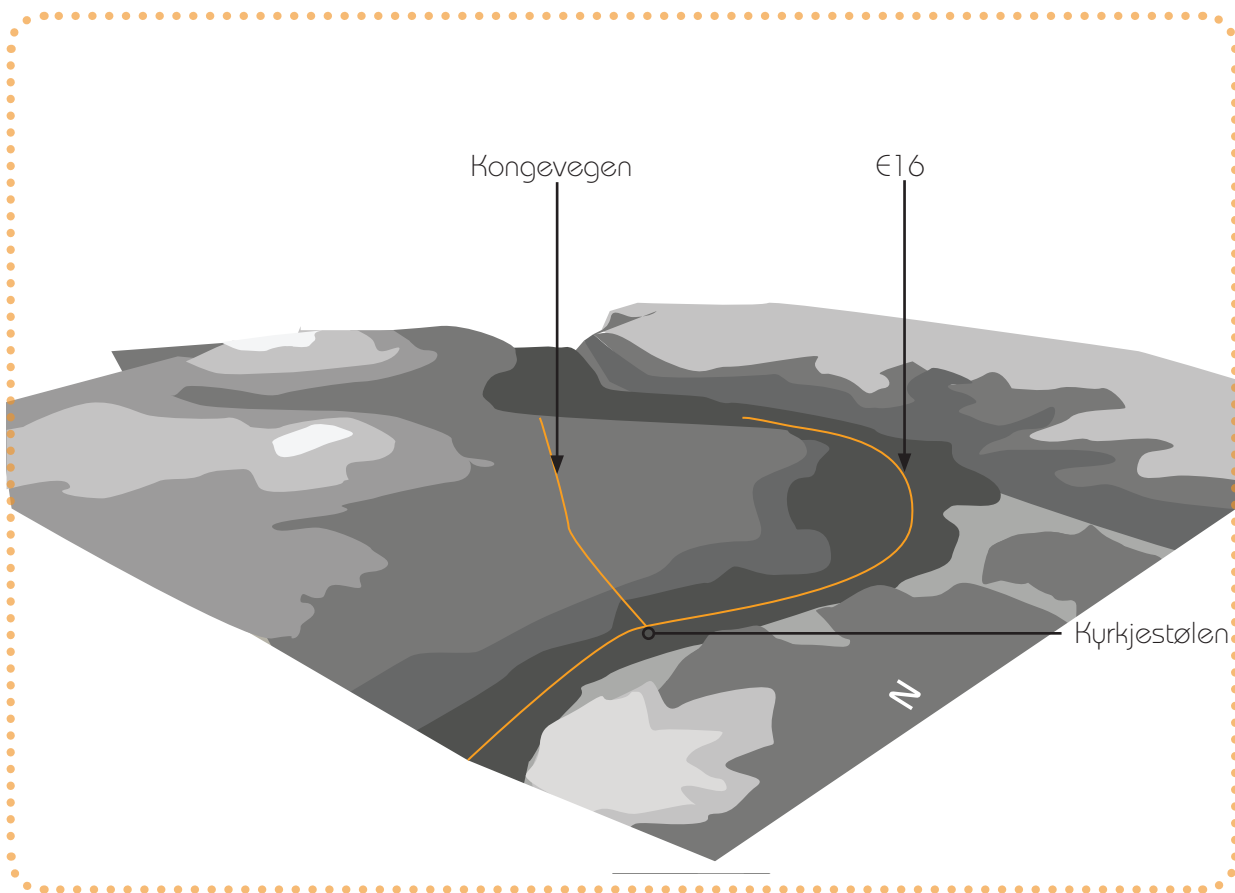


Landformer

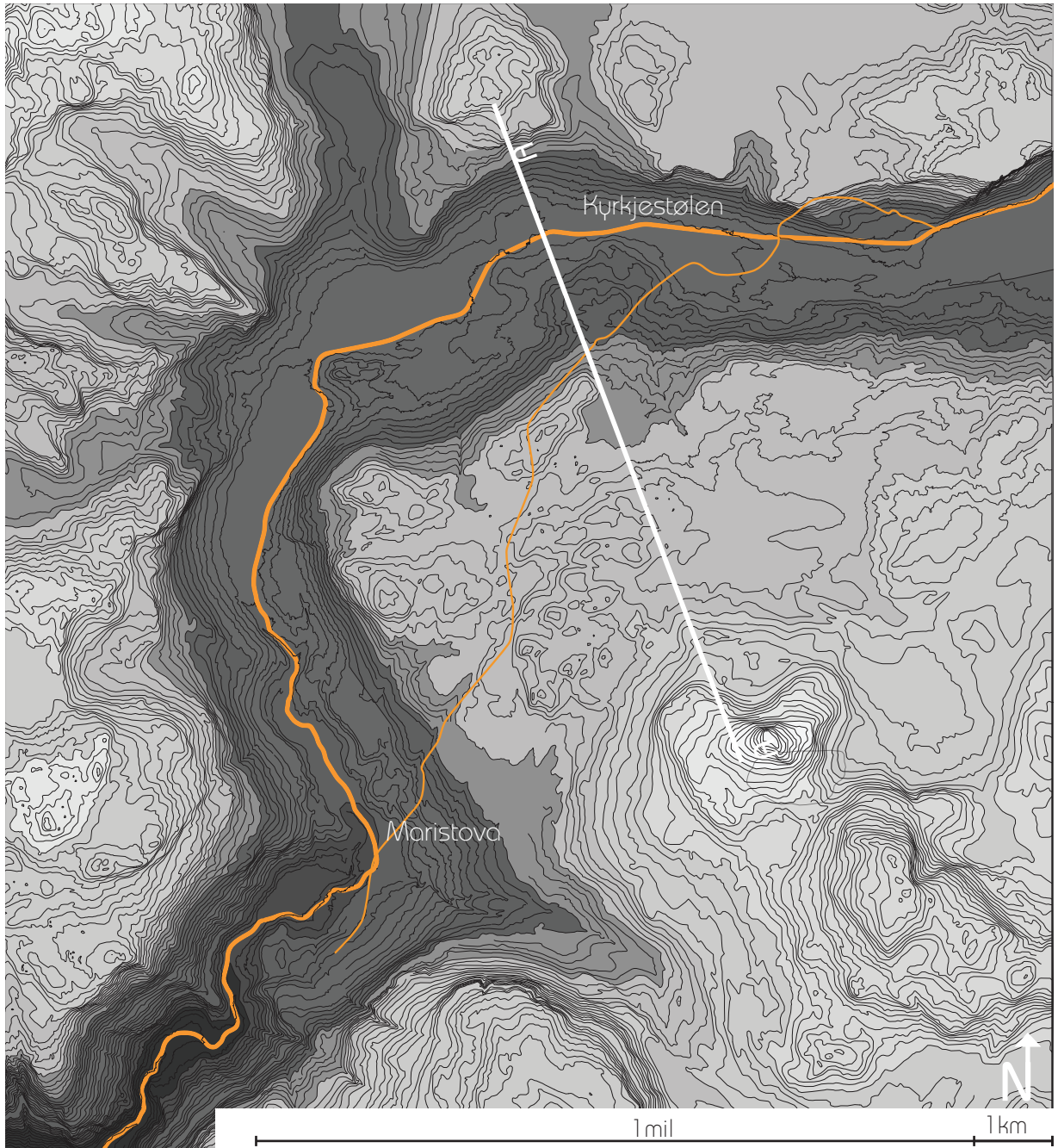
Denne analysen viser hvordan landformene er på den gjeldende strekningen og hvordan Kongevegen går i terrenget. På strekningen fra Kyrkjestølen til Maristova er bøttehanksprinsippet svært tydelig. Kongvegen går rett frem i henhold til linjalprinsippet over fjellet, mens E16 går rundt nede i dalen.

Dalen som E16 følger er en u - dal. De slake dalsidene gjør at dalen kjennes åpen selv om det er opptil 200 høydemeters

forskjell fra dalbunn til fjelltopp. Ved Kyrkjestølen er landskapsrommet på sitt største, stort og åpent. Lenger sørvest i retning Lærdal smalner dalen noe og dalsidene kommer nærmere. Her har man heller ikke like god sikt til de høyeste fjelltoppene. Bebyggelsen og E16 ligger i bunnen av dalen omkranset av de høye fjellene.



Denne 3D-modellen viser tydelig at Kongevegen var bygget i henhold til linjalprinsippet over Filefjell. Modellen er en prinsippmodell og ikke en korrekt illustrasjon av kotene.



Høydelskartet illustrerer landformene i området til den gjeldende strekningen. De mørkeste partiene er de laveste og de lyseste partiene er de høyeste i dette landskapet.







Fig. 24 Dalen sett i retning vest gjennom Kyrkjestølen hytteområde med Filefjell på venstre side.

Historie

Målet med å bli nærmere kjent med den historiske bakgrunnen i området. Det er ønskelig å finne ut om det her finnes tidligere viktige møtesteder som kunne være av interesse å fornye som innfallsport. Kilden her er boken "Pilegrim i Valdres. På ny veg mellom gamle kirker" av Jan Børe Jahnsen. Historien om Maristuen er funnet på NRK sine nettsider.

St.Thomaskirken

St.Thomaskirken er vigslet til ære for martyren og helgenen Thomas Becker (1118- 1170) som var en erkebiskop som kjempet for å forsvare kirkens rett og selvstendighet overfor staten.

Det sies at stavkirken var "lav og liten", trolig mindre enn Borgund stavkirke med plass til opptil 100 mennesker. Den hadde fire staver som holdt taket oppe og et tak som hvilte på rundbuer. Innvendig var den bekkbredd og svart med tre små vinduer og den hadde et rikt inventar. Rundt kirken skal det ha vært en lav mur med torv på, to gamle steinsel som var kirkestuen og fin bjørkeskog omkring.

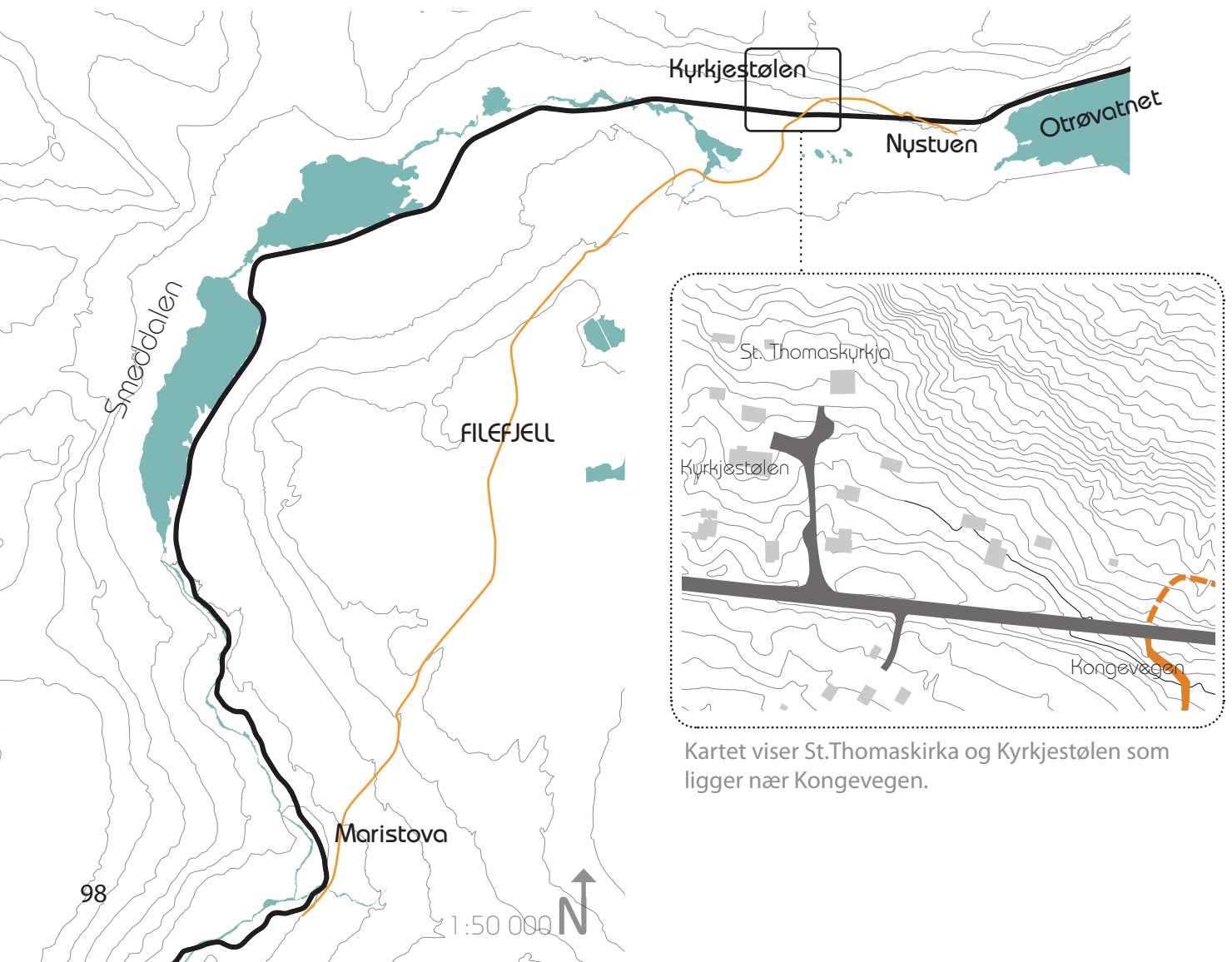
Kirka var kjent for å ha undergjørende kraft og de store inntektene fra ofringene førte til at kirken fikk stå så lenge etter reformasjonen.

Smeddalen

Bruken av kirken i middelalderen er lite kjent. Mye tyder på at det var et lite samfunn i Smeddalen som livnærte seg av utvinning av myrmalm og ved å smi redskap og våpen i tillegg til jakt og fiske. Det er funnet kullgroper som er brukt til å produsere jern i. På den tiden var klimaet mildere og fjellviddene var skogvokst. Menneskene i Smeddalen har trolig brukt kirken. Pest og klimaendringer avsluttet mest sannsynlig de fastboende i dalen.

Fjellstevnet

St.Thomaskirka ble brukt til opphold for fjellfarende folk, de gjorde opp ild og brukte kirka som reinkjøtt-tørkeri. Dørene stod åpne slik at dyr kom seg inn slik at man måtte spa ut møkk før hver messe. I kirken ble det årlig holdt messe for St. Svithun. Det utviklet seg



Kartet viser St.Thomaskirka og Kyrkjestølen som ligger nær Kongevegen.

til å bli et stevne og var kanskje det største av det sørnorske fjellstevne man kjenner til. Stevnet var et møtested for kjøp og salg, drikk og slagsmål. Folk kom langveisfra, fra Valdres, Sogn og Gudbrandsdalen og Telemark. Det sies at det foregikk avlatshandel rundt kirken ennå på 1600-tallet av folk fra Romas som solgte avlatsbrev og relikvier til folk som skulle gi dem god helse, lykke, framgang og adgang til Guds rike. Historier finnes også om utlendinger som viste fram apekatter og hunder som gjorde kunster mot betaling.

Kirken ble revet og ny satt opp

St. Thomaskirken ble revet i 1808 etter at det ble forlangt av ledene folk i Den norske kirke. I 1971 ble en moderne St.Thomaskirke satt opp. To kirkeklokker fra den gamle kirken finnes i den nye.

Støler fra Vang

Stølene som var i området på Kyrkjestølen hørte til gårdene i Vang.

Maristova

Maristuen var første fjellstua og var som mange andre fjellstuer drevet av kongen, dvs det offentlige og fikk fast vertsskap på 1600-tallet.

Den eldste bygningen på Maristova idag er den som ble oppført av Hammer da Kongevegen åpnet og er idag et privat museum.

Maristuen Høyfjellshotell ble bygget i 1888 i sveitserstil og hadde etter utvidelsen i 1894 90 senger. Det var nærmest et eventyrhotell i fellheimen og var et praktbygg der de kongelige var flittige gjester. Kong Gustav av Sverige var innom i 1898 og kong Haakon VII, dronning Maud og kronprins Olav gjestet flere ganger. Andre kjende gjestar var statsminister Christian Michelsen, komponisten Edvard Grieg, forfatteren A.O. Vinje og maleren Gerhard Munthe. Historieprofessor Ernst Sars var fast gjest i 40 år i tidsrommet 1913- 21. (NRK 2012)

Det flotte sveitserbygget brant desverre ned i 1976. I dag driver Maristuen-familien med hytteutleie og campingplass under namnet Maristuen Fjellferie AS.



Fig. 25 Handelsmenn som ankommer St.Thomaskirken. Illustrasjon av Arnold Thorman: "Farmenn fra Gausdal utenfor selehuset på Filefjell". I boka "Fra Rauma til Rhinen" av Theodor Caspari.



Fig. 26 Det staselige Maristuen Høyfjellshotell i sveitserstil.



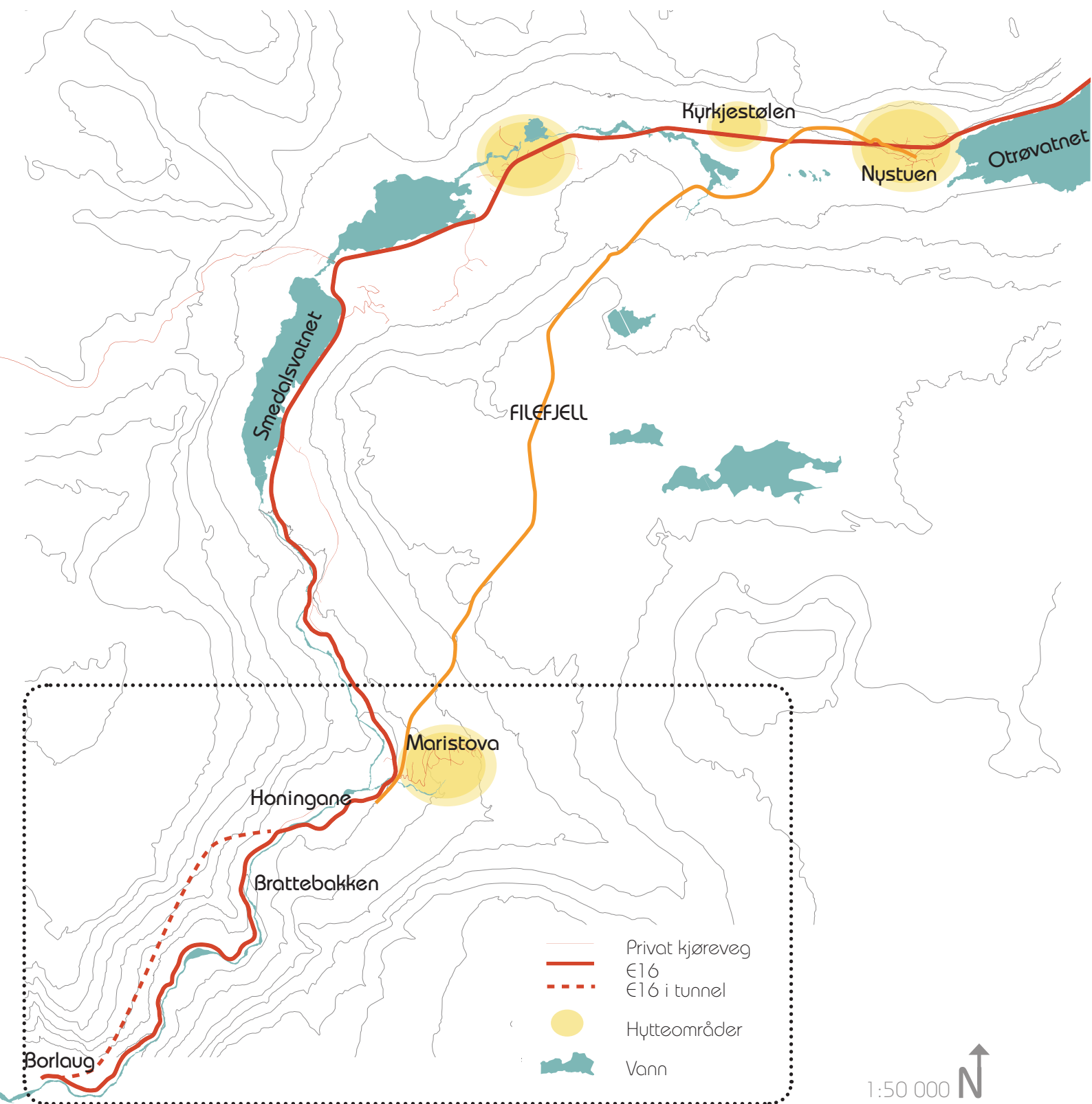
Fig. 27 Maristova som Hammer bygde står i dag og er et privat museum.

