

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Lokale opplevelsesveger - *Vegen, stedet og landskapet*

Local Byways
- *The Road, The Place and The Landscape*

Helene Hoel Oppegaard og
Tora Johanna Dømmen Grøstad
Master i landskapsarkitektur



LOKALE OPPLEVELSESVEGER

Vegen, stedet og landskapet

BIBLIOTEKSSIDE

Tittel: Lokale opplevelsesveger. *Vegen, stedet og landskapet*

Title: Local Byways. *The Road, The Place and The Landscape*

Forfattere: Helene Hoel Oppegaard og Tora Johanna Dommen Grøstad

Hovedveileder: Tore Edvard Bergaust

Biveileder: Morten Clemetsen

Format: Stående, 200 mm × 270 mm

Sidetall: 189

Opplag: 10

Nøkkelord: Veg, sted, landskap, turisme, *Lokale opplevelsesveger*

Keyword: Road, Place, Landscape, Tourism, *Local Byways*

FORORD

Denne masteroppgaven markerer slutten på vår tid som landskapsarkitekturstudenter ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Årene på Ås vil alltid være med oss, både gjennom vennskapene vi har stiftet og som fundament for våre fremtidige vegvalg.

Vi er begge oppvokst i familier hvor tur har vært en samlende og sentral aktivitet. Det var forseringen av høydekurver for egen maskin og gjennom bilruta at mangfoldet av landskap åpnet seg. De mange turene har lagt grunnlaget for vår forståelse og respekt for omgivelsene, og nye reiser utfordrer stadig vårt verdensbilde.

Det norske landskapet karakteriseres av et særpreget og spredt bosettingsmønster, hvor bebyggelsen klorer seg fast til fjellhyller og gjemmer seg i skogens indre. Vi er begge et produkt av dette bosettingsmønsteret, oppvokst med 'urørt natur' som nærmeste nabo. Det var her vi trasket våre barndomsår, og det er dette landskapet vi drømmer oss tilbake til. Dessverre er det slik at flere velger å forlate distriktene til fordel for byens impulser og tilbud. Med denne utviklingen risikerer vi at den norske landsbygda kun blir et livløst og nostalgisk bilde på det som engang var. Som punktum for vår studietid ønsker vi derfor å slå et slag for distriktene, og mangfoldet av norske landskap. Gjennom å arbeide med de lokale vegene, selve ryggradene i små tettsteder og bygder, ønsker vi å åpne opp hvelvet av opplevelser.

Tusen takk til vår veileder Tore Edvard Bergaust, for konstruktive, morsomme og inspirerende veiledningstimer. Deretter vil vi takke biveileder Morten Clemetsen som alltid har tatt imot oss med et varmt smil og velformulerte vendinger.

Tusen takk til Statens vegvesen for finansiell støtte og en takk til Henrik Duus for engasjerende samtaler. Videre vil vi takke alle lokale og besøkende i bygdene Hjartdal, Svartdal og Flatdal for vennlighet og bidrag i arbeidet med oppgaven. Takk til Seljord kommune og Hjartdal kommune for all hjelp og innspill.

Tusen takk til alle medstudenter i inn- og utland for en fantastisk studietid, og en ekstra takk til felleskapet på Ormen Lange for alle morsomme sprell og påfunn gjennom masterperioden. En ekstra takk til vår kjære Vaar Bothner som har fulgt oss gjennom tykt og tynt de siste fem årene. Takk til Zacharias Grøstad som har vært vår sjalesørger og IT konsulent i innspurtsfasen.

Tilslutt en stor takk til venner og familie som alltid stiller opp med varmt hjerte og kloke ord.

God fornøyelse!

Helene Hoel Oppegaard og Tora Grøstad
Ås, våren 2017

SAMMENDRAG

Formålet med oppgaven er å undersøke hvordan en ny reiselivssatsing kan ta i bruk potensialet i det norske vegnettet for å fremme stedsutvikling og formidle variasjoner i det norske landskapet.

I litteraturstudiet blir det redegjort for behovet av en ny turistvegsatsing. Denne delen avsluttes med en beskrivelse av den nye turistvegsatsingen, *de lokale opplevelsesvegene*, med hovedprinsipp, utvalgsriterier og strategier. De lokale opplevelsesvegene belyses av et mulighetsstudie, som tar for seg området mellom Gvammen og Århus i Indre Telemark. Områdets utviklingspotensial kartlagges ved hjelp av *landskapsressursanalyse* kombinert med Kamfjords modell for det *helhetlige reiselivsproduktet*. Deretter redegjøres det for hvordan strategiene for de lokale opplevelsesvegene kan implementeres i området. Enkelte tiltak blir mer inngående belyst i et mindre utsnitt av bygda Svartdal, som underbygges av en idédugnad med åtte av dalens innbyggere.

Opgaven viser at den nasjonale turistvegsatsingen i Norge formidler et for snevert utvalg av det norske landskapet. En ny turistvegsatsing styrke distriktene, og ta på seg rollen som stedsutvikler, fordi levende landskap er attraktive reisemål. Den nye reiselivssatsingen skal forankres i lokalsamfunnene og åpne opp for møter mellom lokalbefolkning, besøkende og landskap. En interaksjon som skal bidra til utvikling og meningsfulle opplevelser.

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to examine the possibilities lying in Norwegian roads to encourage local development and promote the varied Norwegian landscape.

Our study discusses the need for a new tourist route initiative in Norway beside the national tourist routes. We conclude this discussion with a description of the main principles, criteria, and strategies guiding implementation of a new tourist road: *The local byways*. The local byways are described by a feasibility study of the area between Gvammen and Århus in the county of Telemark. The area is analyzed using a combination of *landscape resource analysis* and Kamfjord's model for *holistic tourism*. We then explore the potential for developing a local byway in the area using our strategies, substantiated with a detailed example of implementation in the valley Svartdal.

This paper shows that the national tourist routes expose too little of the Norwegian landscape. A new tourist route project should strengthen the Norwegian countryside, and motivate local development, because vivid landscapes are attractive destinations. The new tourist route project should be rooted in the local community and open up for interaction between locals, tourists and landscape. An interaction that contributes to development and meaningful experiences.