Dagens situasjon og planer

Utbedring av E16 og tilrettelegging

E16 over Filefjell skal utbedres og med dette skapes nye muligheter. På strekningen fra Maristova til Borlaug skal E16 legges i tunnel. Dette fører til at dagens E16 vil få lite biltrafikk og blir mer attraktiv for gående og syklist.

Ved Honingane blir det i 2012 tilrettelagt et lite vegsystem med universell utforming og over elva ved Honingane ble Honing bru bygget etter gamle byggeprinsipper sommeren 2010. (Denne er beskrevet og vurdert i eksempelstudiene side 61 - 63).



Dette er med på å gjøre dette området til et mer tilrettelagt turområde.

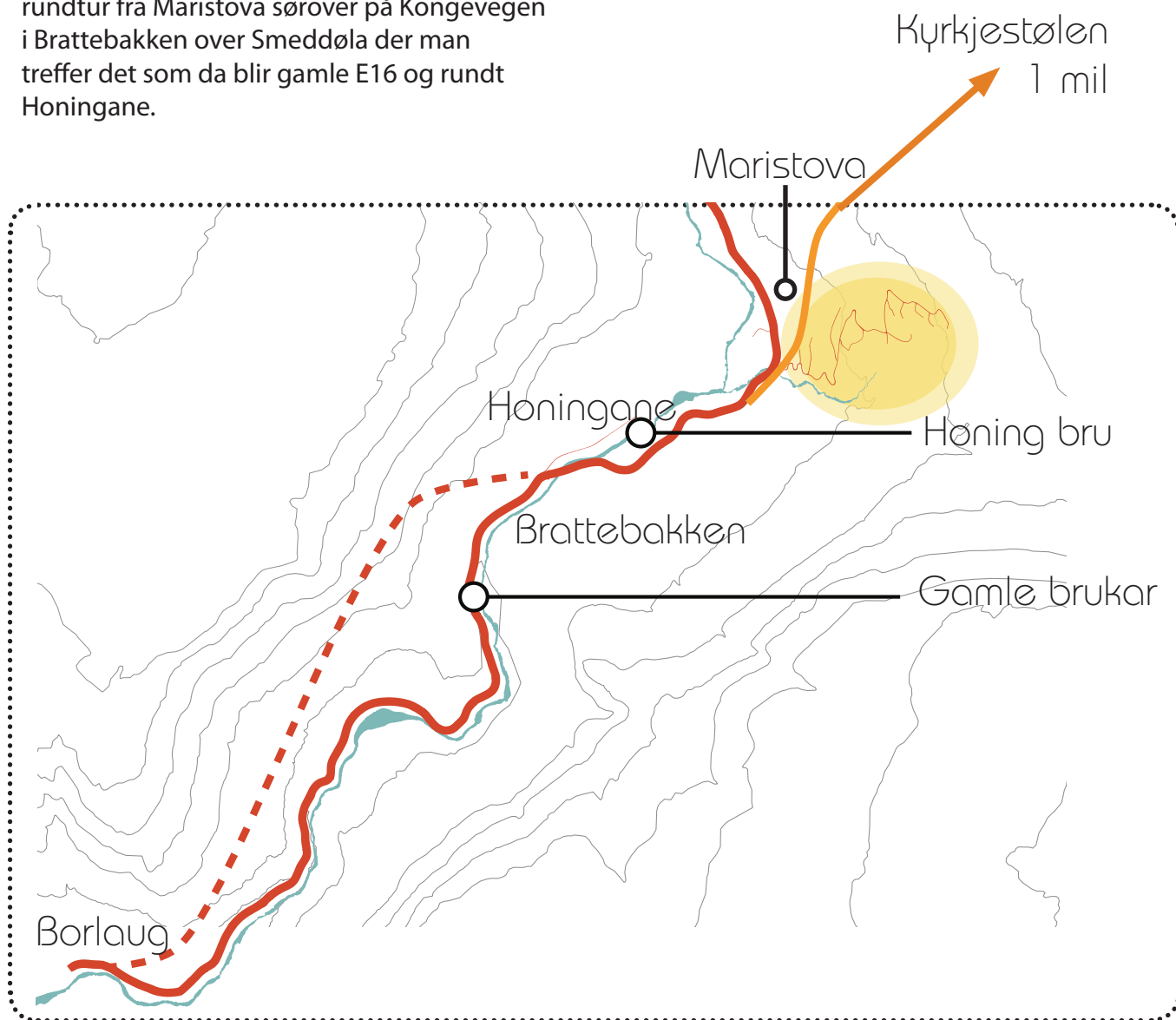
Kongeveggen fortsatte fra Maristova sørover til Brattebakken bare på andre siden av dalen enn dagens E16. Strekingen er gjengrodd, men er helt autentisk og kan bli fin igjen ved restaurering. Dersom denne vegstrekningen igjen skal tas i bruk må det i tillegg bygges en bru over elva Smeddøla. Brukarene fra den opprinnelige brua står fortsatt i dag. Det må her vurderes om brua skal tilbakeføres eller om det skal bygges en bru med mer moderne arkitektur.

Muligheter for rundtur

Dersom Kongeveggen blir istandsatt og en bru bygges vil det gi mulighet for en fin rundtur fra Maristova sørover på Kongeveggen i Brattebakken over Smeddøla der man treffer det som da blir gamle E16 og rundt Honingane.

Kyrkjestølen kan bli en del av rundturen

Kyrkjestølen er 1 mil fra Maristova og kan bli en forlengning av rundturen, enten om man starter på Kyrkjestølen eller om man fortsetter på Kongeveggen etter Maristova. Det er også et alternativ å gå over selve Filfjell en dag, overnatte på Maristova og gå rundturen der neste dag.



Rundtur: Kyrkjestølen – Maristova – Brattebakken - Honingane

Vegetasjon

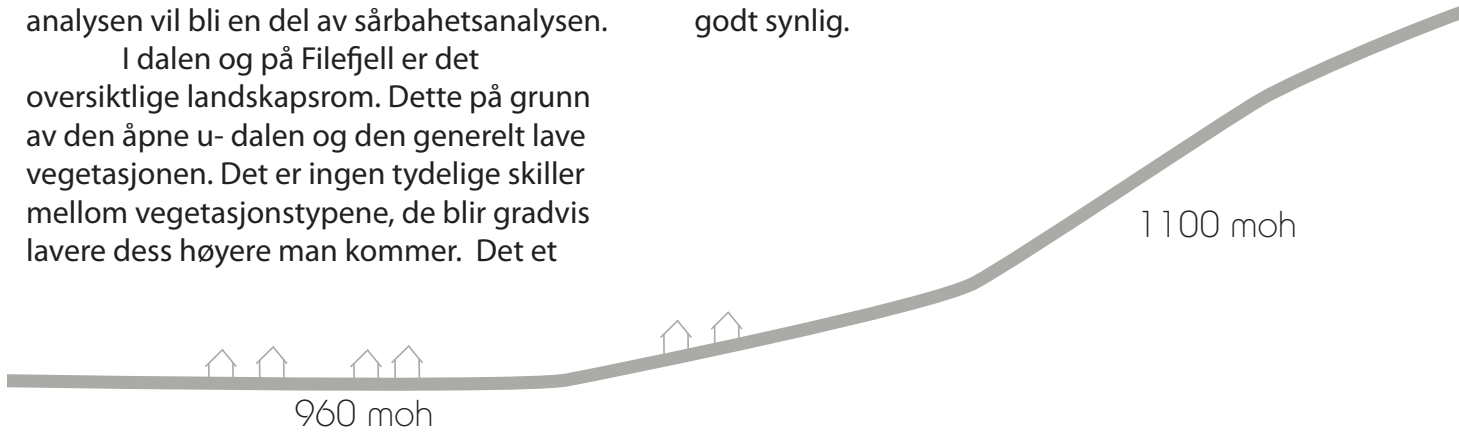
- karakter og utfordringer

Denne analysen vil beskrive hvordan vegetasjonen påvirker landskapsopplevelsen på den gjeldende strekningen. Den er utført med det formål å finne ut hvor det kan være aktuelt å tilføre nye elementer og hvordan de blir synlige i landskapsbildet med tanke på vegetasjonen. Resultatene av denne analysen vil bli en del av sårbarhetsanalysen.

I dalen og på Filefjell er det oversiktlig landskapsrom. Dette på grunn av den åpne u-dalen og den generelt lave vegetasjonen. Det er ingen tydelige skiller mellom vegetasjonstypene, de blir gradvis lavere dess høyere man kommer. Det er et

hytteområde rundt Kyrkjestølen, men det er god plass mellom de fleste hyttene og tar ikke oppmerksomheten fra det fine landskapet.

På grunn av den lave vegetasjonen er sikten vid og landskapet åpent. Det fører til at området er sårbart for nye elementer da de blir godt synlig.



Dalbunn

I dalbunnen ligger støler og hytteområder. Landskapsrommet er åpent, et kulturlandskap med relativt lav vegetasjon. Der det ikke er umiddelbar nærhet til hytter og stølsområder vokser bjørk og vier tett. Fjellbjørkene er opp mot 6 meter og hindrer sikt slik at blikket søker mot dalsider og fjell.



Fjellbjørka vokser tett og hindrer sikt i dalen.

Dalsider

Vegetasjonstypene fra dalbunnen fortsetter opp dalsidene. Det er frodigst lengst nede i dalsidene før vegetasjonen etterhvert blir lavere, bjørka forsvinner og vier og lyng dominerer.



En lavere vegetasjon med vier og lyng i dalsidene.

Utfordringer med vegetasjon på Kongevegen over Filefjell

Strekningen over selve Filefjell har to utfordringene med vegetasjonen.



Høyfjell

På høyfjellet er det et åpent landskap som følge av svært lav vegetasjon. Det som vokser her er små fjellblomster, gress og lyng.



Det er svært lav vegetasjon på høyfjellet.



A. I dalen er det gjengroing rundt vegen slik at sikten blir redusert. I tillegg vokser ofte trærne sine røtter inn i vegbanen og ødelegger vegkroppen og murer. Vegetasjonen fører også til dreneringsproblem



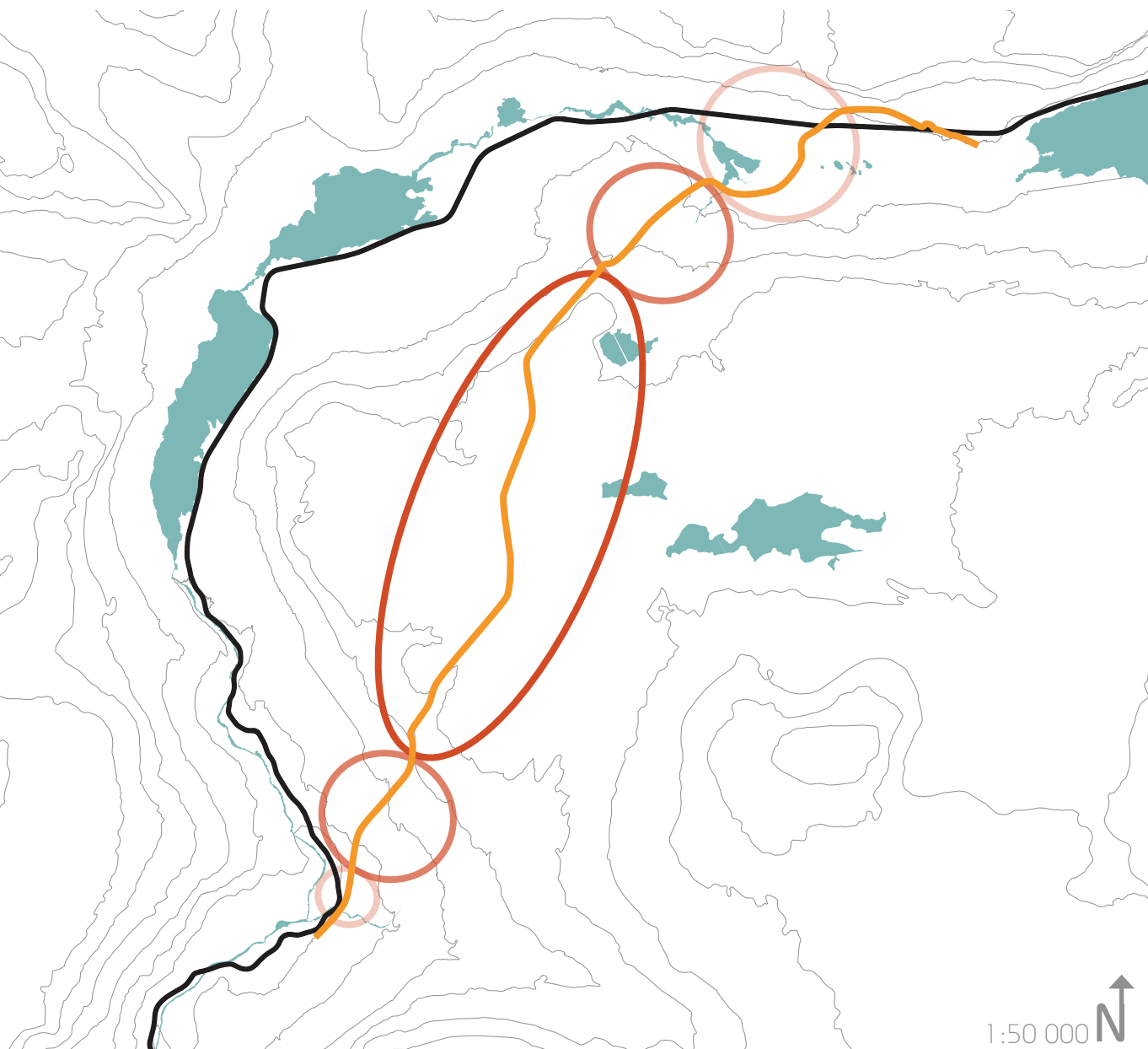
B. På høyfjellet vokser vegetasjonen også inn i vegkroppen, selv om vegetasjonen er lav gjør den skade. I tillegg er erosjon et stort problem på strekningen.

Sårbarhet

Sårbarheten er vurdert for å finne hvor det passer å tilrettelegges for å møte turisme og økt bruk av vegen. Ved tilrettelegging innebærer det ofte å tilføre nye elementer og disse vil være med på å påvirke opplevelsen av den historiske

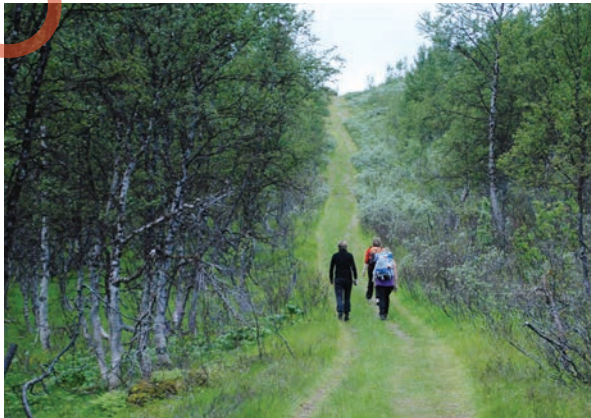
vegen. Analysen vil vise hvor man kan tilføre elementer uten å forringe den autentiske kvaliteten til Kongevegen på strekningen Kyrkjestølen til Maristuen er idag.

-  Stor sårbarhet - høy autentisitet på veg
- lav vegetasjon
-  Middels sårbarhet - middels autentisitet på veg
- høyere vegetasjon
-  Liten sårbarhet - liten autentisitet på veg
- høyere vegetasjon





Høyfjellet er det mest sårbare området på strekningen Kyrkjestølen - Maristuen. Kongevegen er mest autentisk her. Sporene etter tiden som er gått er synlig og vegen bærer preg av ikke å være vedlikeholdt på mange år. Her er man kommet til de høyeste områdene og man har god utsikt i et åpent landskap med lav vegetasjon.



På disse delene av strekningen er Kongevegen i stor grad autentisk. Her går vegrommet fra å være smalt på grunn av tett bjørkeskog nær vegen til å bli åpnere i det vegetasjonen blir lavere.



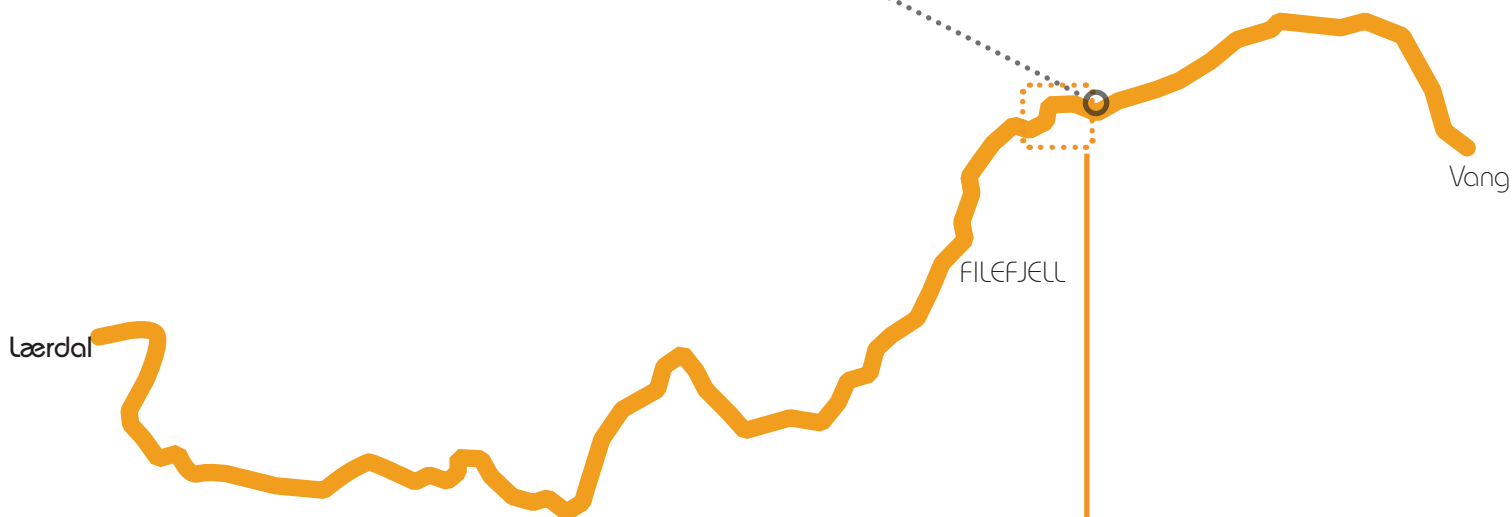
Kongevegen der den møter E16 og går videre opp mot Filefjell er på den første delen gruset kjøreveg til hyttene her. Kongevegens autenticitet er forringet og har samme standard som hyttevegene ellers i området. Landskapsrommet er preget av hytter og støler, her er også den nyoppsatte St.Thomaskirken. På nordsiden av E16 er det flere kulturminner, men disse er ikke godt synlige. På sørsiden av E16 er kun Kongevegen det registrerte kulturminnet nær E16.

Konklusjon:

Områdene ved Kyrkjestølen og Maristuen egner seg for større tilrettelegging siden det her har skjedd så mange endringer og fornyelser at det autentiske ved selve Kongevegen er forringet. Det har her blitt en mer moderne situasjon og eventuelle nye elementer vil ikke påvirke Kongevegen negativt i dette området. Nye elementer og tilrettelegging her kan snarere være et positivt bidrag som kan sette søkelys på Kongevegen og andre kulturminner i nærområdet. Kyrkjestølen blir valgt som innfallsportområdet i dette caset.

del 3

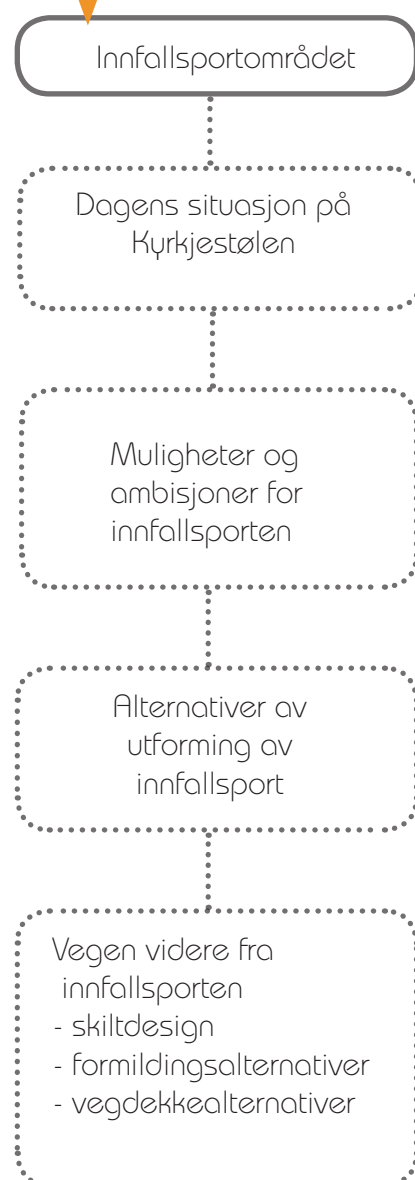
Innfallspportområdet - Kyrkjestølen



Innfallspporten er ikke nødvendigvis startpunktet. Det er det området der man ankommer vegen og hvor det kan tilrettelegges for å gi oppmerksomhet til den historiske vegen og tilrettelegges til å starte turen fra. Behovet for innfallspport for historiske veger ble synlig gjennom eksempelstudiene. Dersom man går Kyrkjestølen - Maristuen eller omvendt vil innfallspporten være startområdet eller sluttområdet for turen. Går man Lærdal - Vang eller omvendt vil Kyrkjestølen kunne være et stopp på vegen.

I del 3 blir dagens situasjon på Kyrkjestølen og utbedringer av E16 nærmere vurdert før mulighetene for å lage innfallspport her blir gjort rede for. Videre blir tre alternative utforminger til innfallspporten med ulik grad av tilrettelegging presentert. De vurderes i kapittel 5.

Innfallspporten blir det første møtet med den historiske vegen, men tilretteleggingen fortsetter videre på vegen. Hvordan? I slutten av kapittel 4, del 3, presenteres forslag til skiltdesign, alternativer til hvordan formidling kan gjøres, og hvordan vegdekket kan tilrettelegges for bruk.



Kyrkjestølen - utbedringer av E16 og dagens situasjon

Utbedring av E16 ved Kyrkjestølen

E16 over Filefjell er i dag under utbedring og skal etter planen være ferdig utbygd i 2016. Målet er at E16 skal få fullgod standard og at veggen blir utforma slik at det blir lettere å drifte og holde veggen åpen om vinteren.

E16 rettes mer opp ved Kyrkjestølen. Det anlegges ny samleveg til hyttefeltet i øst, mens de resterende blir som det er idag. Det ligger parkeringsplass i øst og er et grusdekke i en udefinert form siden overgangen mellom grus og vegetasjonen rundt er uklar.

Bebyggelse

Området er et gammelt stølsområde som idag hovedsaklig består av hytter. Kyrkjestølen har utleie hytter og privateide hytter. St.Thomaskirka ble gjenbygd i 1971 og ligger like ved Kyrkjestølen. Et av to steinsel som ligger ved kirken er restaurert.

Skilting og informasjon

Per i dag er ikke Kongevegen lett å få øye på fra E16. Kommer man kjørende fra øst presenteres Kongevegen på et skilt 1 km før, men når man ankommer selve avkjørselen der Kongevegen går opp mot Filefjell er det kun et svært lite skilt som forteller dette. Og dersom man ser det og ønsker å stoppe med bilen er det ikke henvist til noen parkering. Dersom man kommer kjørende fra vest er informasjon og presentasjon av Kongevegen fraværende. 800 meter fra Kyrkjestølen er det i begge retninger informert med symbol om overnatting, kulturminner og matservering.

Konklusjon

- Kongevegen er vanskelig å legge merke til på grunn av lite skilting
- Det er ikke lagt opp til å stoppe opp ved Kongevegen. Nærmeste parkering er 450 meter i retning vest.



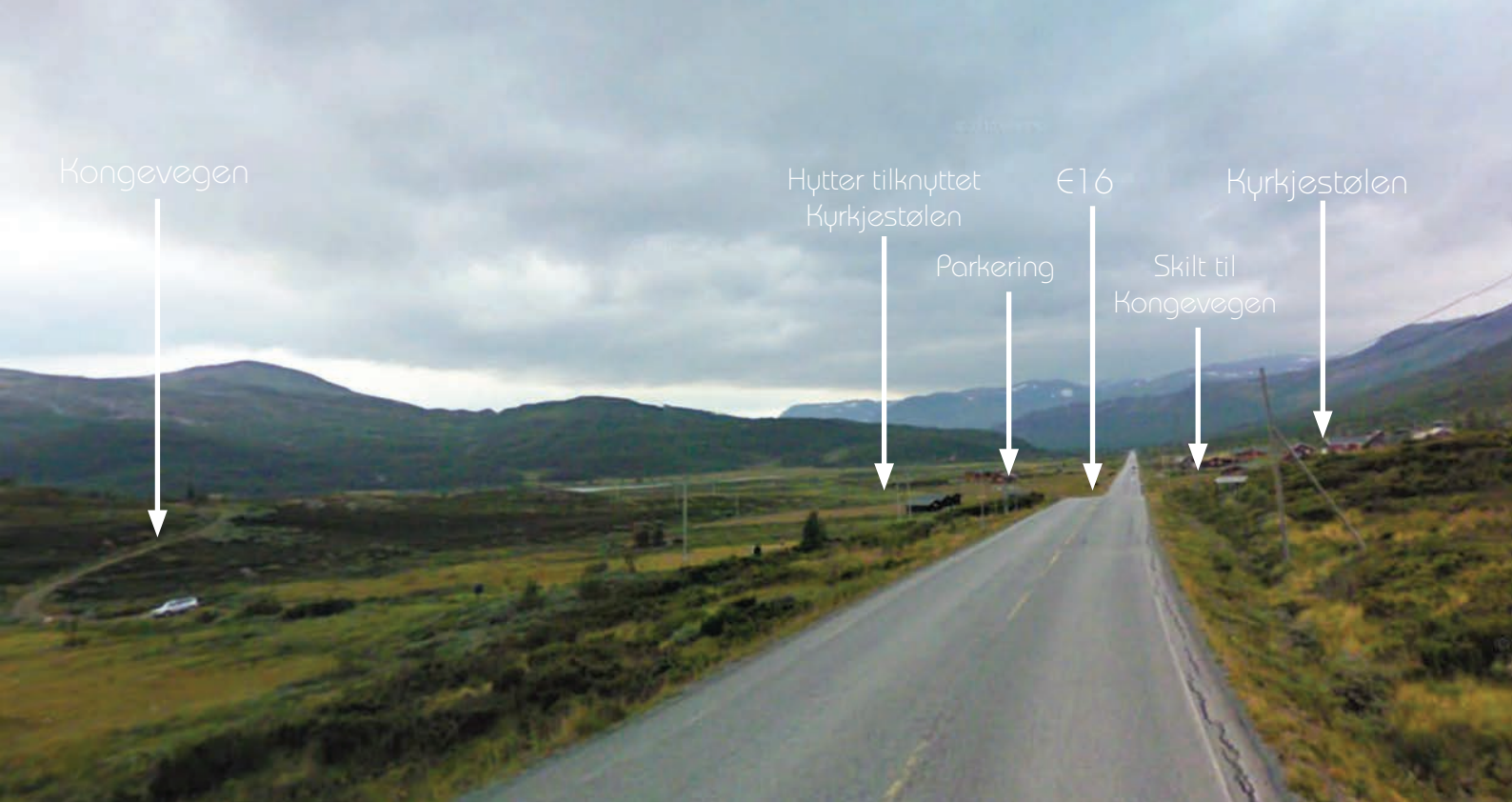
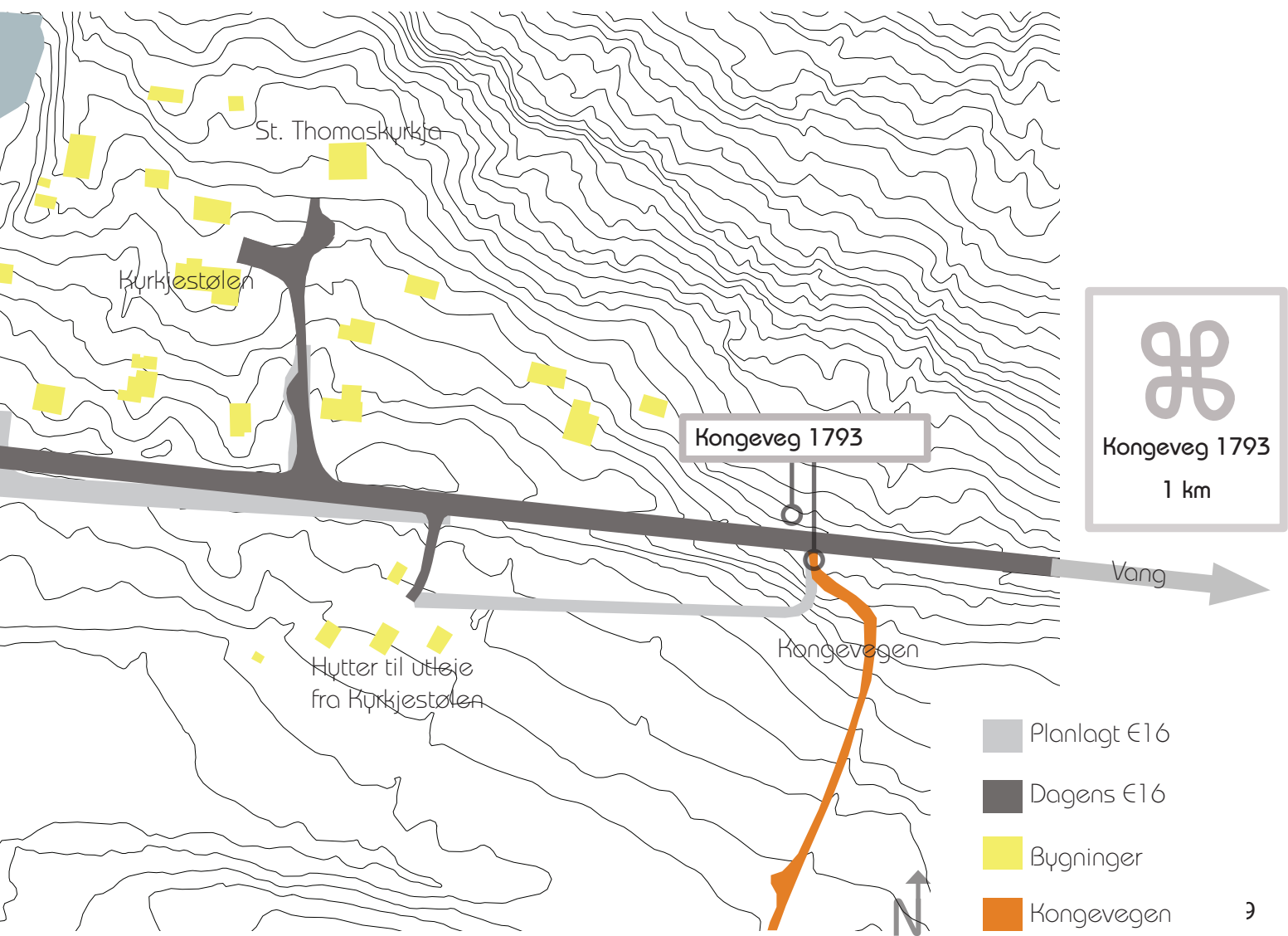


Fig. 28. Området ved Kyrkjestølen sett fra E16. Pilene viser til de viktige elementer og områder.



Muligheter på Kyrkjestølen

Der Kongevegen møter E16 på Kyrkjestølen er et område med stort potensiale for å tilrettelegge med mål om å gjøre Kongevegen mer kjent og invitere til bruk. I tillegg til å være et gunstig område vil utbedringer av E16 føre til endringer som kan gi muligheter for konkrete fysiske tiltak for tilrettelegging på Kyrkjestølen.

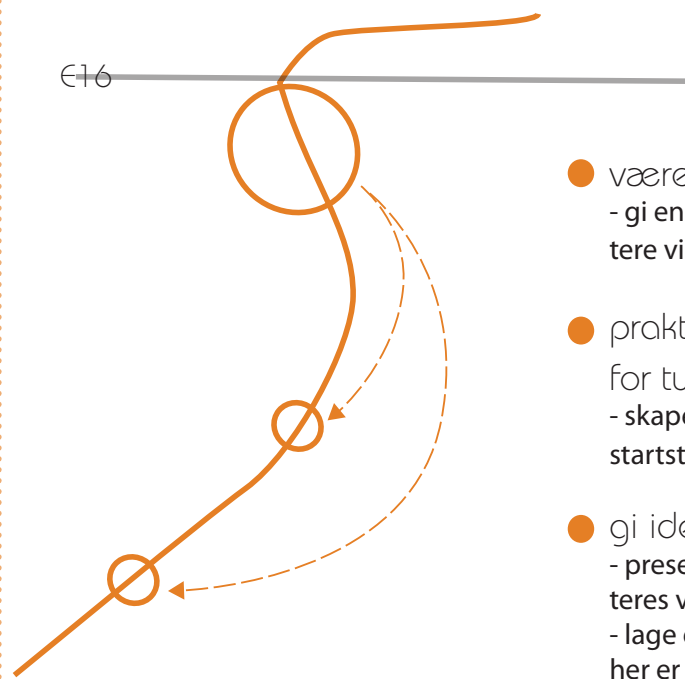
En innfallspørt på Kyrkjestølen vil fungere som både et startpunkt og et slutt punkt for strekningen Kyrkjestølen - Maristuen, alt etter hvor man kommer fra. Dersom man kommer med buss eller bil direkte til innfallspørt som vil bli det første møtet med Kongevegen, et startpunkt. Dersom man starter fra Maristuen vil innfallspørt fungere som et slutt punkt på strekningen

En innfallspørt på Kyrkjestølen kan også fungere som et midtpunkt. Når hele strekningen av Kongevegen over Filefjell blir en fungerende turveg, vil Kyrkjestølen være et stopp på vegen. Innfallspørt kan være retningsgivende ved at Kongevegen. Dersom man kommer fra øst vil dette være hvor vegen går over fjellet bort fra E16. Kommer man fra vest vil dette være det punktet der man igjen følger E16.

Positive kvaliteter ved Kyrkjestølen

- er et historisk viktig møtested mellom øst og vest
- ligger nær E16
- har overnattingsmuligheter idag på Kyrkjestølen
- ligger i nærheten av hyttefelt som kan få øynene opp for Kongevegen.
- har en lite sårbar strekning av Kongevegen for tilføring av nye elementer

Mål for innfallsporten på Kyrkjestølen



- være et formidlingsområde
 - gi en hoveddelen av informasjon her, repetere videre mer forsiktig langs vegen.
- praktisk og inviterende startsted for turen
 - skape muligheter for at det skal være et startsted og møtested
- gi identitet
 - presentere design og identitet som repeteres videre på vegen
 - lage et landemerke slik at man forstår at her er Kongevegen

Alternativer til innfallsport med ulik grad av tilrettelegging

Hvor mye tilrettelegging er nødvendig på en innfallsport på Kyrkjestølen? I hvor stor grad skal det være tilretteleggingen av innfallsporten være for å skape mer positiv oppmerksomhet til Kongevegen over Filefjell og dermed gjøre den til en mer verdifull ressurs? På de neste sidene er tre alternativer utformet med ulik grad av tilrettelegging. De er ment som eksempler for diskusjon og er derfor ikke detaljert fullt ut, men skal fungere som et utgangspunkt. Det skal skje en utbedring av E16 og det mest nærliggende veglandskapet vil endres. De planlagte endringer er benyttet. Det er planlagt en adkomstvegen til hyttene vest for Kongevegen og innfallsportområdet. De nye planene som brukt som utgangspunkt. Det fantest ikke på prosjekteringstidspunktet kart med riktig koterings for landskapet rundt. Koterings er gjort med tverrsnitt av utbedringen av E16, fått av Statens vegvesen som utgangspunkt.

Alternativ 1
enkel
lite kostbart til tak
gjør Kongevegen mer synlig

Alternativ 2
mer tilrettelegging
noe mer kostbart tiltak
skaper et landemerke

Alternativ 3
mer komplisert tilrettelegging
kostbart tiltak
skaper landemerke og funksjon

Utbedret E16

Informasjonsskilt

Parkeringsplass (12stk)

Bord og benker

Ny ankomstveg til
hytter lenger vest,
som føle av ut-
bedring av E16.

Sti til Kongevegen

Kongevegen

Kongevegen

1:500 N

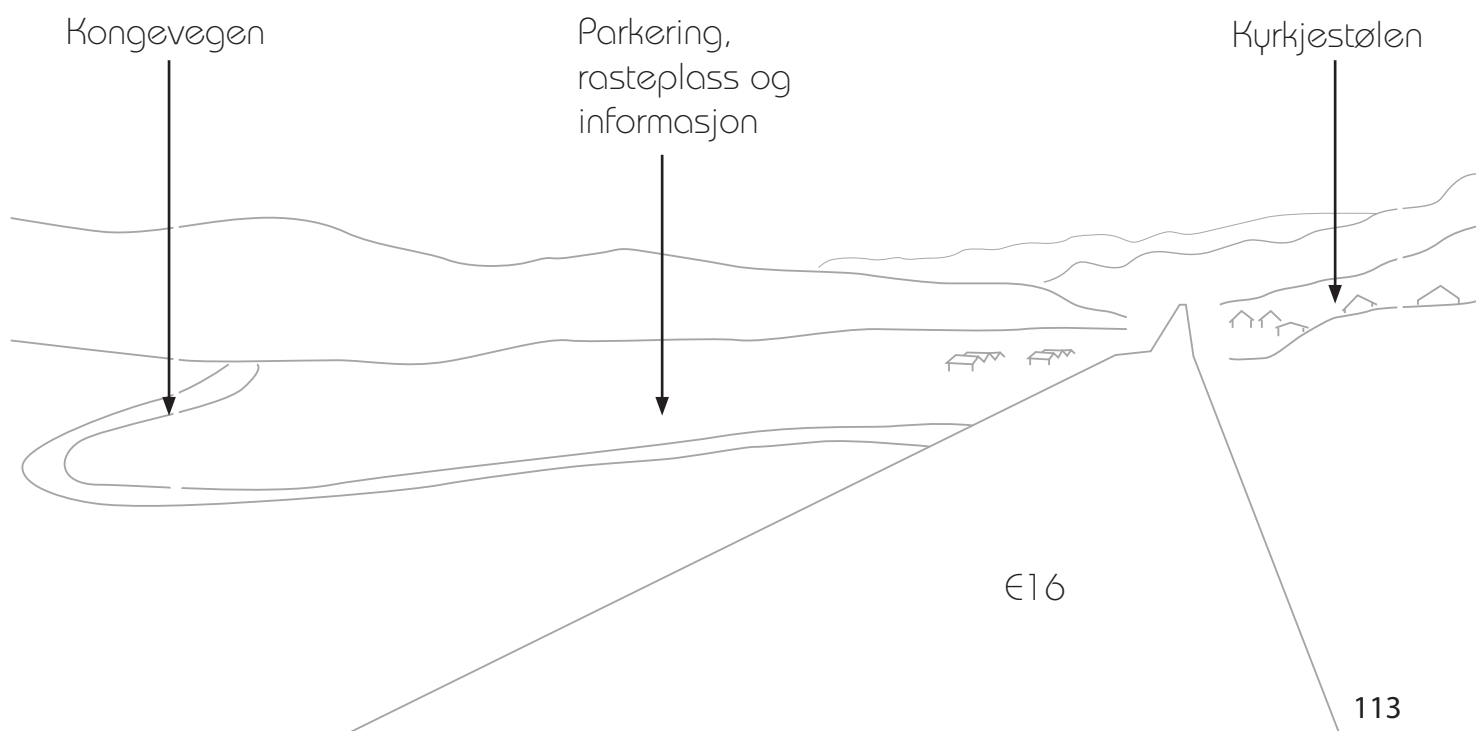
"Velkommen til Kongevegen" - alternativ 1

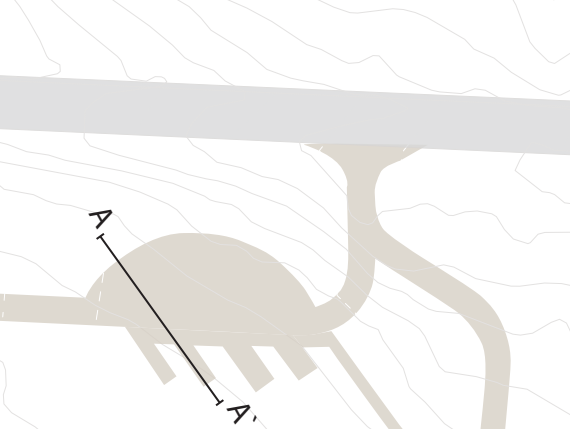
12 parkeringsplasser
Rasteplass med sittemuligheter
Informasjonsskilt som forteller om Kongevegen

Å legge til rette for parkering og rasteplass på innfallsporten vil være et effektivt grep. På denne måten blir innfallsporten mer tilgjengelig for de interesserte på samme tid som man kan introdusere Kongevegen for de som stopper for å ta en pause fra bilkjøringen. Slik blir Kongevegen med sin historie mer kjent.

Parkeringsplassen og rasteplassen er en utvidet del av den planlagte ankomstvegen til utleiehyttene vest for innfallsportområdet. Slik vil tiltaket bli der det allerede er planlagt endringer i landskapet.