INNHOOLD

1. INNLEDNING	8-19	3. MULIGHETSSTUDIE	74 - 175
Relevans	10-11	INTRODUKSJON	76-89
Problemstilling	11	Orientering	76-77
Oppgavens oppbygging	12	Landemerker	78-79
Metode	13-14	Våre landskap	80-81
Begrepsforklaring	15	Planer for området	82-83
Aktører	16-18	Våre informanter	84-87
Intro til mulighetsstudiet	19	Lokalt syn på vegomlegging	88-89
2. LITTERATURSTUDIE	20-29	OMRÅDETS UTVIKLINGSPOTENSIAL	90-147
TEORETISKE PERSPEKTIVER	22-29	Infrastruktur	91-94
Sted	22	Natur og kultur	95-123
Landskap	22	Fellesgoder	124-131
Opplevelse	23	Næring og andre sektorer	132-133
Læring	24	Servering og innkvartering	134-137
Bevegelse og ferdsel	24-27	Tilrettelagte attraksjoner	138-142
Områdets utviklingspotensial	28-29	Transporttilbud rettet reiselivet	143
TURISME OG REISELIV	30-35	Det helhetlige reiselivsproduktet	144-147
Turisme og opplevelsesalder	30	MULIGHETSSTUDIET OG STRATEGIENE	148-154
Miljøvennlig turisme	30-31	Levedyktige distrikter	148-149
Reisemønstre	31-32	Samhandling	150
Norsk reiseliv	33-35	Orientering	151
VEG OG REISELIV	36-51	Interaksjon og kunnskapsutveksling	152-154
Veg og landskap	36	SVARTDAL	155-175
Norsk veghistorie	36	Idédugnad i Svartdal	156-161
Idealer fra utlandet	36-37	Vegforbindelser	162-163
Dagens vegplanlegging	37-38	Innganger og møteplass	164-167
Turistveger	39-51	Rundturer	168-171
<i>Nasjonale turistveger</i>	40-45	Blika rundt	172-175
<i>Den Gyldne Omvei</i>	46-47	4. AVSLUTNING	176-189
<i>Scenic Byways</i>	48-49	EVALUERING	178-179
<i>Ferienstraßen</i>	50	Litteraturstudiet	178
<i>Margueritrutten</i>	51	Mulighetsstudiet	178-179
REFLEKSJON	52-61	Å gå inn i et landskap som besøkende og lokal	179
Et nytt kapittel for de lokale vegene	52-53	KONKLUSJON OG VEGEN VIDERE	180-181
Meningsfulle opplevelser	54-55	REFERANSELISTE	182-189
Nasjonale turistveger og verdiskapning	56-57	Litteraturliste	182-185
Det Norske landskap	58-59	Figurliste	186-187
Revidering av håndbok	60	Bildeliste	188-189
Ny organisering av turistvegnettet	61	Vedlegg 1: Intervjuguide	
LOKALE OPPLEVELSESVEGER	62-73	Vedlegg 2: Tiltaksliste for vegstrekket fra Gvammen til Århus	
Ny turistvegsatsing	62-63		
Mål og kriterier	64-68		
Vilkår og strategier	69-73		



DEL 1

INNLEDNING

Dette kapitlet gir en innføring i oppgavens relevans oppbygging og omfang.

INNLEDNING

RELEVANS

Gjennom den europeiske landskapskonvensjonen er Norge ansvarlige for å synliggjøre verdien av alle typer landskap. Konvensjonen forplikter oss til å bevisstgjøre, utdanne og fremme kunnskap om omgivelsene, og bidra til å bevare, utvikle og forvalte landskapene (Europarådet, 2000). Det legges særlig vekt på områdene der folk bor, og barn vokser opp, og det påpekes at lokalbefolkningen skal kunne medvirke i utviklingen av sine lokalsamfunn (ibid.). Det norske landskapet karakteriseres av den spredte bebyggelsen, som opptar mesteparten av de norske landarealene (Forbord, 2015). Den norske identiteten er tett sammenvevd med bosettingen, og hver 17. mai synger vi av full hals «*Mellom bakkar og berg ut med havet heve nordmannen fenge sin heim*». Ønsket om å opprettholde det spredte bosettingsmønsteret, konkretiseres gjennom en rekke statsmeldinger; «*Hjarte for heile landet*» (St.meld. nr. 21 (2005-2006)), «*Lokal vekstkraft og framtidstru*» (St. meld. nr. 25 (2008-2009)), «*Ta heile Norge i bruk*» (St. meld. 13 (2012-2013)), og den nyeste Statsmeldingen, «*Berekraftige byar og sterke distrikt*» (St.meld. 18 (2016-2017)). Samtidig herjer sentraliseringskreftene sterkere enn noensinne, og tall fra Statistisk sentralbyrå viser at mer enn 80 prosent av Norges befolkning bor i byer og tettsteder (Statistisk sentralbyrå, 2016). Ikke bare presses kapasiteten til sentrale områder, men de små bygdene avfolkes sakte men sikkert. Sykehus og skoler legges ned, kommuner slås sammen og effektive transportårer mellom knutepunkter setter stadig flere steder utenfor allfarveg. I et innlegg i Telemarksavisa tidlig nyttår

under overskriften «*Vi gir oss aldri*» var talen klar; «*Uten jobber, uten inntekt, uten fornuftige arbeid-soppgaver, er det ikke liv laga i distriktene. Ikke liv laga noen steder*» (Mellingen, 2017).

Det tydelige ønsket om å balansere det demografiske regnestykket i landet og forpliktelsen til landskapskonvensjonen, faller sammen med lave oljepriser og et klima i endring. Dette gir rom for nyteknisk rundt norsk økonomi. Reiselivet er en av Norges raskest voksende næringer med mer enn 16 000 ansatte i 2016 (NHO, 2017). Potensialet som ligger her ble nylig poengtert da næringsminister Monica Mæland la frem den første stortingsmeldingen om norsk reiseliv på 17 år (NHO Reiseliv, 2017). Regjeringen ønsker å forsterke reiselivet som bidragsyter for sysselsetting og verdiskaping i hele landet, med særlig fokus på synliggjøring av lokale ulikheter. Kultur-turisme skal sikre ekte og bærekraftige turistprodukter for fremtiden. I tillegg gir dette mulighet for en grønnere økonomi.

For å åpne opp for opplevelser, er reiselivet avhengige av gode transportmuligheter (Kamfjord, 2011), noe som gir vegene en uvurderlig rolle i reiselivsutviklingen. God tilgjengelighet er en viktig del av reiselivsstrategien (2014-2020), som tas på alvor i den nasjonale transportplanen (NTP, 2014-2023). Her legger regjeringen frem målet om en bredere satsing på transportinfrastrukturen for å styrke reiselivet i hele Norge. Turistene har på lik linje som samfunnet ellers behov for trygg og god fremkommelighet, men

kravene til informasjon og opplevelser langs vegene må inkluderes (Ibid.). Fra nasjonalt hold ønskes et tettere samarbeid mellom reiselivsnæringen og samferdselsetatene for å utvikle en samordnet reiselivsstrategi (Ibid.).

I denne sammenheng er nasjonale turistveger et foregangsprosjekt, der veg og reiseliv er vevd sammen. Vegen er inkludert i reiseopplevelsen og markedsføres som en del av salgsproduktet. Tar man derimot høyde for landskapskonvensjonens krav om å vekte alle landskap likt og de nasjonale målene om bosetting i hele Norge, er satsingen likevel noe snever. De 18 turistvegene tar kun for seg en liten del av Norges mangfoldige land med fokus på de spektakulære fjell og fjorder (Andresen, 2016). Utenfor turistvegprosjektet finnes derimot et ubrukt potensiale av små lokalsamfunn som er avhengige av gjennomfart og besøk, der veg og reiseliv kan være viktige drivkrefter mot et styrket distrikts-Norge.