"Velkommen til Kongevegen" vil ikke påvirke landskapsbildet negativt. Parkeringen er en forsiktig utvidelse av vegen med en god form. Dette gjelder også den enkle tilretteleggingen med skilt og sittemuligheter. Sitteområdene strekker seg prøvende ut i landskapet i retning Kongevegen for å inspirere til å fortsette på stien, øst for sitteområdene, som leder dit.



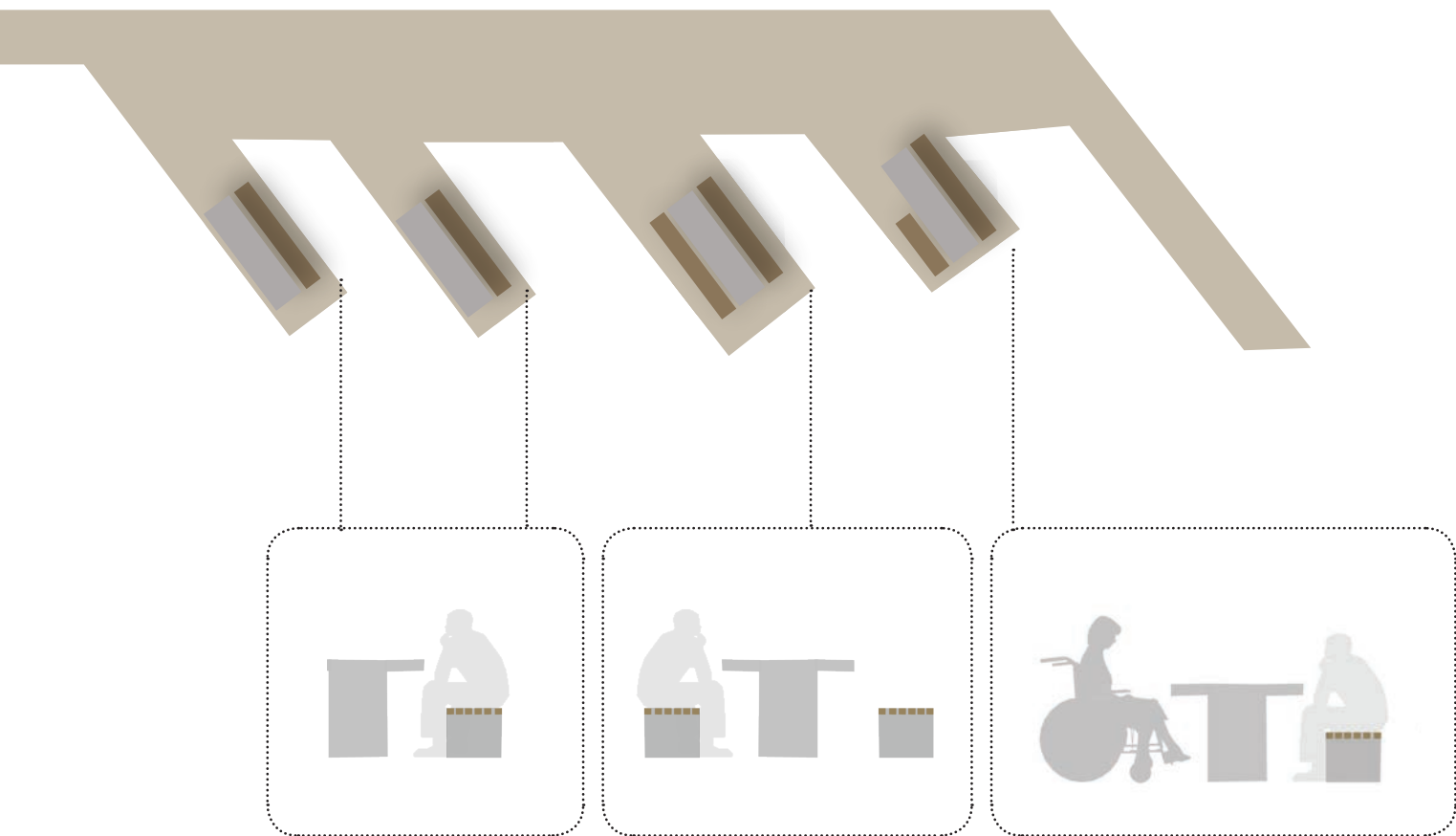


Sittegruppene møter ulike behov.

A og B: For en eller to personer som vil kikke utover landskapet mens de spiser eller slapper av.

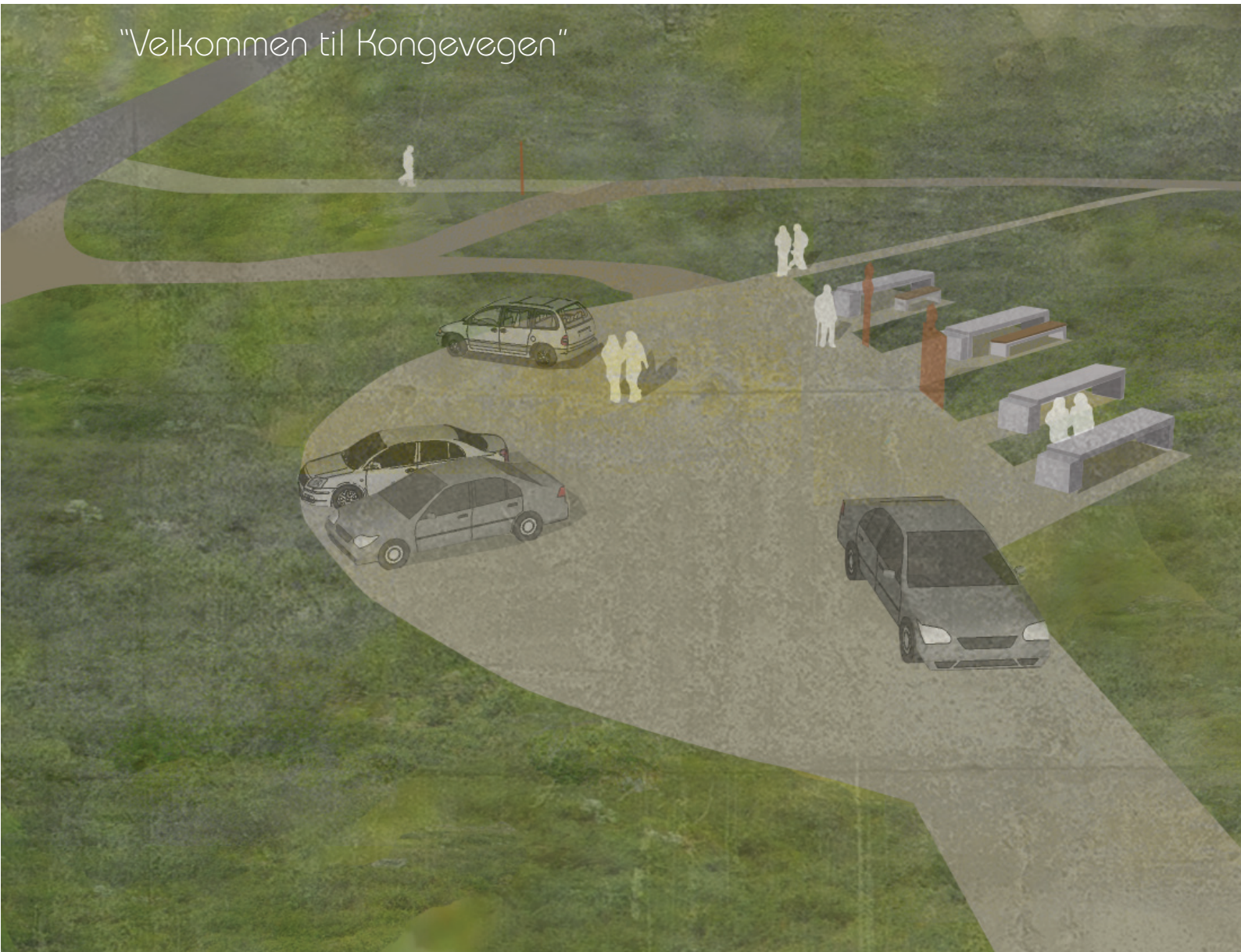
C: For en større gruppe som ønsker å sitte ovenfor hverandre.

D: For en større gruppe som ønsker å sitte ovenfor hverandre og plass til rullestol ved bordet.



A

“Velkommen til Kongevegen”



Alternativ 1 gjør Kongevegen mer tilgjengelig.



Parkeringsmuligheter i nærheten av rasteplass og informasjon.

1:100 A`

Utbedret E16

Landemerket

Parkeringsplass (12stk)

Kongevegen

Parkeringsplass (9stk)

Toalett

Informasjonsskilt
og rasteplass

Ny ankomstveg til
hytter lenger vest,
som føle av ut-
bedring av E16.

Kongevegen

1:500 N

“Landemerket Kongevegen” - alternativ 2

21 parkeringsplasser

Rasteplass med sittemuligheter

Toalett

Informasjonsskilt som forteller om Kongevegen

Landemerke som fanger interessen til bilistene

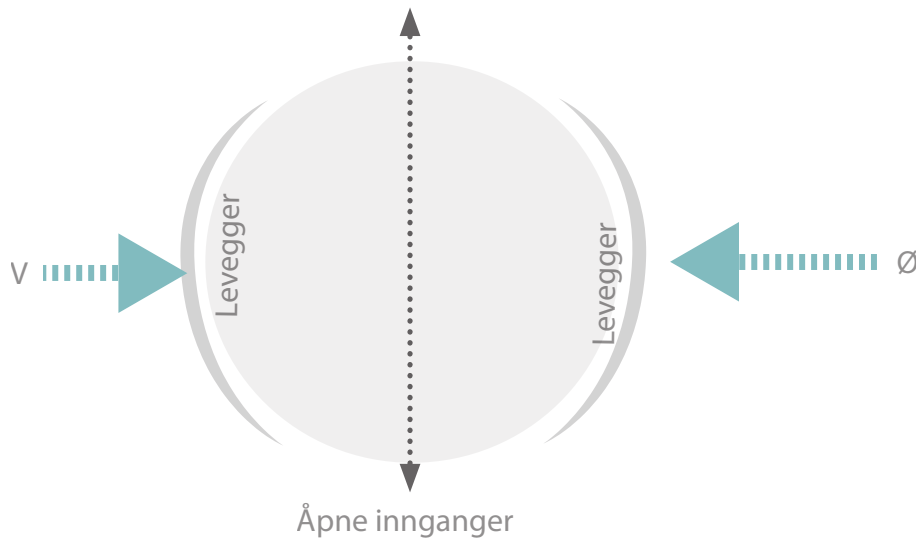
Ved å tilføre et landemerke på Kyrkjestølen blir Kongevegen enda tydeligere introdusert for alle som kjører forbi. Mer oppmerksomhet langs vegen kan føre til at flere blir nysgjerrige og stopper opp. Derfor er utvidet parkering en naturlig videreføring. Denne parkeringen er i likhet med den eksisterende en forsiktig utvidelse av vegen. Denne vil bli lagt der som de tidligere sitteområdene strakk seg ut i landskapet. Informasjon og sitteområder blir flyttet til et oppgradert område som leder videre til Kongevegen.

Alternativ 2 vil gi ta noe mer plass i landskapet enn det første alternativet. Det blir skapt en forventning ved landemerket langs vegen som blir innfridd med en rasteplass og informasjonsområde av høyere kvalitet og historien som blir presentert. Selv om dette tiltaket er en utvidelse vil den ikke dominere negativt i landskapet. Materialvalg og utforming gjør at tiltaket blir en oppmerksomhetssone som treffer landskapet på en harmonisk måte. De nye elementene i landskapet vil være synlig nye, men vil ikke være i sterk kontrast med omgivelsene.

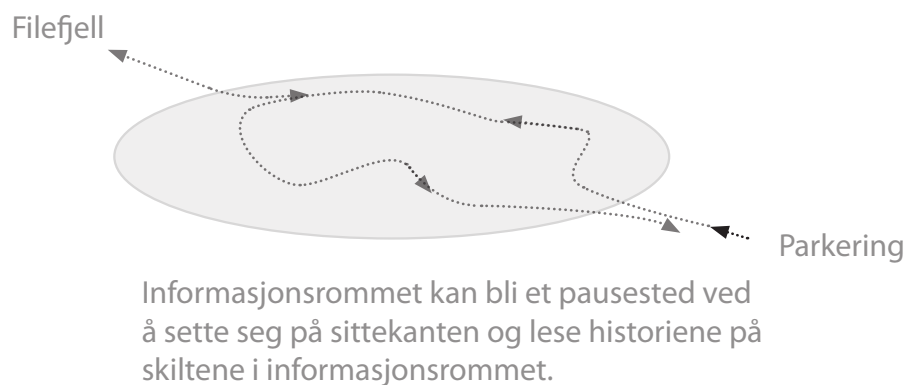
Inspirasjon

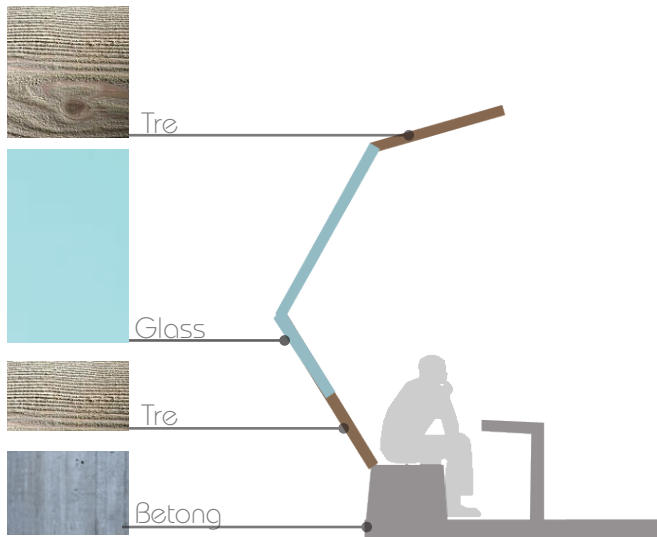
Jeg har funnet inspirasjonen til innfallsportområdet fra noen av egenskapene St. Thomaskirka hadde for de fjellfarende. Kirka hadde dørene åpne for de fjellfarende og deres behov var blant annet tak over hodet og le for vinden.

Vinden følger dalen og den er sterkest fra øst og fra vest.

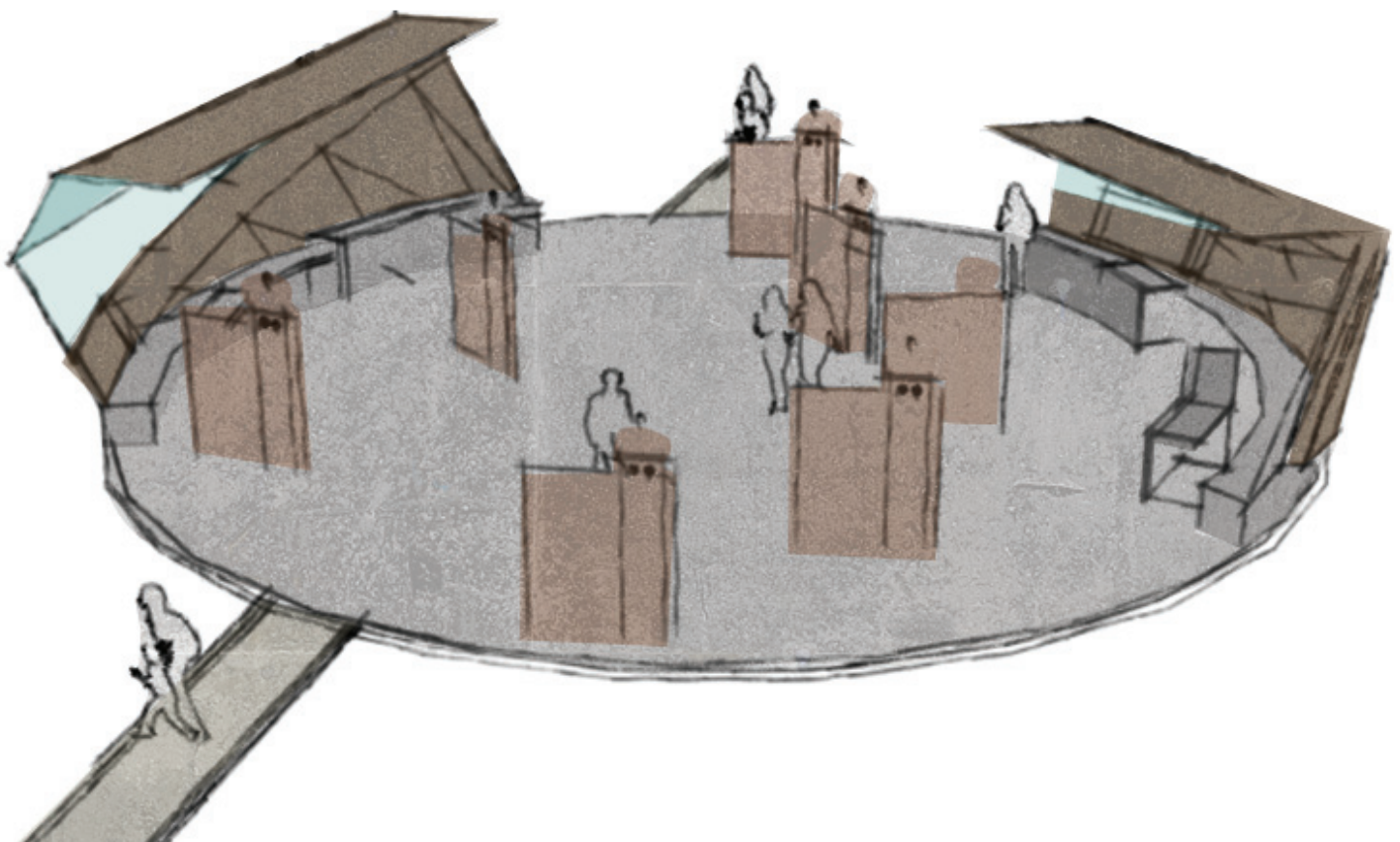


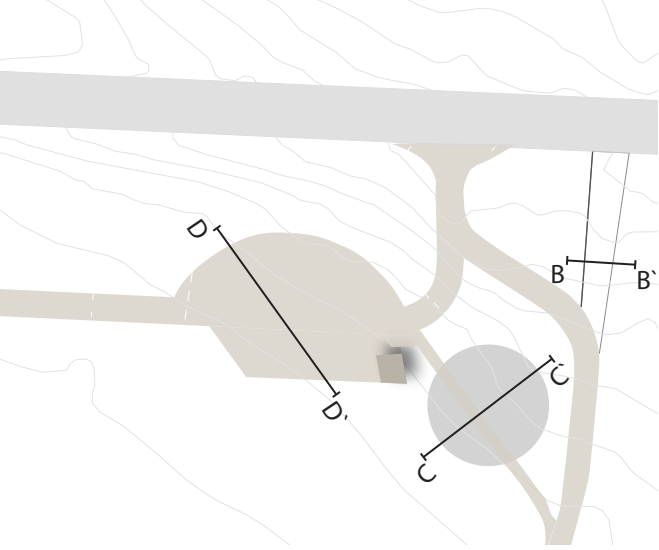
Innfallsporten skal og være et formidlingssted. Langs leveggene kan man sitte i ly for vinden og i sirkelen som dannes mellom disse blir det et fint informasjonsrom.



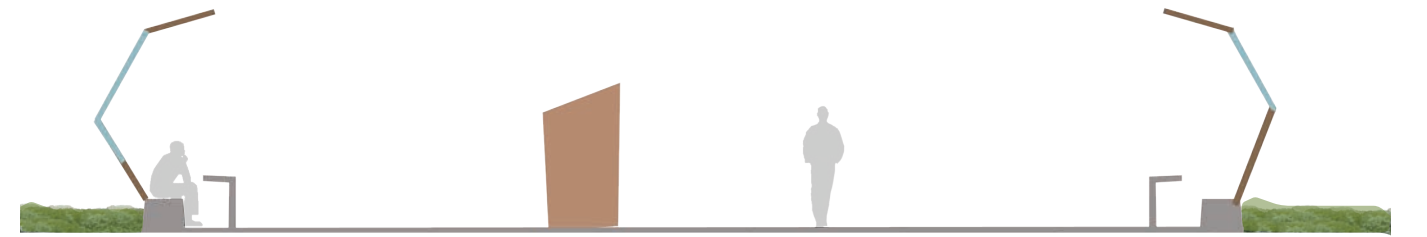


Sitteplassene er langs leveggene. De er i ly for vinden. Leveggkonstruksjonen er av tre og glass. Tre fordi det er et tradisjonelt materiale som stavkirken var bygd av, glass som noe nytt. Glass og tre skrår over i hverandre i leveggen. Glasset gjør at man får se noe av landskapet på andre siden. Flaten, sittekantene og bordene er i betong. Sittekantene har et lag av trespiler slik at man ikke sitter rett ned på betongen.





Den opprinnelig Kongevegen kan gro igjen.
 For vise hvor den opprinnelige vegen gikk
 og bredden på den kan elementer i rusta
 cortenstål bli satt opp.



Snittet viser informasjons og rasteplassområdet. Stien går gjennom plassen der det står skilt med informasjon og historien om Kongevegen. Langs sidene er det levegger med tak.



D

"Landemerket Kongevegen"

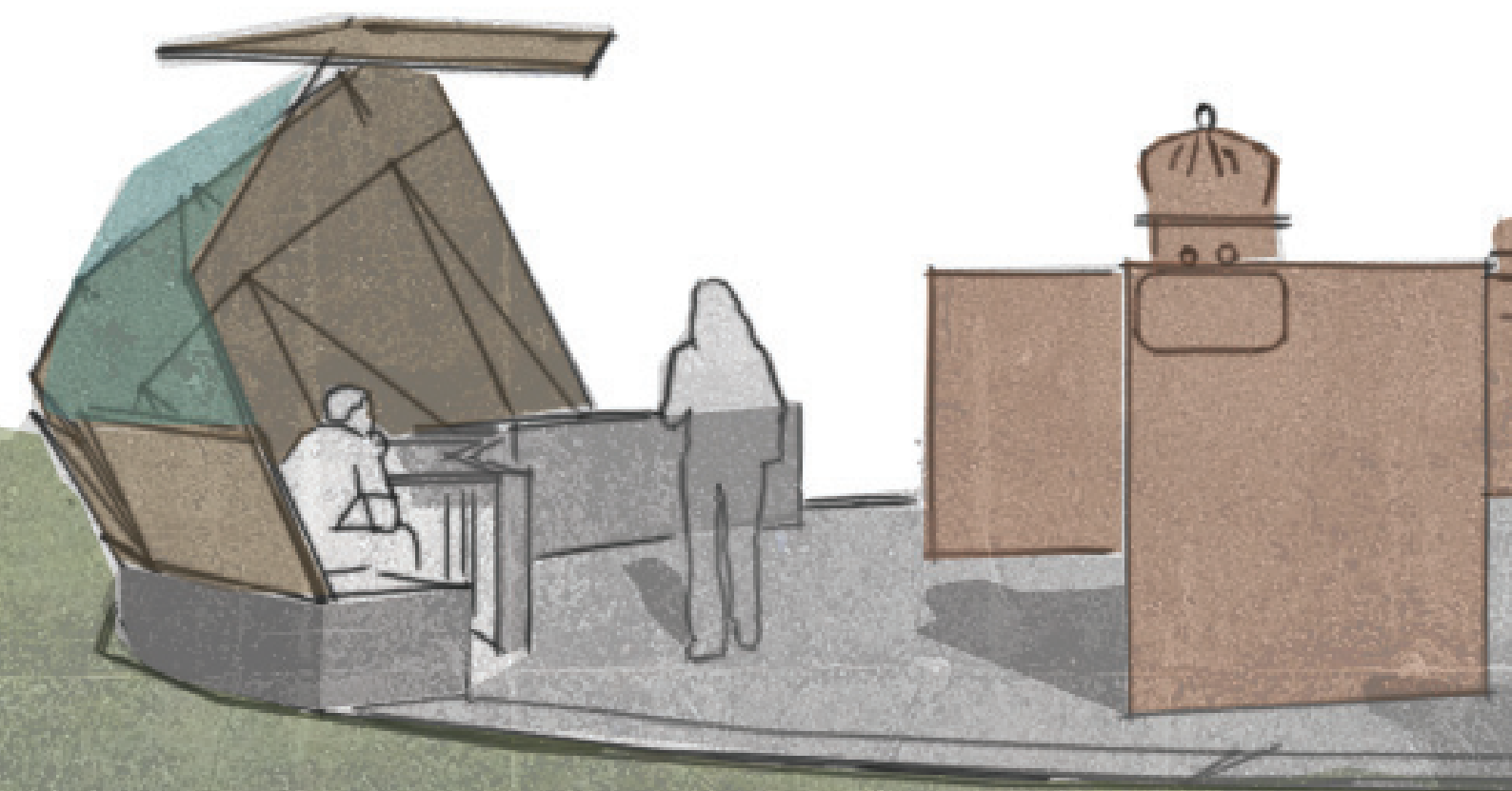


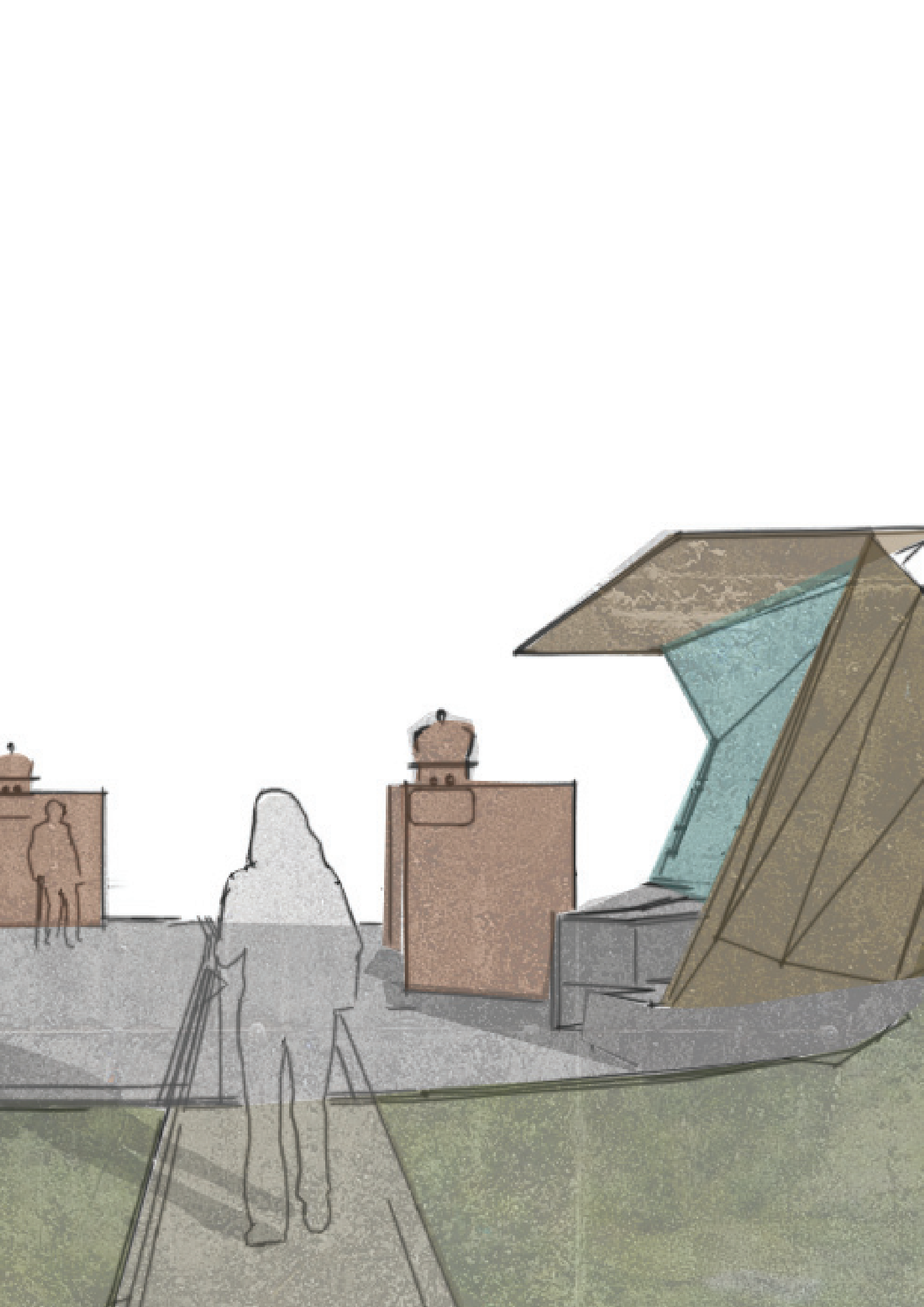
Ved alternativ 2 er Kongevegen tilgjengelig, godt synlig og historien mer kjent informasjonsområdet.



Parkeringen er utvidet med parkeringsplasser der det var rasteplass i alternativ 1.

1:100 D`





Landemerket

Landemerket vil bli lagt merke til og bli noe man kjenner igjen. Prosessen som har resultert i designet på landemerket er beskrevet på side 132.

Å beskrive hvor Kongevegen starter fra Kyrkjestølen vil bli lett å forklare. Landemerket står godt synlig med den brede siden mot de vegfarende på E16, men med en smal side mot resten av det omkringliggende landskapet. Slik får landemerket mest oppmerksomhet til målgruppen, de vegfarende. Ved belysning er landemerket også synlig når resten av landskapet er gjemt i mørket.

Landemerket kan gjentas andre steder langs E16 der det er mulig å komme i kontakt med Kongevegen.





Landmerket er mest synlig for vegfarende på E16, og er synlig også på natten.



Ny E16

Parkeringsplass (13stk)

Parkeringsplass (13stk)

Busslomme

Informasjonsskilt
og rasteplass

Servicebygg

Landemerket

Kongevegen

Kongevegen

Ny ankomstveg til
hytter lenger vest,
som føle av ut-
bedring av E16.

1:500 N

“Den store attraksjonen Kongevegen” - alternativ 3

26 parkeringsplasser

Bussparkering

Rasteplass med sittemuligheter

Informasjonsområde som forteller om Kongevegen

Landemerke som fanger interessen til bilistene

Servicebygg

Dette tiltaket vil bli å tilrettelegge i stor grad og å tilføre mer komfort for de besøkende enn de foregående alternativene. Tiltakene fra “Landemerket Kongevegen” vil også være tilstede slik at man får oppmerksomhet fra vegen, får plass til parkering og blir ledet gjennom et informasjonsområde før man når bygget som tilbyr enda mer informasjon på nye måter og mer komfort med le og varme.

Bygget vil være en kontrast til den historiske vegen. Det vil svært tydelig være noe fra moderne tid og skille seg ut fra eksisterende bebyggelse som er mer tradisjonell.

Inspirasjon

Jeg har funnet inspirasjonen til innfallsportområdet fra de to steinsela som stod ved St.Thomaskirka. Det ene er blitt borte i årenes løp, men det andre er restaurert og står som et fint kulturminne idag. Steinsela hadde fire rom. Det er hovedinspirasjonen til servicebygningen. Formen er inspirert av bøttehanksprinsippet, en utbedring som går i en bue rundt og ikke rett fram.



DE FIRE ROMMENE - SERVICETUN

Bygget møter behovet for le og varme for de fjellfarende og de som er interesserte kan lære noe om attraksjonen de besøker. Bygget inneholder ikke salg av mat eller lignende med håp om at dette vil lokale aktører gripe tak i.

Romfunksjoner



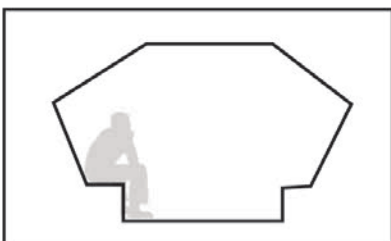
VARMEROMMET

Rommet er mange sitteplasser for å hvile slitne ben og få varmen i seg, eller sitte i varmen for å planlegge turen videre. Rommet har glasvegger slik at man føler landskapet nært mens man sitter i varme og le for været utenfor.



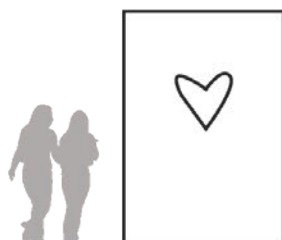
INFORMASJONSROMMET

Rommet er fyllt med informasjon om Kongevegen over Fllefjell og området Kyrkjestølen: om vegbygging og mennesker, historier og sagn. Informasjonen kan presenteres på ulike måter; visuelt gjennom bilder og fotografier, gjennom å lese og auditativt. Auditativt kan fortellinger, dikt og sanger høres slik at informasjonen nås gjennom annen måte.



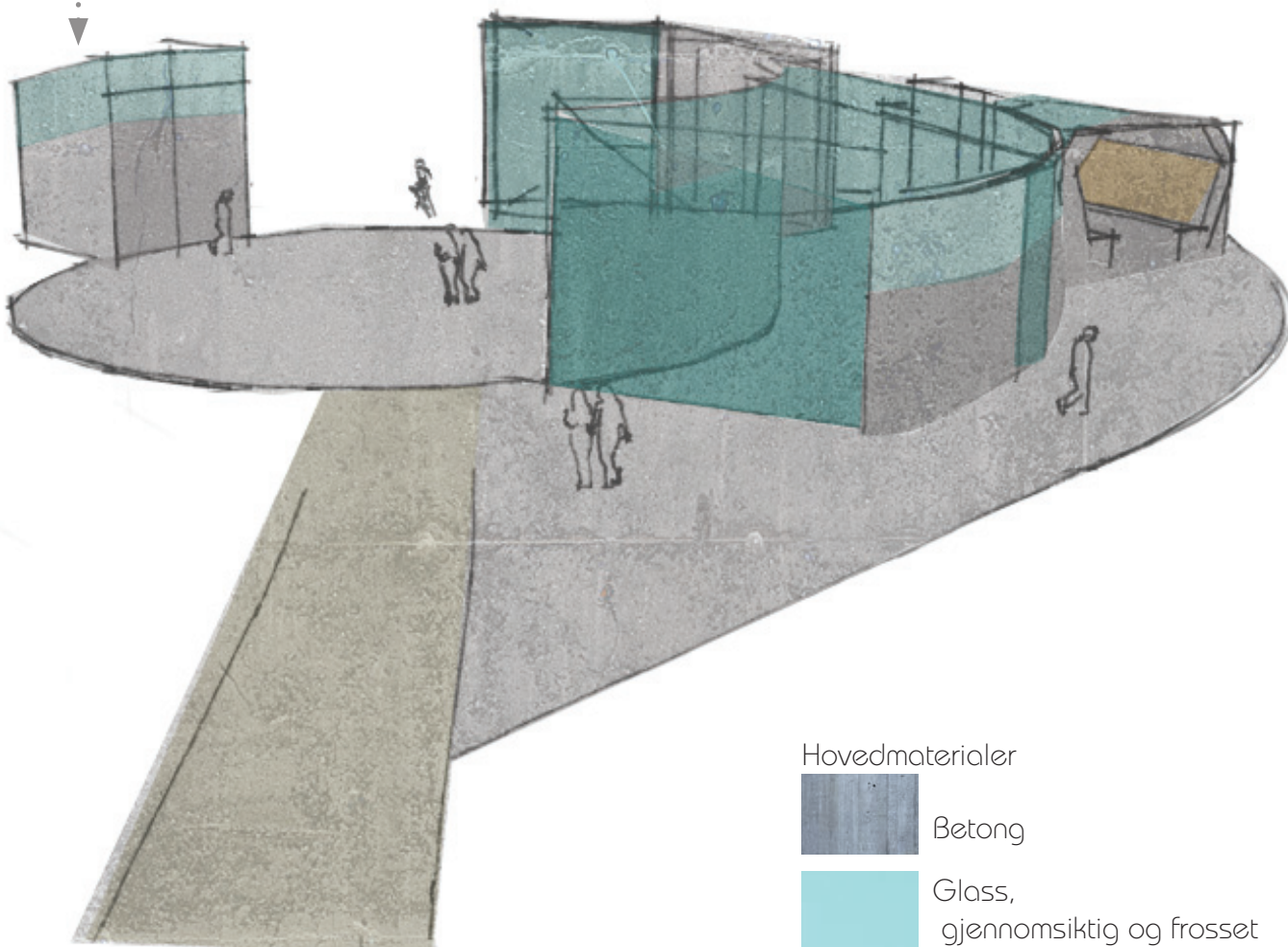
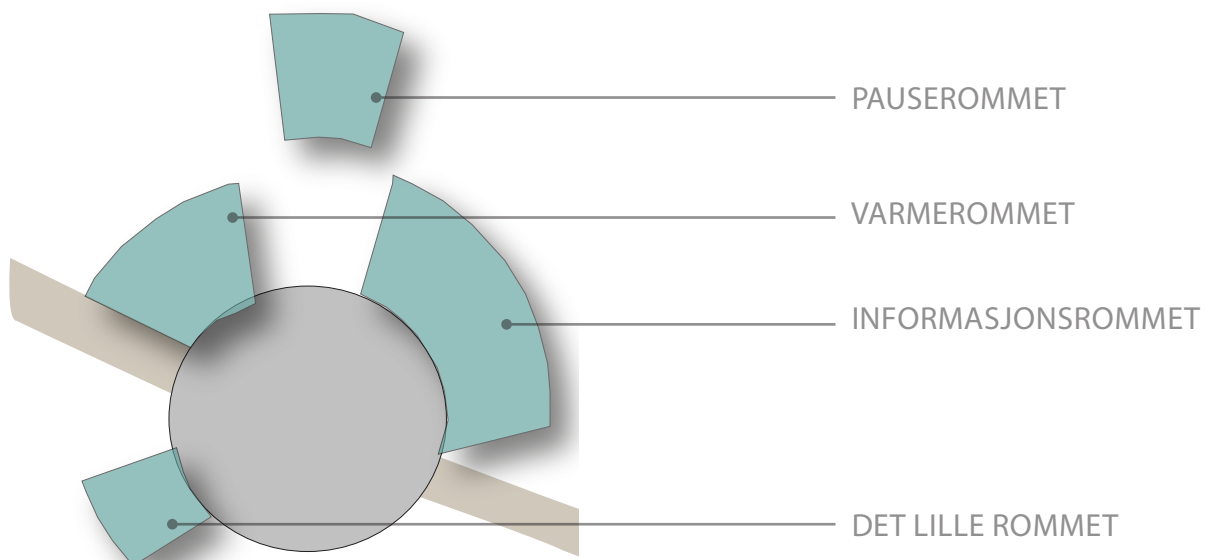
PAUSEROMMET

Rommet der man kan sitte ute i frisk luft i le og under tak. Her kan man spise nisten sin med sine turkamerater eller sitte for seg selv.




DET LILLE ROMMET

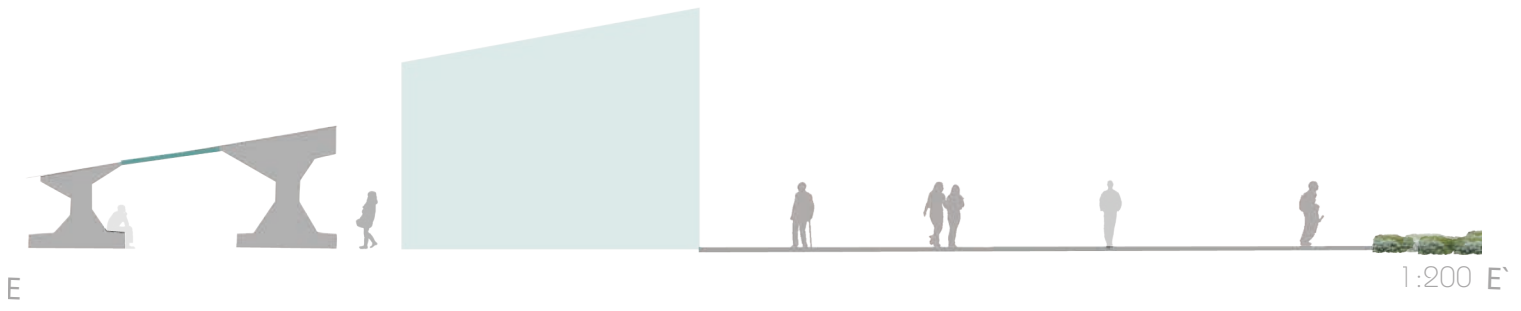
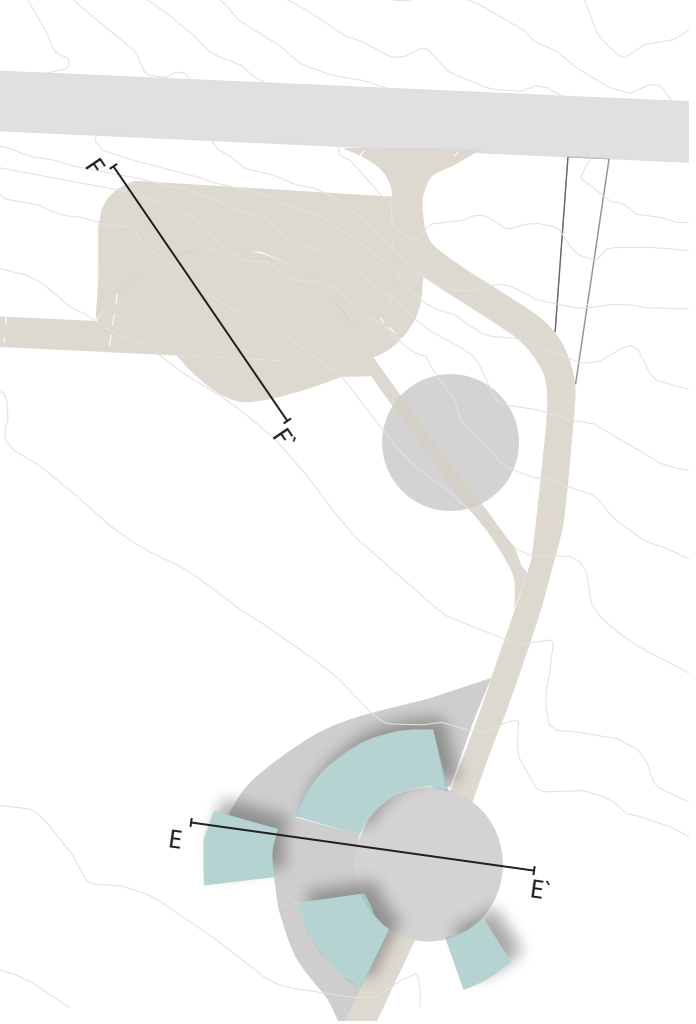
Utedoen som behøves etter en tur på fjellet eller i løpet en lang kjøreturen.