«*Med erfaringene fra de nasjonale turistveiene er det ikke tvil om at en rekke veier, nedlagte veistrekninger, broer og lignende i Norge har et stort potensial for å bli opplevelsesveier [...]. Det er imidlertid å håpe at en del av kompetansen og erfaringene som høstes under turistvegprosjektet kan bli benyttet til tilsvarende utviklingsprosjekter i lokal og regional regi der opplevelsespotensialet ligger til rette for dette*» (Kamfjord, 2011: 186)

PROBLEMSTILLING

I vår oppgave ønsker vi å se på mulighetene for en bredere satsing på vegen som et reiselivsprodukt, med utgangspunkt i problemstillingen;

- **Hvordan kan en ny reiselivssatsing ta i bruk potensialet i det norske vegnettet for å fremme stedsutvikling og formidle variasjoner i landskapet?**
- **Hvordan kan en slik reiselivssatsing ta form i lokalsamfunnet?**

OPPGAVERNS OPPBYGGING

Oppgaven er delt inn i fire hoveddeler, innledning, litteraturstudie, mulighetsstudie og avslutning. Innledningen gir en innføring i oppgavens omfang, oppbygging og relevans. Litteraturstudiet legger fundamentet for besvarelsen av problemstillingen og ender i et forslag om en ny turistvegsatsing i Norge. Forslaget belyses i mulighetsstudien som tar for seg det 22 kilometer lange vegstrekket fra Gvammen til Århus i Indre Telemark. Avslutningsvis evaluerer vi læringsprosessen og den helhetlige oppgaven.

På grunn av oppgavens omfang vil dette arbeidet ikke gjøre rede for medvirkning. Medvirkning og interaksjon med lokalbefolkning er likevel en viktig del av oppgaven og ses på som en forutsetning for gode utviklingsprosesser.



METODE

For å svare på problemstillingen har vi benyttet oss av en litteraturstudie, intervjuer og en landskapsressursanalyse kombinert med Kamfjords modell for *det helhetlige reiselivsproduktet*. Avslutningsvis gjennomførte vi en idédugnad med lokalbefolkningen i bygda Svartdal.

For å sikre valide kilder er oppgaven basert på primærkilder som også er å finne i flere andre forskningsoppgaver.

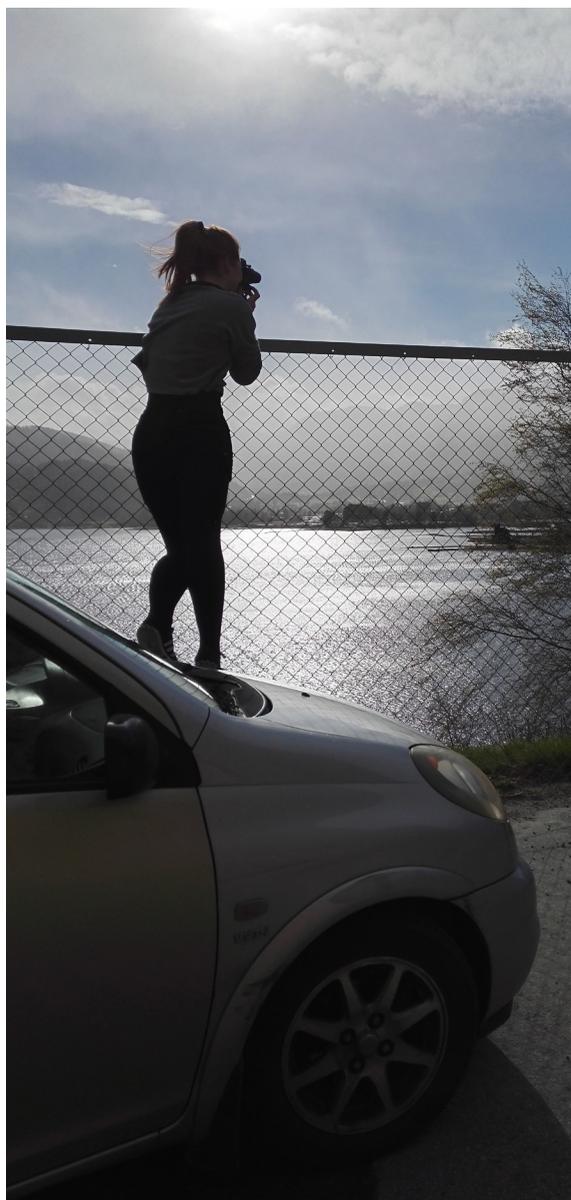
Vi har i mulighetsstudiet valgt å tilnærme oss området gjennom en landskapsressursanalyse kombinert med Kamfjords modell for *det helhetlige reiselivsproduktet*. Kamfjords modell blir redegjort for i teorikapittelet.

Landskapsressursanalysen har som formål å dokumentere og beskrive bruken av landskapet og dens fysiske innhold gjennom landskapsanalyse og *sense of place*. Arbeidet med å beskrive og tolke landskapet krever befaringer, kartstudier, litteraturstudier, intervju og samtaler med lokale og besøkende. Landskapsanalysen tar utgangspunkt i seks temaer: landformer og vann, vegetasjonsdekke og vegetasjonsstruktur, arealbruk og bebyggelse, kulturhistorien i landskapet, kulturelle referanser, og romlige og estetiske forhold. *Sense of place* omhandler hvordan individet oppfatter og former sine omgivelser (Agnew, 1987). Kartleggingen kan involvere både lokale og besøkende, og utføres ofte ved hjelp av intervjuer, spørreskjemaer og kartstudier. Den helhetlige

analysen tilpasses etter behov og funnene gir en samlet tolkning av landskapet slik det oppleves og beskrives

Oppfattelsen av omgivelsene formes av individets bakgrunn og erfaringer (Merleau-Ponty, 1962). Det gjør at vi må være klare over hva slags motiv og bakgrunn som former oss og informantene. Vi mener det er positivt at vi er en lokal (Tora) og en utenfra (Helene). Det gir oss et unikt grunnlag for å gå inn i landskapet og analysere de prosessene som utspiller seg i området (se side 80-81 for våre ulike tolkninger av landskapet i Indre Telemark).

Vi valgte å gjennomføre en serie av kvalitative intervjuer. Utvalget av lokalbefolkningen ble gjort basert på alder, bakgrunn, livssituasjon og arbeid. Deretter tok vi kontakt med aktørene langs vegstrekket, og intervjuet de som hadde mulighet til å møte oss. I tillegg til lokalbefolkning og lokale aktører intervjuet vi Stefan Langfors i Hjartdal kommune og Asbjørn Storrusten i Seljord kommune, som begge er kommunenes representant i utviklingen av vegstrekket. Samtlige intervjuer ble avtalt over telefon, og gjennomført tidlig mars 2017, i hjemmet eller på arbeidsplassen til informantene selv. Vi utarbeidet tre spørsmålsark, med små justeringer; et rettet lokalbefolkningen, et til næringsaktørene og et til kommunerepresentantene (se vedlegg 1). Spørsmålene var i hovedsak veiledende for samtalen. Intervjuene varte fra en halvtime til to timer. Noen av informantene ønsket spørsmålene tilsendt på forhånd.