Hovedmaterialer

 Betong

 Glass,
gjennomsiktig og frosset



F

"Den store attraksjonen Kongevegen"



Alternativ 3 er godt synlig gjennom landemerket og bygget, og har god plass til parkering for privatbiler i tillegg til muligheter for bussparkering.



Alternativ 3 har mest parkeringsplass i tillegg til muligheter for bussparkering. 1:100 F

Vegen videre fra innfallporten - ulike formidlingsmåter

Ved tilrettelegging av en historisk veg, der målet å bruke den som ressurs og fremme det historiske som hovedkvaliteten, er det av interesse å se på forskjellen på hvordan vegen fremstod og var i bruk tidligere i forhold til i dag. Både historien om vegen i tillegg til historien om stedene man kommer til kan være med på å fremheve det historiske perspektivet til veg og landskap. Mye av historien er ikke synlig, men må formidles. Hvordan skal man formidle langs Kongevegen over Filefjell? Denne oppgaven tar først og fremst for seg strekningen Kyrkjestølen til Maristuen, men forslagene kan brukes videre på andre strekninger.

God informasjon vil kunne inspirere til bruk, gi kunnskap og sikre at konflikter ikke oppstår siden man gjennom informasjon kan be om at brukerne handler på en måte som er best for den historiske vegen som er et kulturminne. I den sistnevnte forbindelse kan Freeman Tilden, som tidligere nevnt, sitt sitat være en inspirasjon. "Through interpretation, understanding, through understanding, appreciation, thorough appreciation, protection." (Wikipedia) Freeman Tilden var en pioner innen naturvernformidling, men dette er like fullt aktuelt for kulturminner som blir tatt i bruk. Å formidle vil gi kunnskap og videre forståelse slik at det kan oppnås engasjement for bevaring av kulturminnet hos leseren. Det er mange måter man kan formidle på. På de følgende presenteres alternative formidlingsmåter og det vises hvordan de påvirker veglandskapet. Vurderinger av de forskjellige blir gjort i kapittelet om drøfting, kapittel 5.



Formidling som innebærer å tilføre nye kun mindre elementer eller ingen til veglandskapet

Det er i rapporten til forprosjektet (Adriansen og Eikehaug 2010: 118) foreslått formidling gjennom andre kanaler. Vandrebok og brosjyrer kan være tilgjengelige der interesserte ferdes og stopper opp langs vegen, som bensinstasjoner, turistinformasjoner, butikker og overnattingssteder. Disse kan eventuelt supplere skiltinformasjon eller være et alternativt tilbud. Med nyere teknologi blir mulighetene enda flere. Flere og flere har smarttelefoner som gjør at man lettere kan søke opp å finne informasjon. Man kan både lese informasjon eller det kan tilrettelegges for audiotur.



Formidling som innebærer å tilføre nye elementer i veglandskapet

I rapporten til forprosjektet tas utfordringen med formidling i form av skilting opp og det legges et grunnprinsipp om at vegen skal merkes og skiltes med forsiktighet for å unngå at det blir visuelt forstyrrende elementer i landskapet. Informasjonsskilt skal ikke stjele oppmerksomhet fra kulturminnet eller naturen rundt som i dette tilfellet blir den historiske vegen og veglandskapet. Det er i forprosjektet ikke laget en egen skiltmal. Derfor er det foreslått et skilt design på de neste sidene for å ha noe realistisk å vurdere ut ifra.

Formidling - tilføre kun mindre elementer eller ingen

Informasjonen ved en slik formidling kan være mer tradisjonelle som medbrakte brosjyrer eller vandrebok eller mer moderne som applikasjon til smarttelefon. Brosjyrer, vandreboken eller nedlasting av app kan være tilgjengelig ved innfallsporten.

App

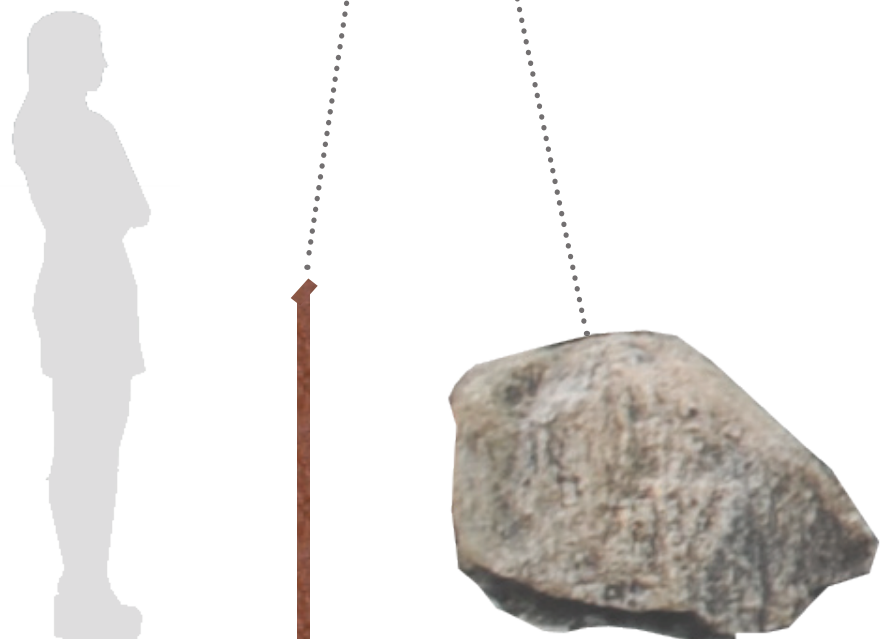
App er en kortversjon av application eller programvare som det heter på norsk og har etter hvert i dagligtalen blitt synonymt med "programvare for mobile enheter". Gjennom en app får man, som med en vandrebok, medbrakt informasjon slik at det ikke behøves å settes ut elementer i landskapet. En mulighet som innebærer å sette ut elementer med "barcode" slik at man kan lese av med smarttelefonen som barcodescanner på de stedene informasjonen gjelder. Elementene behøver ikke å være like store som et tradisjonelt skilt.

Å gi informasjon gjennom digitale hjelpemidler gir muligheter for å tilpasse iden til ulike målgrupper med forskjellige tematurer. Man kan for eksempel ha en barneversjon og en mer kompleks voksenversjon. Det finnes mange muligheter og man kan velge sin egen tur etter egne

interesser og på sitt eget språk. Det gir en valgfrihet. I tillegg er denne formidlingsmåten mer dynamisk ved å det er enklere å videreutvikle informasjonen.

Audiotur

En ny måte å få informasjon og fortellinger på utendørs er å få de auditivt, altså å få høre informasjonen. Dette har lenge vært vanlig innendørs på museer, men det er muligheter til å gjøre det samme utendørs. Hør historiene!



Barcode på mindre elementer eller større steiner på er naturlig eller strategisk plassert.

Vurdering av formuttrykk og materialvalg

Skilt langs vegen kan, dersom de har felles formspråk og materialbruk, gi identitet og kan fungerer som en bekreftelse på at man følger riktig veg. Skiltene kan introduserer ved innfallsporten og man vil gjenkjenne dem videre på vegen.

Ved utforming av skiltene må det vurderes om man skal følge tilbakeføringsprinsippet ved å lage kopier av de som tidligere har vært kjennemerker ved vegen eller om man skal tilføre noe helt nytt med moderne form og materiale. Dersom man skal velge å lage eksakte kopier kreves det kunnskap om disse og vurdere om de er hensiktsmessige ved vegen slik den blir brukt idag. Dersom man velger å tilføre et helt nytt uttrykk bør man vurdere uttrykket etter hvor stor oppmerksomhet de skal ta langs vegen. Opplevelsen av landskapet vil bli påvirket av nye skilt.

Informasjon om de gamle elementer som stod langs den historiske vegen kan man finne skriftlig eller opptegnet beskrivelse på. Dersom dette i er tilfellet kan elementene være gjengitt av kunstnere på den gjeldende tiden, men man må være kritisk siden malerier og tegninger ikke nødvendigvis er den korrekte gjengivelse av virkeligheten.

Skilt og informasjon langs Kongevegen over Filefjell

På Kongevegen over Filefjell beskrev Hammer utforming av bruer og skilt som skulle stå ved bruene. Endestolpe som stod på høyre hånd for brua skulle ha en ramme med kongens siffer med krone utskåret eller malt på, mens på endestolpen like ovenfor skulle ha bruas navn. På den andre siden av brua skulle det stå hvilken tid brua var bygget og hvem som hadde bygget den på endestolpene.

På 1820-tallet ble det utarbeidet standarder av de sentrale vegstyresmaktene på rodestolper, vegviserstolper og milestolper som ble brukt på Kongevegen over Filefjell. Rodestolper er stolper som viste et vegstykke og navnga den som var ansvarlig for å holde den vedlike. Milestolper og halvmilstolper viste det navnet tilsier og vegviserstolper stod plasserte i kryss.

Det er mange kunstnere som gikk Kongevegen over Filefjell og som har gjengitt dette i sine malerier og tegninger. Standardskiltene kan man kjenne igjen på flere av disse.

Skilt med ny bruk

Da Kongevegen var i aktiv bruk var elementene satt opp av praktiske grunner, ved at man skulle finne vegen, vite avstanden og ha oversikt over den ansvarlige for vegstrekningen. Idag vil det fortsatt være aktuelt å gi retningsanvisning og oversikt over hvor man er i tillegg til å formidle informasjon og fortellinger om historien ved tilrettelegging av den historiske vegen. Målet for å vandre over Filefjell er ikke lenger kun å nå destinasjonen for vegen, opplevelsen på vegen er det viktigste. Derfor er det av interesse å formidle historien på elementer langs vegen. Skiltene blir plassert på steder der informasjonen de inneholder er gjeldende.

Skilt på strekningen Kyrkjestølen - Maristua

Siden vegen over fjellet ble vedlikeholdt av det offentlige var det her ingen rodestolper. På vinterstid stod det stikker langs vegen på grunn av brøyting, men det vites ikke om disse ble tatt ned i den korte snøfrie perioden.

Stiftsstøtta i marmor markerer skille mellom øst og vest og står fortsatt idag.



Fig. 29 Tegning med motiv fra da stiftsstøtta stod nede i dalen i en periode. Rodestolpe og halvmilstolpe står ved støtta.

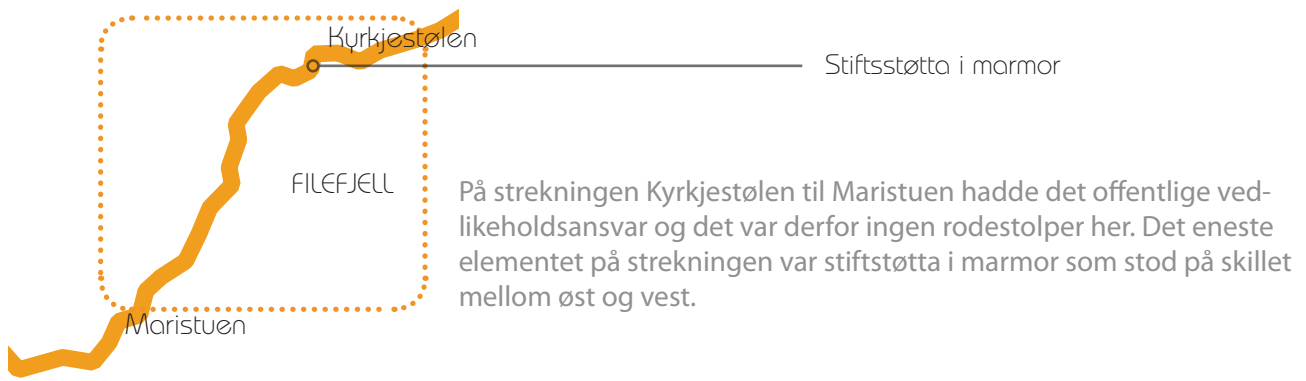


Fig 30 Rode stolpe til høyre for vegen i et motiv fra Galdarne.



Fig. 31 Stiftsstøtta og brøytestikker langs Kongevegen over Filefjell.

Inspirasjon til nytt skilt

Standardtegnningene fra 1820-tallet er detaljerte og kunne være interessante å bruke ved tilrettelegging idag. Skiltene var utformet etter datidens behov og møter ikke alle av dagens behov. Idag ønsker man å formidle historien og informasjon gjennom tekst og illustrasjoner via skilt. Standardtegnningene som er vist på figur 33 ble ikke brukt på strekningen Kyrkjestølen - Maristuen og det ville bli feil å ta de ut av kontekst og bruke den eksakte formen til et nytt formål. Likevel kan de brukes som inspirasjon og utgangspunkt for et nytt type skilt til det nye formålet, formidling av historien.

Statens vegvesen har bestemt en logo til bruk for Kongevegene i Norge. Denne blir naturlig å bruke på Kongevegen over Filefjell. Den øverste delen av logoen, krona, er svært kompleks og jeg har valgt å forenkle den for å få den mer tydelig.

Statens vegvesens kongeveglogo

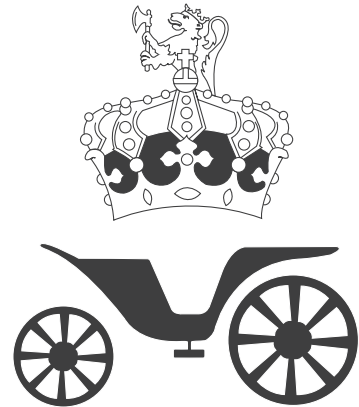


Fig. 32 Statens vegvesen har, av H.M. Kongen den 22.november 1996 fått godkjent en felles offisiell logo til bruk på Kongevegene i Norge.

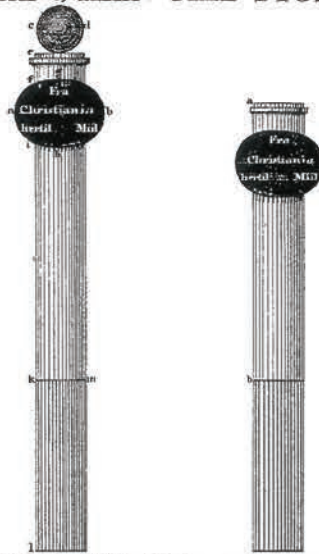
Standardtegninger fra 1820-tallet

VEIWIISNINGS STOLPE.



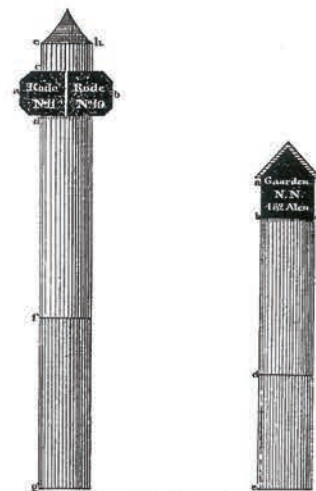
Fra a. til b. 6". Pladen f. i. d. e. 18" lang og 9" bred. Fra c. til f. 2 1/2 Alen. Fra f. til g. 1 1/2 Alen. Fra a. til f. 3 Alen og 3". Fra f. til k. 10". Stolpens Længde 4 Alen.

MIL & HALV MIL STOLPE.



Kuglens Diameter c. d. 10". Fra e. til f. 7". Pladen fra a. til b. 18" og fra g. til h. 14". Fra i. til k. 3 Alen 8". Fra k. til l. 14 Alen. Fra k. til m. 10". Stolpens Længde 4 Alen 10".
Dummevisningerne som vedstaaende, men Høiden a. b kun 2 1/2 Alen.

RODE & GAARD STOLPE



Pladen a. b. 18". c. d. 9". e. c. 6". Stolpens e. f. 3 1/2 Alen. f. g. 14 Alen e. h. 10".
Fra a. b. 9". Fra b. c. 10". Fra a. til d. 42". Spidsen 6". Fra d. til e. 2 1/2".

Stentryk af L. Fehrmann

Fig.33 Standardtegninger av vegvisningsstolper, milestolper og rodestolper på 1820-tallet.

Materialer

Glass og cortenstål

Cortenstål: har en naturfarge som gjør at den harmoniserer med omgivelsene i landskapet

Glass:



Skilt til Sølvveien

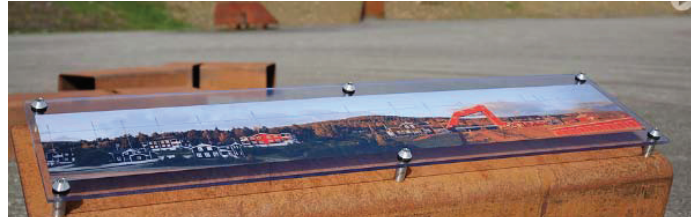
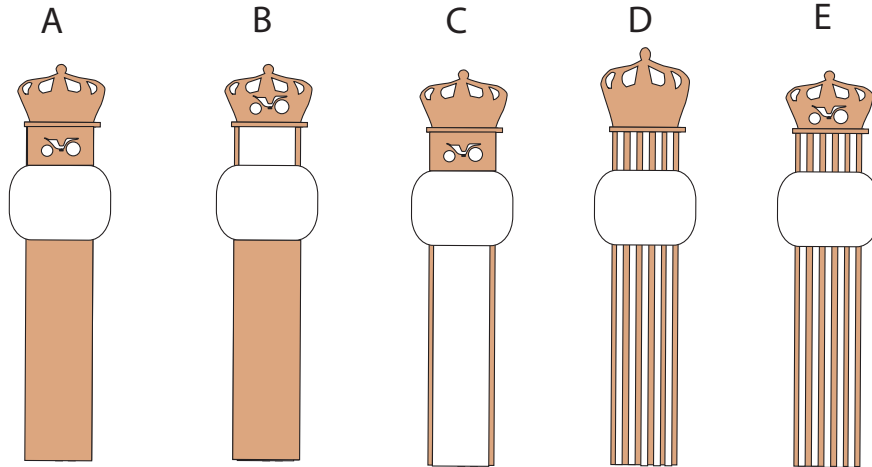


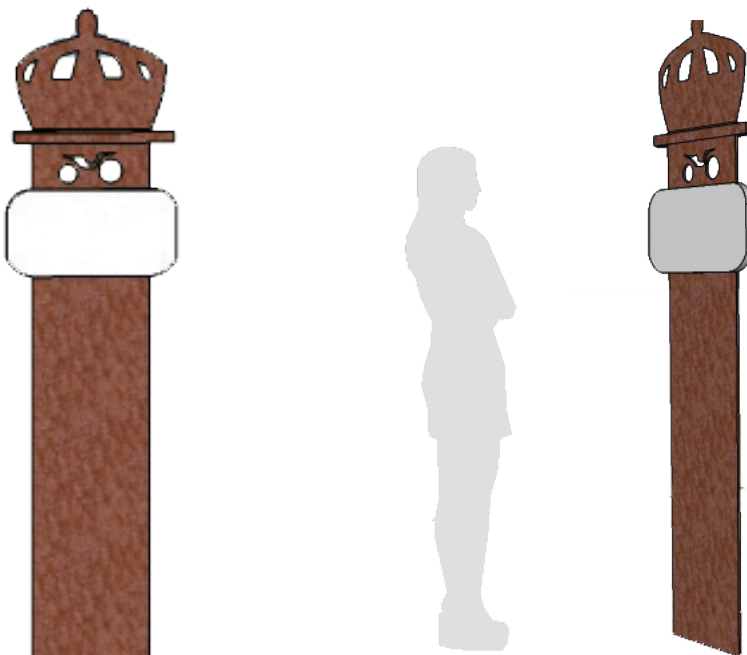
Fig 34 Skilt ved Foldal gruver, turistvegprosjekt.

Designforslag til skilt ved Kongevegen over Filefjell



Alternativer til skiltet er vurdert. Rillene på D og C er inspirert av de lodrette linjer på standardtegningen. Disse er lettere ved at man ser imellom rillene. Men fikk et mer detaljert uttrykk og målet var å ha det svært enkelt, så valget falt på A med en mer høyrest krone som på D.

Designforslag til skilt ved Kongevegen over Filefjell



Skiltet skal være bredt og smalt. Platen med informasjon og kart skal være som vist på inspirasjonsbildet fra Foldal gruver øverst på siden.

De ulike formidlingsalternativene påvirker opplevelsen av veglandskapet på forskjellig måte

Formidling - tilføre fysiske elementer i form av skilt



Bildet viser situasjonen som blir ved at det blir satt opp et nytt element i form av et skilt.

Formidling - tilføre kun mindre elementer eller ingen

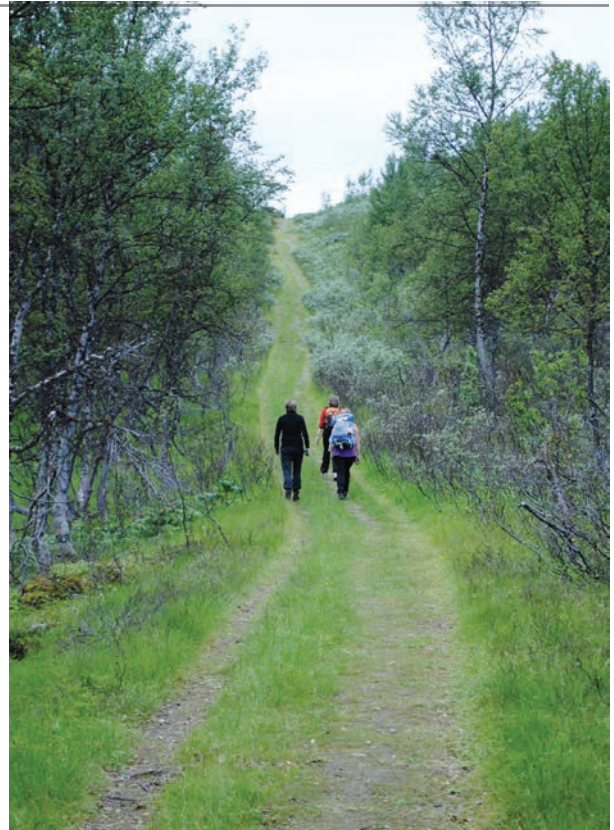


Bildet viser situasjonen med medbrakt formidling via app eller vandrebook eller barcode nedsenket i den eksisterende steinen.



Til venstre: Bildet viser skiltet satt opp ved vegen i dalsiden, der det er høyere vegetasjon.

Under: Bildet til venstre viser et lite element, som ikke tar mye oppmerksomhet i vegrommet, i cortenstål som har en bar code som man kan lese av med smarttelefon. Bildet til høyre viser hvordan dagens situasjon er og hvordan landskapet forblir uendret med medbrakt formidling.



Vegen videre fra innfallsporten - vegdekket

Alternativene på hvordan vegen blir tilrettelagt for bruk er valgt å vises i scenarioer på det mest sårbare landskapet på strekningen.

Tilbakeføringsprinsippet

Å følge tilbakeføringsprinsippet vil si å gjenopprette den standarden som var på Kongevegen da den først ble anlagt og var i aktiv bruk. Dette innebærer at man anlegger vegen på nytt med Hammers standard. Vegen kommer tilsammen være 10 alen bred, selve vegen 7 alen og grøftene 1,5 alen på hver side. Det vil da bli en bred veg med grusdekke. Vegen vil kunne bli et godt sykkelvegtilbud.

Kongevegen vil ved dette prinsippet bli god å gå på og kunne bli brukt som sykkelveg. Når vegen først ble anlagt var det bestemt hvem som skulle vedlikeholde og hvor ofte. Det er mangelen på vedlikehold over lang tid som har ført til dagens standard. Å holde denne standarden vil en vedlikeholdsplan være helt nødvendig. Dette vil innebære jevnlig arbeid og være kostbart.

Spørsmålet om det skal brukes naturgrus eller maskinknust grus vil bli stilt. Opprinnelig var det naturgrus og ville vært det mest riktige å bruke, men denne vil lettere spre seg utover og et mer aktivt vedlikehold behøves enn ved bruk av maskinknust grus.

Dersom det blir brukt maskingknust grus vil det ikke være tilbakeføringsprinsippet som blir brukt. Det vil da være en moderne oppgradering.

Kongevegen vil som en bred, nyanlagt grusveg vil ta mye oppmerksomhet i landskapet, spesielt på høyfjellet. Her vokser vegetasjonen sakte slik at det vil ta mange år før den får alderspreg og bli mer i ett med landskapet. Den vil i lang tid virke fremmed i et ellers så uberørt landskap. Den historiske opplevelsen vil ikke være særlig gjeldende.

Kontinuitetsprinsippet

Ved å følge kontinuitetsprinsippet vil Kongevegen etterhvert bli bli smalere og smalere etterhvert som vegetasjonen vokser



Bildet er tatt sommeren 2011 på høyfjellet



Tilbakeføre slik at Kongevegen får tilbake sin opprinnelige standard

innover samtidig som den ødelegger vegkroppen. Det er dette prinsippet som til nå har blitt fulgt på Kongevegen ved at vedlikeholdet har stoppet og naturen tatt over. Dersom ingenting blir gjort vil denne utviklingen fortsette.

Vegen vil ved å følge dette prinsippet miste sin karakter ved å bli en sti. Kongevegen vil få det samme uttrykket som andre turstier og vil med dette ikke skille seg visuelt ut som en historisk veg.

Det er mulig å hindre nedbrytningen med skjøtsel og igangsette midlertidige tiltak. Å rense grøfter og restaurere stikkrenner vil være en oppgradering som vil bevare Kongevegen lengre uten å tilbakeføre fullstendig. Ved grøftene blir renset vil bredden på vegen komme tydeligere frem.

Kongevegen vil som sti vil gi liten historisk opplevelse og landskapet vil være gi den største opplevelsen på vandringen over Filefjell.

Poetisk tilbakeføring

Poetisk tilbakeføring vil si å tilbakeføre på en alternativ måte ved å tilføre noe nytt som forteller noe om hva som har vært. Kongevegen sitt sterkeste karaktertrekk er bredden på vegen og at den går svært rett uten å ta hensyn til topografien. Idag aner man bredden på vegen fordi vegetasjonen ikke har grodd helt inn i vegbanene enda. Dersom man ikke skal tilbakeføre ved å anlegge vegen på nytt kan man fremheve Kongevegens karakter ved å tilføre noe som viser bredden på vegen selv om selve vegdekket gror mer til.

Elementene som viser vegbredden viser at dette er noe mer enn en vanlig tursti. De kan henspille, i tillegg til den tidligere bredden, på brøytstikkene som stod langs vegen her på vinterstid.

Landskapsbildet vil ikke bli dominert av elementen dersom de blir laget i et materiale, f.eks cortenstål, som harmoniserer med omgivelsene og at de ikke stikker for høyt opp.

Kontinuitetsprinsippet



Ved å følge kontinuitetsprinsippet vil Kongevegen til slutt bli til en sti.

Poetisk tilbakeføring



En mer forsiktig variasjon av tilbakeføring veg å tilføre elementer for å vise bredden på Kongevegen.

Oppgaven har tatt for seg eksempelstudier og videre et konkret casestudie. Eksempelstudiene omfatter temaene: Veg og omgivelser, tilgjengelighet, skilting og formidling. Temaene fant jeg svært relevante å ta med videre i det konkrete eksempelet som har vært Kongevegen over Filefjell. I tillegg kom behovet for innfallsport for å bedre tilgjengelighet til den historiske vegen frem av eksempelstudiene og er et av hovedtemaene i casestudiet. Hovedtemaene som er presentert med alternativer er innfallsport, vegdekket og formidling, og er alle viktige ved tilrettelegging av for bruk av kulturminner i veglandskap som ressurs. I dette kapittelet skal temaene vurderes og drøftes.

Felles målsetning og helhetlig tilrettelegging

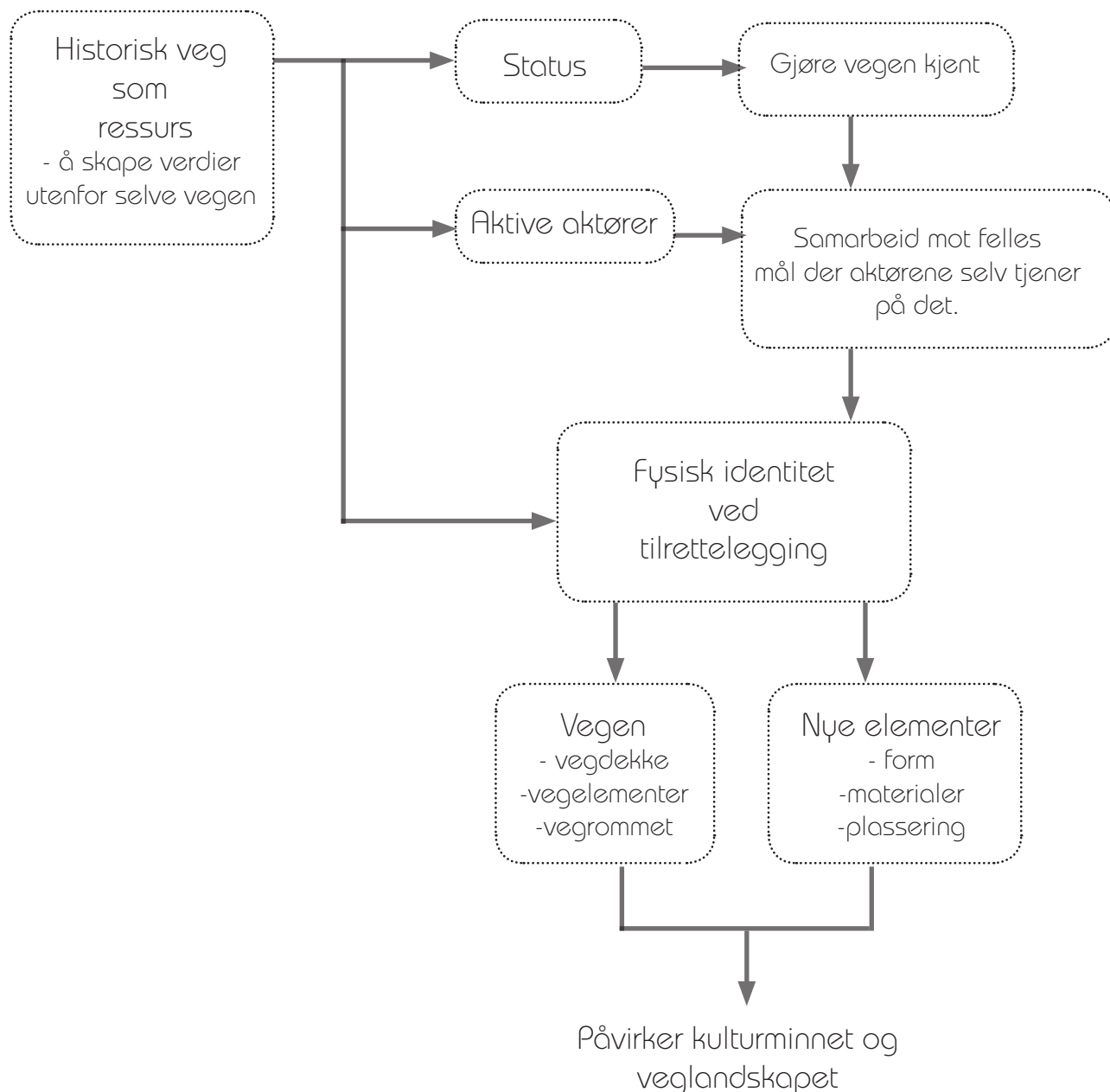
I eksempelstudiene kom det fram at dersom kulturminner og historiske veger skal fungere som ressurs må de tilrettelegges og gjøres mer kjent. Med ressurs menes det her at kulturminnet eller den historiske vegen skal skape verdier utenfor seg selv. Den skal være utgangspunkt for verdiskapning. "Regjeringen mener at kulturarven er en viktig ressurs som kilde til kunnskap og opplevelse og for utvikling av lokalsamfunn og verdiskapning innenfor næringslivet" (St.meld. nr. 16:10) Et kulturminne eller historisk veg vil ikke fungere som ressurs i denne sammenheng dersom det ikke er kjent for folk og potensielle brukere. Kulturminnet/den historiske vegen behøver en identitet, både muntlig og fysisk. Det behøves en status og informasjon som er tilgjengelig og tydelig.

Det er ofte mange aktører som er interessert i kulturminner og historiske veger, noe som i utgangspunktet svært positivt. Utfordringen med mange engasjerte aktører er at de alle tilfører sitt bidrag ved tilrettelegging. Denne mangelen på koordinering fører til et fragmentert uttrykk og skaper forvirring. Den Trondhjemske Kongevegen over Gjelleråsen er et tydelig eksempel på dette. Der var det flere skilt med ulik utforming og ulike navn som forvirret. Dersom de aktive aktørene jobber sammen mot et felles mål vil dette kunne gi store positive utslag. På den måten kan også verdien av kulturminnet eller den historiske vegen stige i form av å bli mer tydelig og dermed mer attraktiv å bruke og bli en ressurs. Et samarbeid vil komme både kulturminnet og aktørene til gode.

Å gi en sterkere identitet til kulturminnet eller den historiske vegen kan gjøres gjennom mange formidlingskanaler som påvirker inntrykket av denne. Et eksempel på dette er kulturminneloypa.no der man har mulighet til å lese gjennom historiene rundt den historiske vegen før man går den. Her finnes ofte fyldigere informasjon enn det som står på skilt langs vegen eller ved kulturminnet.

En ting som påvirker kulturminnet og historiske vegen direkte og visuelt er fysisk tilrettelegging. Fysisk tilrettelegging kan være å tilføre formidling i form av skilting eller andre elementer som rasteplasser. Istandsetting og oppgradering er også tilrettelegging som påvirker kulturminnet eller den historiske vegen. Det synlige historiske perspektivet i form av synlig gammelt materiale og byggeteknikker påvirker opplevelsen i svært stor grad. Kan man få den historiske opplevelsen av en moderne istandsatt veg? Kongevegen over Krokskogen er et eksempel der man fikk det historiske perspektivet til tross for at man gikk på en moderne oppgradert kjøreveg. Her fikk man historien hovedsakelig gjennom informasjon og historier på skiltene man passerte. Den fysiske tilrettelegging er i høyeste grad med å påvirke opplevelsen av kulturminnet. "Dagens generasjon er forpliktet til å forvalte kulturminnene med respekt for dem som har levd og for dem som kommer etter oss." (St.meld.nr. 16:5). Dette står i den samme Stortingsmeldingen som oppfordrer til bruk av kulturminner som ressurs til opplevelse og som utgangspunkt for verdiskapning. Det er derfor utrolig viktig å vurdere alternativene man har ved tilrettelegging siden det i tillegg til opplevelsen påvirker kulturminnet i seg selv. Tilrettelegging påvirker også det omkringliggende landskap og er dermed aktuelle utfordringer for landskapsarkitekter som har en holistisk tankegang. Erfaringer fra samtaler med fagpersoner med ulik yrkesbakgrunn er at deres gjeldende fagfelt naturlig nok står i fokus. Koordinering er like viktig mellom faggrupper som mellom andre frivillige aktører. Det er helt nødvendig

med samarbeid slik at man får samlet engasjementet til et felles mål ved tilrettelegging og istandsetting av kulturminner i veglandskap og historiske veger. Denne oppgaven tar derfor for seg ulike alternativer slik at man har et konkret utgangspunkt å diskutere ut i fra. Eksemplene har vært knyttet til en konkret situasjon, men temaene vil kunne være aktuelle i lignende situasjoner.



Diagrammet viser det som er tatt opp i teksten. For at en historisk veg skal fungere som ressurs behøves, i tillegg til å gjøre vegen kjent, koordinering av engasjerte aktører og yrkesgrupper slik at det jobbes sammen mot et felles mål. Med felles mål behøves videre en organisering av tilrettelegging med vurdering av de ulike valgmulighetene for å gi en best historisk opplevelse. Dette er en rolle for landskapsarkitekten som har en holistisk tankegang og har erfaring med å sette sammen ulike fagfelt for å få en best mulig kombinasjon.

Innfallsport

Behovet for innfallsport kom frem av eksempelstudiene i kapittel 3. En innfallsport vil kunne tydeliggjøre hvor den historiske vegen går, unngå forvirring og lede til bruk. Tilrettelegging av en innfallsport bør være et sted der det autentiske preget på den historiske vegen ikke er sterkest, dersom det er valgmuligheter. I områdene med lite autentisitet vil ikke ny tilrettelegging påvirke den historiske opplevelsen. Hovedtyngden både av informasjon og nye elementer plasseres i dette området uten at det forringer den historiske opplevelsen. På den måten kan resten av strekningen være mer forsiktig tilrettelagt slik at vegen får oppmerksomheten.

På Kongevegen over Filefjell er Kyrkjestølen et svært velegnet område for innfallsport. Kongevegen ligger så nær av E16 kan innfallsporten fungere som en rasteplass. Alternativene som er presentert kan fungere som alternativer eller som faser i en utviklingsprosess. De tre alternativene har gradvis mer tilrettelegging, flere parkeringsplasser og høyere standard.

"Velkommen til Kongevegen" // Alternativ 1

Dette alternativet vil gjøre Kongevegen over Filefjell noe mer tydelig ved Kyrkjestølen enn den er i dag. Det enkle tiltaket med å tilføre parkeringer nær selve Kongevegen er effektivt og vil medføre lettere tilgjengelighet. Alternativet 1 er svært forsiktig og vil ikke påvirke verken landskapet eller Kongevegen som historisk veg negativt.

"Landemerket Kongevegen" // Alternativ 2

Landemerke vil fange oppmerksomheten når man kjører på E16 ved Kyrkjestølen. Når denne blir satt opp kan både nye vegfarende og de som har kjørt forbi Kyrkjestølen i årevis, få øynene opp for den fascinerende kulturminnet som Kongevegen er. Det vil bli et kjennemerke som mange vil oppdage og videre pirre nysgjerrigheten til å få vite mer om hva dette landemerket står for. Målet med at det skal være mest synlig for de som kjører bil. Materialet og utforming vil føre til at landemerke-elementet ikke dominerer for mye i landskapet sett fra andre vinkler fordi elementet er flatt. Eller er parkeringen utvidet på samme måte som den eksisterende, som en utvidelse av den eksisterende vegen og rasteplassen er oppgradert til en høyere standard. Landemerke-elementet vil være den største virkemiddelet i dette alternativet.

Informasjonsområdet skal ligge som en øy i vegetasjonen og være et rom man kan gå gjennom for å nå Kongevegen eller besøke som en pause før man går tilbake til bilen. Plassen vil ta mer oppmerksomhet enn sitteområdene i alternativ 1.

"Den store attraksjonen Kongevegen" // Alternativ 3

Dette alternativet er det som tar mest oppmerksomhet i landskapet og vil påvirke omgivelsene i størst grad. Bygningen kommer i tillegg til å bevare utformingen og tilretteleggingen fra alternativ 2. De to foregående alternativene er mer forsiktige, de har materiale og utforming som ikke skal ta for mye plass i landskapet. Til og med landemerket er plassert for å skape oppmerksomhet sett fra E16, og ikke fullt så mye fra resten av landskapet. Alternativ 3 med bygget følger "kontrastskolens" prinsipper og er det alternativet som vil bli mest synlig.

Alternativene som faser i en prosess?

Alternativene kan fungere svært godt som faser i en prosess. Dersom det blir gjort i slike faser kan man få gjentagende oppmerksomhet som kan være svært positivt for Kongevegen som attraksjon. I tillegg kan man vurdere behovet for de neste alternativene underveis istedenfor å gå rett på alternativ 3. Tilretteleggingen kan utvides og oppgraderes dersom det blir behov for det. Kan hende kan man gjøre noe før alternativ som en igangsettende og første fase i en prosess? I 2013 er det det 220 år siden Kongevegen var ferdig anlagt. Kan man gjøre noe i denne sammenheng? Det kan være et stunt som skaffer Kongevegen og prosjektet med tilrettelegging oppmerksomhet? Innfallsområdet ved Kyrkjestølen kan for eksempel fylles med ballonger i en kortere periode som til en fødselsdagsfest. I den forbindelse kan man i tillegg informere om historien og utfordringene til Kongevegen. Et slikt stunt vil være forsiktig ved at det er reversibelt

og vil være der en kortere periode, men kan likevel være svært effektivt siden det vil skape en situasjon man absolutt ikke forventer på fjellet. Selv om stuntet vil påvirke oppmerksomheten rundt Kongevegen, vil ikke Kongevegen som kulturminne bære preg av det i ettertid.