I tillegg utarbeidet vi et spørreskjema for besøkende og gjennomreisende (se vedlegg 1), som ble lagt på Nordbø pensjonat og Nutheim gjestgiveri. Ettersom undesøkelsen ble gjort utenfor sesong fikk vi kun seks svar, og har dermed valgt å utelate funnene i oppgaven. Svarene underbygde opplysninger og verdier vi fikk fra våre lokale informanter.

Vi valgte å gå nærmere inn på Svartdal for å eksemplifisere tiltakene for *de lokale opplevelsesvegene*. For å få en bedre forståelse av landskapet arrangerte vi en idédugnad. Deltagerne ble kontaktet per telefon og totalt deltok åtte av dalens innbyggere. Idédugnaden ble gjennomført hjemme hos Tora den 22. april 2017. Vi serverte kaffe, kjeks og frukt, før vi rundet av møtet med hjemmelaget brenneslesuppe. Vi informerte innledningsvis om oppgaven vår. Deretter gjennomførte vi en tankeøvelse som munnet ut i en mer konkret kartlegging og refleksjon rundt kvaliteter, muligheter, behov og eventuelle begrensninger i lokalsamfunnet.

Iherdig bildetaking var en viktig del av prosessen

BEGREPSFORKLARING

Landskap: «*Et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer*» (Europarådet, 2000). Landskap er mer enn terrengformene og det observerbare. Det rommer også de personlige lagene av minner, interaksjon, kunnskap og bruk som preger både omgivelser og individ.

Sted: Stedet er møtet mellom rom, mennesker og individuelle tolkninger (Agnew, 1987), og er på den måten den romlige strukturen bygd opp av sosiale relasjoner (Berg og Dale, 2015).

Turisme: Denne oppgaven bruker Goeldner og Ritchies (2003) definisjon, der turisme blir sett på som mer enn turistene og det kommersielle produktet de kjøper. De hevder turisme er: «*[...] prosessene, aktivitetene og resultatene fra relasjonene og samspillene mellom turister, turistmetilbydere, myndigheter på stedet, lokalsamfunnet og omgivende miljø involvert i å tiltrekke og betjene besøkende*» (Goeldner & Ritchie, 2003:5-6, oversettelse av Forbord mfl., 2012:13)

Helhetlig reiselivprodukt: «*Et helhetlig reiselivsprodukt er et samlet tilbud av varer, tjenester og opplevelser som tilfredsstillende den reisendes ønsker og behov i forbindelse med midlertidige opphold utenfor fast bosted. I produktet inngår det sted eller området hvor forbruket skjer*» (Kamfjord, 2011: 26).

Identitet: Identitet er individets oppfatning av seg selv og sine omgivelser.

Bærekraft: Bærekraft defineres som levedyktig og fremtidsrettet forvaltning av omgivelsene (Forente nasjoner, 2016).

Distrikt: Begrepet distrikt er gjerne brukt for å omtale Norges karakteristiske og spredtbygde bosetningsmønster. Forbord (2015) avgrensede distriktene til å gjelde kommuner hvor færre enn 25.000, eller mindre enn 85% av innbyggerne bor i tettsteder. Med denne definisjonen er det kun 22 av Norges 426 kommuner som ikke er distriktkommuner (Ibid.).

Samfunn: Samfunn er det sosiale systemet som utspiller seg innenfor et geografisk avgrenset område. Samfunnet bidrar til samhold og lokal identitet.

Kultur: Kultur «*er felleskapet av ideer, verdier og normer som et samfunn, det vil si en gruppe mennesker, har, og som de forsøker å føre videre til neste generasjon*» (Klausen, 1977:16 i Fitje, 2001).

AKTØRER

I dette avsnittet redegjør vi for et utvalg av viktige aktører som knytter seg til forvaltning, drift og utvikling langs norske veger. Noen av aktørene blir merket med logo, som senere i mulighetsstudiet brukes for å markere foretak som tilhører det aktuelle nettverket. Vi har valgt å kategorisere aktørene etter Telemarksforknings *kvadrupel heliksmmodell*, der frivillighet er inkludert som en viktig sektor for verdiskapning (Svardal, 2011; Hjelseth, 2014).



1: Kvadrupel heliksmmodell



Frivillighet

Lokale ildsjeler

Den minste, men kanskje viktigste aktøren som gjør ferieturene til noe mer enn bare en reise mellom to punkter, er de lokale ildsjelene. Uten ildsjelene hadde ikke reiseopplevelsen blitt den samme. Som redaktøren i NAF veibok påpekte i vår samtale med han; «over kaffe og litt gammel julekake renner det ut tips, historier og fortellinger som gjør reisen til noe ekstra» (Lauritzen, 2017). Norge er krydret med ildsjeler som brenner for sine hjemsted. Med iver, begeistring og drivkraft skaper de levende omgivelser. Disse menneskene gjør en formidabel innsats med å holde distrikts-Norge levende, men er avhengige av gjennomfart og opphold for å overleve.



Offentlig

Statens vegvesen

Statens vegvesen er landets ledende organ innen planlegging, nybygging og vedlikehold av det norske vegnettet med ansvar for alle riksveger i landet. I tillegg er de forvaltere av fylkesvegene og fungerer som rådgivere ovenfor fylkeskommunene. På oppdrag fra staten og fylkeskommunene står de ansvarlige for hvordan nye og gamle veger forvaltes og utvikles for fremtiden. De skal sikre trygg ferdsel uansett om man går, sykler, kjører eller reiser kollektivt. Statens vegvesen har et viktig samfunnsansvar også utover forvaltningen av vegnettet, som vises gjennom visjonen «på veg for et bedre samfunn» (Statens vegvesen, 2017e).

Fylkeskommunene og kommune

Fylkeskommuner og kommuner har en spesiell interesse i å utnytte potensialet langs lokale veger i henhold til sysselsetting og næringsutbytte. De er dermed viktige bidragsytere i forvaltningen og utviklingen av vegene, der også reiselivsnæringen blir stadig viktigere for distriktsutvikling (St. meld. nr. 26 (2012–2013), 132). Forvaltningsreformen fra 2010 førte til at fylkeskommunene ble overtagere av en rekke riksveger som ble omklassifisert til fylkesveger. Stadig omklassifisering av veger innebærer et ansvarsflytte som medfører at fylkene og kommunene selv har ansvar for at vedlikehold og drift gjennomføres. Det er dermed viktig med et godt samarbeid på tvers av sektorer og interessegrupper for at fylkeskommuner og kommuner opparbeider en fremtidsrettet forvaltningsplan for vegene.

Innovasjon Norge

Innovasjon Norge skal bidra til nyskapning innen norsk næringsliv med utvikling av konkurransedyktige norske bedrifter (Innovasjon Norge, 2017a). De er en global markedsfører av Norge som reisemål, med et stort internasjonalt og nasjonalt nettverk, representert i alle norske fylker. De har et ønske om å skape økonomisk bærekraftige bedrifter som tar hensyn til mennesker, miljø og samfunn. Gjennom nettsiden deres Visit Norway profileres Norges destinasjoner og opplevelser for landets befolkning og for utenlandske turister.