Alternativ 1 er reversibelt. Man kan la naturen ta tilbake parkeringsplassområdet og rasteplassområdet ved å la det gro igjen og fjerne bord- og benkelementer. Alternativ 2 er ikke fullt så enkelt å reversere, men dersom det er som andre fase i en prosess vil dette kunne være nøye gjennomtenkt valg og utført etter behov basert på erfaring med alternativ 1. Alternativ 3 vil være det som gjør mest inngrep og skaper mest oppmerksomhet, men det er også det som er poenget her. De to siste alternativene, spesielt det siste, har utforming og materialer som skiller seg ut og fungerer som et nytt lag i historien til veglandskapet til Kongevegen over Filefjell.

Hva er målet ved tilretteleggingen av innfallsport til Kongevegen ved Kyrkjestølen?

Hvor mye tilrettelegging og oppmerksomhet det behøves på en innfallsport til Kongevegen over Filefjell ved Kyrkjestølen må ses i forhold til hva som er målet med tilretteleggingen. Innfallsportområdet er på den minst sårbare strekningen av Kongevegen der det ikke er mye igjen av det autentiske ved veien. Den historiske opplevelsen eller kulturminnet i seg selv vil ikke bli forringet ved tilrettelegging her og derfor vil alle de tre alternativene være aktuelle som innfallssportsituasjon ved Kyrkjestølen.

Dersom målet er å sette Kongevegen noe mer tydelig på kartet og gjøre den mer tilgjengelig er alternativ 1 og 2 mest aktuelle. Disse vil kunne gi den Kongevegen mer oppmerksomhet og være et positivt tiltak for å øke bruken av denne. Ambisjonsnivået bestemmer. Er ambisjonen derimot å skape en ny attraksjon og virkelig få fokus på Kongevegen er alternativ 3 det beste alternativ. Man kan skape trafikk ved å ha en attraksjon som trekker oppmerksomheten. Å tilrettelegge for opplevelser ved innfallsporten kan inspirere til å gå videre på Kongevegen.

Ved å velge alternativ 3 med en gang vil hele situasjonen med parkering, rasteplassområde og bygning vil komme plutselig. Bygningen vil bli som et fremmedelement i landskapet og kan føre med seg både positive og negative reaksjoner. Kanskje kan bygget i seg selv fungere som en attraksjon? Det er det som er ambisjonen ved bygget. Et slikt bygg i innfallsportområdet vil kunne møte forventningene til turister som ønsker mer komfort og svært tilrettelagt formidling. For de som ankommer med buss og stopper for attraksjonens del og ikke for turen på den historiske veien vil dette være et godt tiltak. Selv om man ikke har gått på selve Kongevegen kan man ha fått en opplevelse av å ha vært der. Selv om det skapes en ny situasjon i dette området vil dette ikke påvirke Kongevegen som en historisk veg negativt. Veien er et lavmælt kulturminne, men det vil ikke bli overdøvet av situasjonen ved alternativ 3 fordi den er plassert i et lite sårbart område.

Jeg mener man gjerne kan tilføre Kyrkjestølen noe som virkelig skaper oppmerksomhet rundt Kongevegen. Området er ikke særlig sårbart med tanke på autentisitet. Dette var tidligere et aktivt møtested med St.Thomaskirken og fjellstevne. St.Thomaskirken er riktignok bygget opp igjen, men virker å være det store samlestedet i dag. Kanskje man igjen kan skape noe som trekker til seg folk fra øst og vest, men nå med Kongevegen som hovedattraksjon og en innfallsport som møtested?

Formidling – utforming, plassering og type formidling

De ulike valgene av formidling påvirker opplevelse av veglandskapet i forskjellig grad. Ved å tilføre nye elementer i form av skilt i veglandskapet endrer man en eksisterende situasjon og de nye skiltene får naturlig nok oppmerksomheten. Siden de skal formidle informasjon bør de også bli sett. Men hvor mye oppmerksomhet vil de ta? Det kommer an på materialvalg, utforming og plassering.

Utformingen av skiltet i kapittel 4, skjedd på bakgrunn av erfaringen med eksempelet Sølveien. Jeg mener det er positivt å hente inspirasjon element og skilt som tidligere har vært vanlige langs strekningen. Likevel bør ikke inspirasjonen bli brukt ukritisk. Jeg vurderte først å bruke de gamle standardskiltene sin form med nytt materiale, men standardskiltene var plassert

etter et annet behov enn det dagens skilt med formidling. Derfor lot jeg meg også inspirere av dagens logo slik at den ble en et nytt type skilt som kunne brukes til å møte dagens behov. Dersom det skal tilføres skilt eller andre nye elementer mener jeg disse kan skille seg ut ved å dagens formspråk og/eller materiale slik at de ikke forveksles med gamle elementer. Samtidig må de være utformet med tanke på målgrupper og plasseres slik at de blir sett av målgruppen.

Hvor skal så skiltene plasseres? På Kongevegen over Filefjell ble det i casen foretatt en sårbarhetsanalyse som kan fungere som retningsgivende for plassering av skilt. Et skilt skal som oftest stå der den informasjonen som skal formidles er gjeldende. Likevel finnes det en del informasjon og historier som er mer generell. Disse kan gis for eksempel i innfallsporumrådet eller i de områder som er mindre sårbare. Det er ikke anbefalt å skilte på toppen av høyfjellet der vegegen er mest autentisk og skiltene ville blitt svært synlige i det åpne landskapet.

Plasseringen av skiltene er foreslått, som vist på illustrasjonene, å være på langs av vegegen. Den blir da ikke fullt så synlig enn om de hadde stått med flaten mot den som vandrere, men når man går har man tid til å legge merke til skiltene. Materiale er valgt å være i cortenstål som har en mørk brunrød farge som ikke er i kontrast med landskapet omkring. På den måten vil formidlingen med disse skiltene ikke dominere landskapet. De vil være elementer som bidrar til en positiv historisk opplevelse gjennom fortellinger og informasjon samtidig som det er den historiske vegegen som er i fokus. Samtidig vil de gi identitet til vegegen og forsikre vandreren at han er rett veg.

Med ny teknologi åpner det seg nye muligheter når det gjelder formidling. Den foreslåtte nedlastbare appen om Kongevegen kan fungere i stor grad på samme måten som vandrebook eller brosjyrer ved at den er medbrakt. Dette kan være tilgjengelig ved innfallsporten. Medbrakt informasjon fører til at man ikke i prinsippet behøver å sette opp skilt med informasjon. Slik kommer den historiske vegegen i fokus og veglandskapet blir ikke forstyrret. Plassering av barcodes på svært lite dominerende elementer og på naturlig eksisterende elementer vil være en mellomting mellom ingen formidling underveis og kun tradisjonell skilting.

Er skilting positivt eller negativt for landskapsbildet? Jeg mener at skilt ved bruk av et materiale som er harmonisk med resten av landskapet og en smakfull utforming kan være et positivt og effektivt tilrettelegging av formidling. Det gjelder å plassere med forsiktighet og på best mulig måte med vurdering for hvert enkelt tilfelle. Det kan legges til rette for å lage større informasjonscenter i innfallsporter for mer utfyllende og generell informasjon. Videre kan små informasjonscenter plasseres ved vegegen ellers. Med slike informasjonsstasjoner blir det ikke så stort behov kontinuerlig skilting langs hele vegegen.

Vegdekket

Vegdekket har svært mye å si både for veglandskap og den historiske vegegen som kulturminne. Spor av bruk og tidens tann er det som mange forventer av en historisk veg. Kongevegens karakter og store kvalitet mener jeg er bredden av den og at den går så rett uten å ta så mye hensyn til topografien. Midt på fjellet ser man spor av en bred veg i et landskap der man forventer kun smale stier. Dermed blir å gå på en bred veg en spesiell opplevelse. Det er denne opplevelsen jeg mener bør tas vare på ved tilrettelegging av vegegen på samme tid som det må tas hensyn til veglandskapet i sin helhet.

Mye av kvaliteten av dagens Kongeveg er at den har et tydelig autentisk preg, spesielt på høyfjellet. Dersom dette er det viktigste å bevare bør kontinuitetsprinsippet velges. Dette vil føre til at det autentiske preget beholdes, men videre vil vegegen etter hvert bli en sti for så å forsvinne dersom den ikke er i aktiv bruk. Velges kontinuitetsprinsippet kan nedbrytningen hindres ved skjøtsel og midlertidige tiltak og vegegen vil vare lenger. Kanskje er dette det riktige å gjøre? Kan hende skal enkelte kulturminner forsvinne slik som er det naturlige ettersom de ikke blir brukt eller vedlikeholdt. Jeg mener den kan være riktig i noen tilfeller, men at Kongevegen over Filefjell er en så viktig historisk veg at den bør tilrettelegges slik at opplevelsen av det karakteristiske ved vegegen beholdes.

Velges tilbakeføringsprinsippet vil vegdekket vise den tidligere bredden på vegegen, men vil påvirke den historiske opplevelsen av veglandskapet drastisk. En tilbakeføring vil vise

hvordan vegen var da den var nyanlagt i 1793 ved tilbakeføringsprinsippet og blir på den historisk korrekt. Likevel vil trolig dette for den vanlige turgåer oppfattes som en helt ny veg og virke fremmed midt på fjellet. Behov endrer seg over tid. Kongevegen møtte behovet om kjøreveg over fjellet. I dag er kjørevegen lagt ned i dalen og over selve Filefjell er det egentlig ikke behov for veg som er breiere enn en vanlig tursti. Likevel er det denne bredden som er noe av det spennende Kongevegen, men å tilbakeføre vegen som 1700-tallets kjøreveg mener jeg vil være et tiltak som vil forringe den historiske opplevelsen i så stor grad at det ikke anbefales.

Den poetiske tilbakeføringen møter det å synliggjøre bredden på vegen samtidig som det ikke er like drastisk som å følge tilbakeføringsprinsippet. Elementene som står langs vegen er tegn på at vegen er i bruk. Tiltaket vil være reversibelt og kunne fungere parallelt med kontinuitetsprinsippet.

Jeg mener kontinuitetsprinsippet med vedlikehold og skjøtsel i tillegg til poetisk tilføring etter hvert når vegetasjonen vokser innover på vegkroppen og bredden blir uklare kunne være en god løsning. Slik kan man hindre at vegen blir til en sti. På Hadrians mur i Skotland har de skilt som ber brukeren om å gå mer til den ene siden for å få en jevn slitasje. Dette er også mulig på Kongevegen og med elementene som står langs vegen ved poetisk tilbakeføring vil dette kunne være mer naturlig. Da vil man vite hvor bred vegen var og det vil være mer naturlig å gå i denne bredden.

Scenarioillustrasjonene viser situasjonen på høyfjellet og ble valgt fordi dette er det mest sårbare området og valg av prinsippet ville bli mest tydelig her. Likevel er det ikke nødvendigvis at hele strekningen skal følge samme prinsipp. I dalen ved Kyrkjestøl fungerer Kongevegen som kjøreveg til hytter og har med dette blitt moderne tilbakeført. I dette tilfellet er dette med på å gjøre opplevelsen på toppen av fjellet, der det autentiske er godt synlig, sterkere. Så å bevare noen strekninger og la de følge kontinuitetsprinsippet kan være svært effektivt. Å la ulike strekninger følge forskjellige prinsipper kan være en mulighet for å forsterke den historiske opplevelsen.

Oppsummering

Gjennom å se på mulige alternativer til de ulike temaene og drøfte disse mener jeg at jeg har svart på problemstillingen: "Hvordan forvalte historiske veger og kulturminner i veglandskap med tanke på tilrettelegging for bruk og tilføring av nye elementer?" For at historiske veger og kulturminner i veglandskap skal fungere som ressurser kreves det at de må være kjent, og at interesserte aktører og yrkesgrupper jobber sammen mot helhetlig uttrykk og koordinert tilrettelegging. Alternativer til den fysiske tilretteleggingen, innfallsport, vegdekke og formidling, vurderes i forhold til sårbarhet og hva som er målet for tilretteleggingen.

Skriftlige kilder

Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie. Statens vegvesen.

Andersson S. 1990: Den autentiska illusionen. Gamla Trädgårdar – restaureringsprinsipper. I: 1990 Kultur- miljövärd s 4 – 11. Riksantikvarieämbetet. Stockholm

Andersson S. 1989 : Haven gjenoppstår. I: Årbok for Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring. 143.Årgang s 76-79 Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring.

Arkitektnytt, bilag: Norske arkitektkonkurranser, nr 01/12 Begrenset Plan-og designkonkurranse. Sjunghatten Nasjonalpark. Norske arkitekters landsforbund

Arnulf O & Gauer E. 1998: Vegloven med kommentarer s 51 – 66.

Bergaust T. E. 2009 Restaurering og vern – Kulturminnevernets restaureringsprinsipper og oppfatning av ekthet og kopi i et historisk perspektiv. I: Paulsrud G. & Hole B. 2009 Årbok for Norsk vegmuseum 2009 s. 81 – 94. Statens vegvesen

Bischoff A. 2005: Stien i ytre og indre landskap. Essay skrevet i forbindelse med forskerкурset "Natur- opplevelse, forvaltning og tilrettelegging" ved UMB 2005. Hentet fra: <http://teora.hit.no/dspace/handle/2282/695> (15.10.11).

Butenschøn I.P. (ed.) Verneteoretiske posisjoner I samtidsarkitekturen. Tid i arkitektur: om å bygge i fire dimensjoner. 2009. Akademisk Publisering

Cullen G. The concise townscape. Elsevier Ltd Storbritannia

Devold E. M. Et al (red) 2002: Vegvalg. Nasjonal verneplan. Statens vegvesen

Direktoratet for naturforvaltning 1994, Gamle veger og vegfar, Bruk, vern og vedlikehold, DN-håndbok 5

Eikehaug T. 2011 "Den første kjørevegen mellom øst og vest- historien om Kongevegen over Filefjell" I: Paulsrud G. & Hole B. 2011 Årbok for norsk vegmuseum 2011. s 81- 94. Statens vegvesen.

English heritage <http://www.english-heritage.org.uk/daysout/properties/stonehenge/our-plans/>

Europarådet 2000: Europeisk landskapskonvensjon. Hentet fra: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan- og_bygningsloven/landskapskonvensjonen/om-konvensjonen/europeisk-landskapskonvensjon-norsk-teks.html?id=426184 (15.01.12).

Flagstad A. (2006) Hentet fra: <http://www.magma.no/opplevelsesoekonomien-paa-vei>

Handels og næringsdepartementet. 2007 Verdifulle opplevelser: Nasjonal strategi for reiselivsnæringen

Hovland, Kåre (1993) Grytehanken. I: Statens vegvesen. Frå Kongeveg til stamveg (s33-34)

Hvattum M. 1999 En reise I et fremmed land. Butenschøn I.P. (ed.) Verneteoretiske posisjoner I samtid- sarkitekturen. Tid i arkitektur: om å bygge i fire dimensjoner. 2009 Side 86 – 94 Akademisk Publisering

ICOMOS Firenze-charter 1982 Hentet fra: http://www.icomos.no/cms/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=39&Itemid=74 (20.02.12)

Innovasjon Norge (2008) Hvitebok for reiselivsutvikling: Rapport 1/2008

Jahnsen J.B. 2006: Pilegrim i Valdres. På ny veg mellom gamle kirker. Andresen & Butenschøn As.

Kirkeby I.M. 1998 Mødet mellom nyt og gammelt. Bygningsvern i vor tid. Christian Ejlers`Forlag
København

Kirkeby I.M. 1998 På vei – friluftsliv og opplevelse langs gamle ferdselsårer. Nordisk ministerråd, København.

Kulturminneløypa. 2012. <http://loype.kulturminneaaret2009.no/kulturminneloyper/kristiania-til-eidsvoll/lihviutvut> (15.09.12)

Kulturminneløypa. 2012. <http://loype.kulturminneaaret2009.no/kulturminneloyper/bergenske-kongeveg-nasjonalt-verneverdig-vegminne> (15.09.12)

Kulturminneløypa. 2012. <http://loype.kulturminneaaret2009.no/kulturminneloyper/solveien-med-bil> (15.03.12)

Lovdata 2012. Kulturminneloven <http://www.lovdata.no/all/hl-19780609-050.html> (12.02.12)

Lovdata 2012. Plan og bygningsloven <http://www.lovdata.no/all/hl-20080627-071.html> (12.02.12)

Lovdata 2012. Naturmangfoldsloven <http://www.lovdata.no/all/hl-20090619-100.html#36>(12.02.12)

Myklebust D. 1986 Kulturminnevern og turisme. Konflikt eller samarbeid? I: Myklebust D. (ed.) 1988 Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge. side 209 – 215. Riksantikvaren Universitetsforlaget.

Myklebust D. 1988 Tre restaureringer sett i historisk perspektiv Myklebust D. I: Myklebust D. (ed.)1988 Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge. side 25 – 34. Riksantikvaren Universitetsforlaget.

Myklebust D. 2008 Cultural heritage and tourism – friends or foes? I: Lehtimaki M. (ed) Cultural heritage and tourism: Potential, impact, partnership and governance. Side 71-78. Department of Cultural Heritage under Ministry of Culture of Lithuania

NGU 2012 <http://www.ngu.no/no/hm/Norges-geologi/Geologiske-opplevelser/Geoturisme/>(16.03.12)

NRK <http://nrk.no/sf/leksikon/index.php/Maristova> (20.04.12)

Petter Dass museet http://www.petterdass.no/ipub/pages/om_museet/hovedbygget.php
<http://www.ngu.no/no/hm/Norges-geologi/Geologiske-opplevelser/Geoturisme/> (20.01.12)

Rauland historielag 1989 : Gamle vegar i Rauland

Regjeringen. NOU 2009: 16 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/nouer/2009/nou-2009-16/3.html?id=576346>

Riksantikvaren 2010. Veileder. Kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Plan og bygningsloven http://www.kulturarv.no/userfiles/Veileder_plan-og_bygningsloven.pdf (12.02.12)

Riksantikvaren 2012 http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Bygninger/Istandsetting_og_vedlikehold/ (20.02.12)

VisitNorway <http://www.visitnorway.com/no/Aktiviteter-og-attraksjoner/Aktiv-ferie/Sommer-ma-oppleves/> (25.01.12)

Wikipedia: http://en.wikipedia.org/wiki/Freeman_Tilden

Bilder og illustrasjoner

De fotografier og illustrasjoner det ikke står kildehenvisning til er fotografert eller produsert av forfatteren.

Fig.1 <http://www.ibrunlanes.no/?p=925> (10.05.12)

Fig. 2 Foto: Statens vegvesen

Fig. 3 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen.

Fig. 4 <http://jeskeonline.net/Boston%20Oct4.htm> (05.05.12)

Fig. 5 <http://web.stagram.com/tag/fehn/> (05.05.12)

Fig. 6 Cullen G. *The concise townscape*. Elsevier Ltd Storbritannia side 17.

Fig. 7 Foto: Alta museum.

Fig. 8 <http://www.panoramio.com/photo/321454> (01.05.12)

Fig. 9 English heritage. <http://www.english-heritage.org.uk/daysout/properties/stonehenge/our-plans/our-proposals/> (01.03.12)

Fig. 10 English heritage. <http://www.english-heritage.org.uk/daysout/properties/stonehenge/our-plans/our-proposals/> (01.03.12)

Fig. 11 Kulturminneløypa. <http://loype.kulturminneaaret2009.no/kulturminneloeyer/bergenske-kongeveg-nasjonalt-verneverdig-vegminne/tavle-1-veger-over-krokskogen> (06.02.12)

Fig. 12 Foto: Statens vegvesen

Fig. 13 Fjord Norway <http://www.fjordnorway.com/no/ATTRAKSJONER/Nasjonale-turistveger/>

Fig. 14 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 122.

Fig. 15 <http://no.wikipedia.org/wiki/Filefjell> (01.05.12)

Fig. 16 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 19.

Fig. 17 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 44.

Fig. 18 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 54.

Fig. 19 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 56.

Fig. 20 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 61.

Fig. 21 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 55.

Fig. 22 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 50.

Fig. 23 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 63.

Fig. 24 Foto: Statens vegvesen

Fig. 25 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 22.

Fig. 26 NRK. <http://nrk.no/sf/leksikon/index.php/Maristova> (25.04.12)

Fig. 27 NRK. <http://nrk.no/sf/leksikon/index.php/Maristova> (25.04.12)

Fig. 28 Google. <http://maps.google.com/maps?client=safari&rls=en&q=filefjell&oe=UTF-8&um=1&ie=UTF-8&hl=en&sa=N&tab=wl>

Fig. 29 Hvattum, Harald 1993: På gamle vegar i Varldres.

Fig. 30 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 6.

Fig. 31 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 39.

Fig. 32 Adriansen J. & Eikhaug T. 2010: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen. Side 122.

Fig. 33 Hvattum, Harald 1993: På gamle vegar i Varldres. Side 135.

Fig. 34 Nasjonale turistveger <http://www.nasjonaleturistveger.no/no/rondane/folldal-gruver> (25.04.12)