Privat sektor

Hanen

Hanen er en landsdekkende norsk næringsvirksomhet med mål om å formidle omtanke for bygdeturisme, gårdsmat og innlandsfiske, på en bærekraftig og opplevelsesrik måte. Organisasjonen har i overkant av 460 medlemmer, og er i stadig utvikling. Medlemmene synliggjøres gjennom ulike pressemeldinger i lokale og nasjonale medier. Skiltet *Veghanen* for 'Gårdsmat og bygdeturisme' viser de ferdende veg til landlige kvalitetsopplevelser (Hanen, 2017a; Hanen, 2017b).



De historiske

De historiske består av 55 hoteller, 19 spisesteder og en båt som betegner seg som noen av Norges mest sjarmerende foretak. Organisasjonen krever at medlemmene har et bevisst forhold til vertskapsrollen og historiefortellingen som skal danne grunnlaget for en særegen opplevelse. Medlemmene har individuelle særpreg, men en gjennomgående høy standard skal være med på å sikre visjonen «et godt sted å være» (de historiske, 2017)

NAF

Norges Automobil-Forbund (NAF) har gjort en formidabel innsats i å navigere folk rundt i Norges land med sin velkjente veibok. Siden den første boka ble utgitt i 1928 (NAF, 2017), har den vært og regne som et leksikon for vegfarende på jakt etter gode opplevelser. I senere tid har NAF utarbeidet en rekke reisehåndbøker; *Utenfor allfarvei*, *Norges vakreste bilturer*, *Norges beste utsikter* og *Norges beste omveger*, som supplerende inspirasjon til opplevelsereiser i Norge.

Syklistenes landsforening

Syklistenes landsforening fungerer på mange måter som NAF, kun for syklister. Deres hovedmål er å bedre sykkelforholdene i Norge og gjøre sykkel til et fremkomstmiddel som i større grad kan måle seg med bilen. De har over 10 000 medlemmer og arbeider for at folk skal bruke sykkel til hverdagslige gjøremål eller som kilde til opplevelser og bedre helse (Syklistene, 2017). På nettsiden deres promoterer sykkelruter både i Norge og i utlandet.



Norsk kulturarv og Olavsrosa

Norsk kulturarv er en stiftelse med formål om å opprettholde en levende og mangfoldig kulturarv. Stiftelsens skal sikre verdiskapning, tilhørighet og identitet med visjonen «Vern gjennom bruk». (Norsk kulturarv, 2017a). Norsk kulturarv deler ut kvalitetsmerket Olavsrosa til særegne opplevelser forbundet med den norske kulturarven (Norsk kulturarv, 2017b).



Kulturlandskapsenteret

Kulturlandskapsenteret holder til i Hjartdal kommune i Telemark og arbeider med å formidle kunnskap om kulturlandskapet gjennom guiding, undervisning, kurs og konsulentvirksomhet (Kulturlandskapsenteret, 2017a). Kulturlandskapsenteret er en svært viktig aktør i Telemark, men arbeider også med nasjonale prosjekter (Kulturlandskapsenteret, 2017b).

INTRO TIL MULIGHETSSTUDIET

Vi har valgt å utforske funnene våre gjennom en mulighetsstudie. Området vi tar for oss ligger i Indre Telemark, og utgjør de tre bygdene Hjartdal, Svartdal og Flatdal i henholdsvis Hjartdal kommune og Seljord kommune.

I dag slynger E134 seg gjennom området, men på grunn av vegens krevende kurvatur blir strekket avlastet av ny tunnel mellom Gvammen (Hjartdal) og Århus (Seljord). Den krevende kurvaturen byr på et spennende bevegelsesforløp gjennom spektakulært landskap. Området karakteriseres av det særegne kulturlandskapet med den gamle bebyggelsen, de artsrike engene og den levende kulturarven. Når vegen blir lagt om mister området viktig verdiskapning, og spennende Norgeshistorie blir lagt utenfor allfarveg.

Vi mener dette vegstrekket er godt egnet for å utforske potensialet for en ny reiselivssatsing.



DEL 2

LITTERATURSTUDIE

Dette kapitlet tar for seg teoretiske perspektiver om sted, landskap, opplevelse, læring, bevegelse og utviklingspotensial i et område. I tillegg gjennomgås empiri om turisme, veg og reiseliv. Litteraturstudiet munner ut i en nytenking rundt vegen som et reiselivsprodukt.



TEORETISKE PERSPEKTIVER

STED

Stedet er den romlige strukturen bygd opp av menneskets interaksjon med hverandre og omgivelsene (Berg og Dale, 2015). Stedsteoretikeren Agnew (1987) definerer stedet utfra den fysiske lokaliseringen, de sosiale relasjonene på stedet og sense of place. Sense of place er ifølge Agnew (1987) den individuelle oppfattelsen og interaksjonen med omgivelsene som bidrar til å karakterisere og forme stedet (Agnew, 1987). Stedet er på den måten en viktig del av det flerdimensjonale landskapet som strekker seg over et større område (Berg og Dale, 2015).

LANDSKAP

Norge har forpliktet seg til den Europeiske landskapskonvensjonen som skal bidra til å aktivere befolkningen i vern, forvaltning og utvikling av landskapet. Konvensjonen fremhever individet som formgiver av sine omgivelser, og legger vekt på det dynamiske landskapet i konstant endring gjennom naturlige prosesser og menneskelig påvirkning (Europarådet, 2000).

Konvensjonens styrke er at den synliggjør verdien av alle typer landskap, fra det spektakulære til det dagligdage (Regjeringen, 2004). Den setter et særlig fokus på hverdagslandskapet, der mennesket lever og virker. Kvalitetene i landskapet skal sikres ved å skape forståelse for de prosessene som skapte landskapet og ved at menneskene får medvirke i utviklingen av sine omgivelser. Det skal bevare et variert landskap

med et mangfold av steder hvor folk kan bo og ferdes (ibid.).

Gjennom interaksjon med omgivelsene formgir mennesket landskapet og tillegger det kulturell og sosial verdi (ibid.). Merleau-Ponty (1962) hevder landskapet blir en del av individet gjennom sanseinntrykk som danner grunnlaget for den sammensatte helheten av persepsjon, kognisjon og handling. Denne dynamiske prosessen hvor landskapet blir forankret i vår identitet kaller Krogh (1995) for *landskaping*, og mener helheten av sanseinntrykk legger grunnlaget for den individuelle landskapsopplevelsen (Se våre personlige skildringer av landskapet i Indre Telemark side 80-81).

«Kroppen er et fragment av omgivelsene, og et produkt av verden» (Merleau-Ponty, 1962: 102).

Endringen i bruken av våre omgivelser, sammen med teknologiske fremskritt fører til at vi stadig fjerner oss fra landskapet. Denne utviklingen problematiserer Bærenholdt (2015), fordi både omgivelsene og identiteten defineres av tilstedeværelse. Det er gjennom tilstedeværelsen at landskapets mange dimensjoner sanses (Merleau-Ponty, 1962; Krogh, 1995; Bærenholdt, 2015). Det er erindringen om grusvegens ujevne overflate, kornakset som kiler i håndflaten og vinden som visker landskapets mange fortellinger som fester seg i det personlige minnealbumet.

OPPLEVELSE

Sanseinntrykk stimulerer til følelser og reaksjoner som danner grunnlaget for opplevelse (Boswijk mfl., 2007). Opplevelsen kan ifølge Kamfjord (1997) deles opp etter begrepene *se, være, gjøre og lære*.

Se er opplevelser av landskapskvaliteter gjennom øyets iaktakelse. Det krever liten grad av tilrettelegging. Likevel er tilgjengeliggjøring av viktige punkter i landskapet essensielt. Typiske se-opplevelser er landskapsbeskuelsen fra bilvinduet.

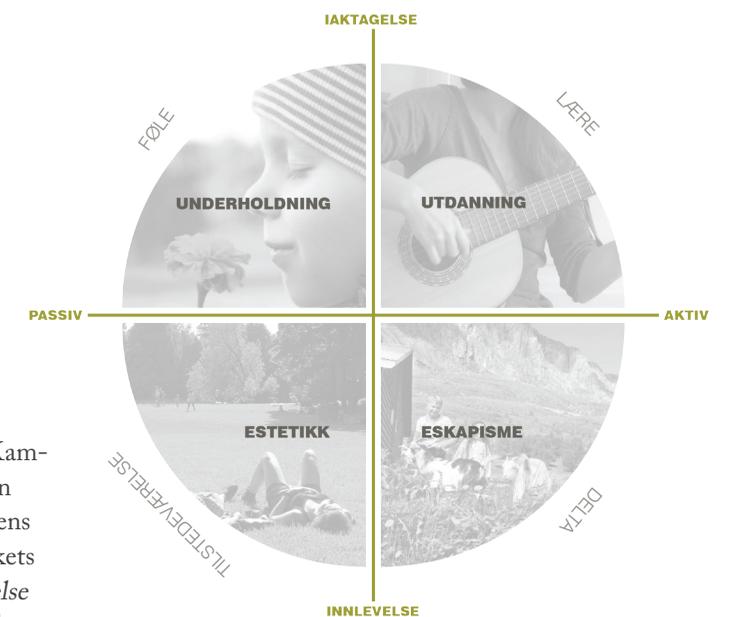
Være er en utvidelse av å se. Det handler om å befinne seg i landskapet og ta innover seg atmosfæren på stedet. Å sitte på benken eller å ligge i lyngen er typiske aktiviteter hvor individet er i landskapet, men ikke ønsker å ta en aktiv del av det.

Gjøre er alle former for organisert og uorganisert aktivitet. Det kan være å fiske, jogge eller å spise på restaurant.

Lære er både organiserte og uorganiserte aktiviteter som fremmer forståelse og mestring. Å lære å gå på ski eller dra på museum er eksempler på dette.

Pine og Gilmore (1999) sorterer i lik linje med Kamfjord (1997) opplevelse etter deltagelse og relasjon til omgivelsene. De skiller derimot mellom kundens grad av deltagelse; fra *passiv* til *aktiv*, og menneskets relasjon til omgivelsene; fra *iakttagelse* til *innlevelse* (Se figur 2). Utfra disse dannes fire opplevelsesfelter, *underholdning, utdanning, estetikk og eskapisme*.

Underholdning er å føle, utdanning er å lære, estetikk er en tilstedeværelse og eskapisme handler om å delta eller utføre noe (Mossberg, 2003). Opplevelser kan ifølge Pine og Gilmore (1999) være en kombinasjon av alle opplevelsesaspektene, og det er når alle feltene kombineres at en treffer det forfatterne kaller det *the sweet spot*. Meningsfulle og ekstraordinære opplevelser skapes først når alle sanser involveres i å føle, lære og bli oppslukt i handlingen (Pine and Gilmore, 1999; Mossberg, 2003; Boswijk mfl., 2007). Det henger sammen med Kamfjord (1997), som påpeker at de fleste har ambisjoner om noe mer enn en visuell betraktning. Han mener ønsket for reisen er atmosfære, aktivitet og læring.



2: Pine og Gilmores (1999) opplevelsesdimensjoner

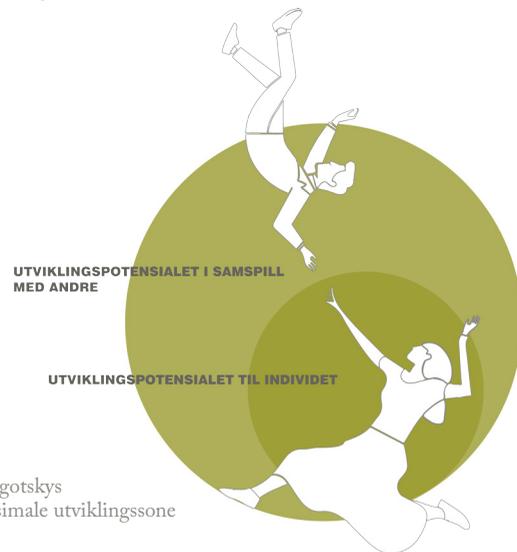


LÆRING

Tarssanen og Kylänen (2006) mener til forskjell fra Pine og Gilmore (1999) at en meningsfull opplevelse bør tangere det mentale nivået, og føre til en endring og utvikling hos individet.

Ifølge konstruktivistiske læringsteorier skjer utviklingen gjennom menneskets interaksjon med omgivelsene (Imsen, 2010). Piaget mener kunnskapstilnærming og læring er to ulike prosesser. Mens kunnskapstilnærming bygger videre på egen forståelse av omverden (en prosess han kaller *assimilasjon* (Ibid.)), skjer læring når det oppstår en ubalanse mellom individets forståelse, og den erfarne verden. Dette krever en forandring hos individet og egen oppfattelse av omgivelsene (en prosess Piaget kaller for *akkomodasjon*). Det er denne prosessen som gir utvikling (ibid.).

Til forskjell fra Piaget hevder de sosialkonstruktivistiske læringsteoriene at utvikling og tenking har sitt utgangspunkt i sosial aktivitet. De mener det er interaksjon mellom mennesker som fremmer utvikling (ibid). En sentral skikkelse innen denne



3: Vygotskys proksimale utviklingszone

forståelsen, Vygotsky, mener individer som innehar annen kunnskap enn man selv, kan fungere som *medierende hjelpere* for individets læringsprosess (ibid.). Vygotsky bruker begrepet *den proksimale utviklingszone* til å forklare hvordan andre individer kan bidra til læring og tilnærming av kunnskap som man ikke klarer å tilegne seg alene (ibid.).

BEVEGELSE OG FERDSEL

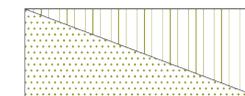
Det er i bevegelsen gjennom landskapet at sanseinntrykkene mottas, og det er på *livets reise* man oppnår ny kunnskap. Med det konkluderer Ingold (2011) at bevegelsen er essensiell for individets eksistens og utvikling. Teorien til Ingold (2011) faller sammen med et stadig større fokus på mobilitet, som på mange måter definerer vår tid (Urry i Berg & Dale, 2015). Mobilitet skiller seg fra forflytning ved at den gir økt forståelse for omgivelsene, mens forflytning handler om transport mellom to punkter (Cresswell, 2006). Mobilitet og landskap er derfor en sammenvevd enhet av kontinuerlige sekvenser som iscenesettes gjennom bevegelsen (ibid.).

Hvordan vi beveger oss i landskapet legger premissene for hvordan vi opplever omgivelsene. Merleau-Ponty (1962) bruker den blindes stokk til å forklare hvordan et objekt blir en forlengelse av kroppens sanseområde. Forbindelsen mellom kropp, bevegelsesmåte og omgivelser veves sammen i det Fiskevold (2011) betegner som *det enhetlige kvalitative opptaksorganet*. Denne samla enheten danner grunnlaget for individets erfaring og kjennskap til omgivelsene. Fremkomstmiddelet er en forlengelse av kroppen, som legger føringer for menneskets interaksjonen med landskapet (Fiskevold, 2011). Det gjør at landskapet oppleves annerledes til fots, fra sykkelsetet og gjennom bilruta.

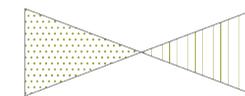
Bevegelsens fortellinger

Appleyard mfl (1966) mener vegen formidler omgivelsens fortellinger, og sammenligner bevegelsen langs ferdssåren med en film eller forestilling. De peker på kontinuitet, rytme, kontraster og utvikling, og overgangene mellom disse som viktige for opplevelsen langs vegen. Overgangene og sekvensene spiller

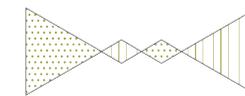
opp til høydepunktene, som omtales som *landemerker*. *Landemerkene* er elementer som bidrar til å skape et helhetlig inntrykk av posisjonering og forløp i omgivelsene. Det kan være utsikter, kunstverk, landskapsformasjoner og byggverk, men også lukt, smak, farge, tekstur og lyd.



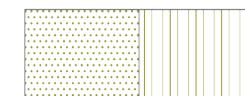
A) Sekvensene smelter gradvis over i hverandre



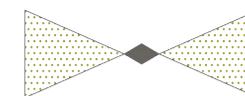
B) Sekvensen forsvinner før den neste bygges opp



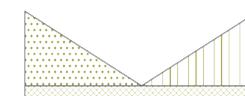
C) Hint om en ny sekvens kan fremkomme før den nye sekvensen starter



D) Sekvensen kan drastisk endres



E) Sekvensen kan endres gjennom et forbindelsesledd

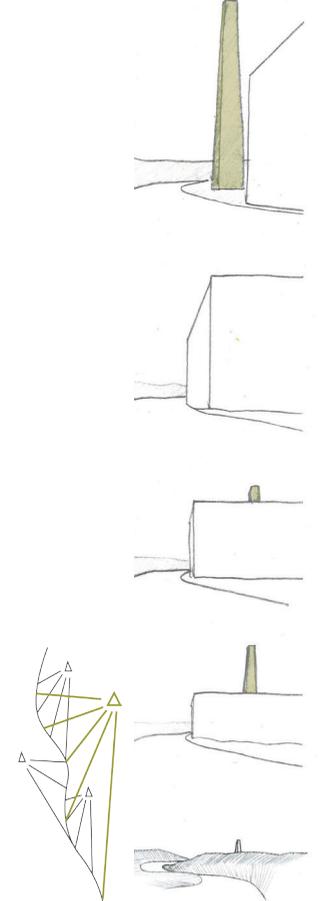


F) Et gjennomgående karakteristikk kan prege sekvensene

4: Sekvensoverganger (Appleyard mfl., 1966: 18)



5: Sekvensanalyse (Appleyard mfl., 1966: 51)



6: Landemerker skaper et bilde på posisjonering (Appleyard mfl., 1966: 15)



Landskapsparken Stourhead i England formidler en eksplisitt fortelling gjennom symboler og referansebygg

Potteiger og Purinton underbygger Appelyard mfl. (1966) og hevder i boken *Landscape Narratives* (1998) at landskapet kan forstås som en fortelling som utspiller seg gjennom bevegelsen. De skriver at landskapsfortellingene har et handlingsforløp som skiller seg fra de verbale fortellingene, men likevel preges av tvister, høydepunkter og overganger.

«*Stories link the sense of time, event, experience, memory and other intangibles to the more tangible aspects of place*» (Potteiger og Purinton, 1998:ix)

De skriver at våre omgivelser alltid synliggjør fortellinger om endring, fra de små begivenheter som preger dagliglivet, til større hendelser som erosjon og forvitring, gjengroing og endret bosettingsmønster. I tillegg er landskapet lagene av skjulte fenomener. Gjennom å synliggjøre fortellingene skapes et helhetlig bilde av omgivelsene. Historier, hendelser, eventyr, musikk, mystikk og myter kan forankres i landskapet ved hjelp av tegn og symboler som gir fortellingene romlig mening. Nærheten til fortellingene utfordrer fantasien, og individet kan lettere leve seg inn i historiene. Spenningen fjernes derimot når landskapsverdier blir institusjonalisert og fortellingene mister sin tilhørighet til stedet (Lønning, 2004).

Videre deler Potteiger og Purinton (1998) inn i eksplisitte og implisitte fortellinger. Mens implisitte fortellinger gir antydninger til historier og fenomener i landskapet, formidler eksplisitte fortellinger én historie som i større grad kontrolleres av autoriteter. Potteiger og Purinton (1998) problematiserer de eksplisitte fortellingene ettersom individet ikke lenger er forfatter av egen landskapsfortelling, men blir fortalt 'sannheten' utfra én vinkling. Dette skiller seg fra de implisitte fortellingene som gir individet større frihet til å skape sin egen historie. De preges av den dynamiske naturen og egne erfaringer. Individet forener de fysiske aspektene med ikke-fysiske aspekter, og dikter egne fortellinger som omskapes til minner og meninger.

Ifølge Potteiger og Purinton (1998) krever denne type fortelling at leser tar aktiv del av omgivelsene. For å illustrere deres hypotese om aktiv tilnærming, bruker Potteiger og Purinton (1998) antropologen Davis Guss' personlige erfaringer med studier i regnskogen. Guss slet med å tilegne seg kunnskap, noe som først ble gitt han da han ble involvert i daglige gjøremål som kurvfletting og fiskeing i samhandling med lokalbefolkningen.

Synliggjøring av landskapsfortellingen

Potteiger og Purinton (1998) mener planleggere må jobbe for å vekke nysgjerrigheten hos individet og legger derfor vekt på ulike metoder for å synliggjøre nettverket av tråder og historier som individet selv kan blåse liv i:

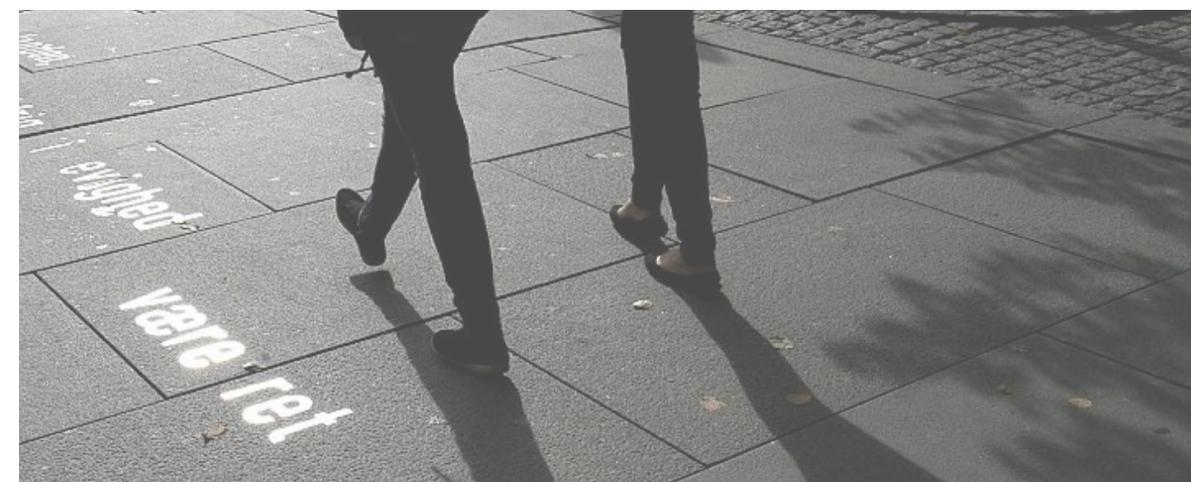
Naming: Å navngi elementer i landskapet er i følge Potteiger og Purinton (1998) den enkleste måten å forankre en historie til et sted. Navnet bør være identitetsskapende og synliggjøre karakteristiske hendelser og elementer i landskapet, og gjerne koble sammen nåtiden med fortiden. De foreslår at navnet bindes til minnesmerker, historier, hendelser, kontraster, egenskaper eller karaktertrekk i omgivelsene.

Sequences: handler om å arrangere navn, hendelser og viktige fenomener i landskapet for å skape en meningsfull helhet av sekvenser. Potteiger og Purinton (1998) påpeker at sekvensene ofte forholder seg til årsak-virkning, og at overgangene mellom sekvensene har ulike kvaliteter avhengig om de er brå eller gradvise.

Revealing and concealing: Ved å avdekke eller tildekke karaktertrekk i omgivelsene skapes overganger til ulike landskapsrom, noe som bygger opp til spenningsmomenter i landskapet. De påpeker imidlertid at tildekkingen ikke må forhindre lesbarheten av landskapets historiebok.

Gathering: Gathering handler om å knytte landskapets kompleksitet av symboler og sekvenser sammen til ulike former av noe større. Det kan være idéer eller identitet knyttet til region eller land.

Opening: Måten stedene synliggjøres og åpnes opp for leser er viktig for landskapsforståelsen.



Karl Johans gate i Oslo er dekorert med sitater fra dikteren Henrik Ibsen. Sitatene avdekker et utvalg av norsk kulturarv

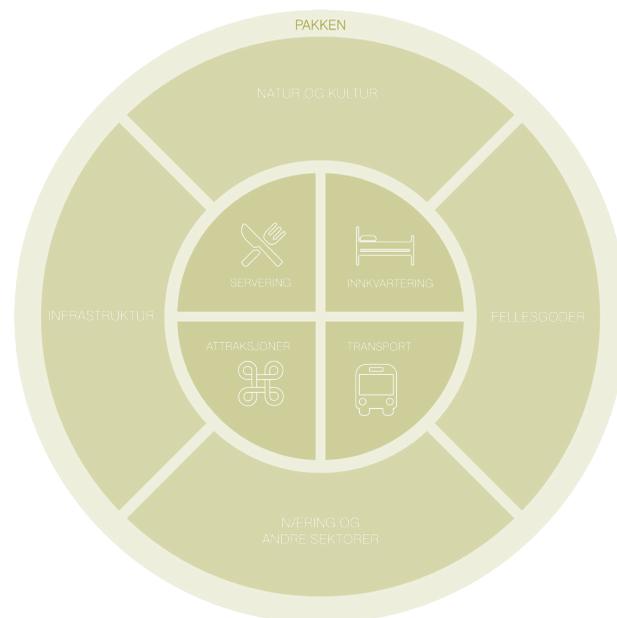
OMRÅDETS UTVIKLINGSPOTENSIAL

En særlig viktig modell i denne oppgaven er Kamfjords modell for *det helhetlige reiselivsproduktet* (2011). Modellen skal sikre et samlet tilbud av varer, tjenester og opplevelser der målet er å oppnå fornøyde turister. Dette vil øke sannsynligheten for at turistene kommer tilbake på et senere tidspunkt og sprer det gode budskap. Det helhetlige reiselivsproduktet består av *kjerneverdier* (modellens indre sirkel), *området* (modellens mitterste sirkel) og *pakken* (modellens ytre sirkel).

Kjerneverdiene er direkte rettet reiselivet og inkluderer tilrettelagte tilbud som *transport, innkvartering, servering og attraksjoner*. Disse tilbudene omkranses av *området* som legger grunnlaget for opplevelsen og området utviklingspotensial (se nedenfor). Den helhetlige opplevelsen utgjør *pakken*. *Pakken* kan bestå av informasjon som legger føringer for ruta, eller være en kommersiell pakketur hvor reisen er bestilt og betalt på forhånd (Kamfjord, 2011).

De steder og områder som innehar et stort repertoar av ressurser, og et aktivt ønske om å utvikle disse til en helhetlig opplevelse har størst forutsetninger for å lykkes i satsingen som reisemål (Kamfjord, 2011). Kamfjord (2011) peker ut fire overordnede forutsetninger for *områdets utviklingspotensial*.

Infrastruktur: Infrastrukturen representerer tilgjengeligheten til og innad i området, og er selve nøkkelen for å utvikle et reiselivsprodukt. Jo større attraksjoner et sted innehar, desto mindre avhenger det av god tilgjengelighet ettersom de besøkende alltid finner en veg til målet. God tilgjengelighet er først og fremst essensielt for å etablere nye reiselivsprodukter som enda ikke har opparbeidet sitt rykte.



7: Kamfjords modell for det helhetlige reiselivsproduktet

Natur og kultur: Attraktive landskapsverdier i form av blant annet klima, landskapets hovedformer og elementer, kulturlandskap og høstingstradisjoner, kulturminner, lokalkunnskap og moderne kulturuttrykk som kunst, kulturarrangement og folkeliv.

Fellesgoder: Fasiliteter utviklet og tilrettelagt for å tjene allmenheten, i form av blant annet kirker, parker, rekreasjonsområder, men også primære tjenester som politi, renovasjon, støtte i forhold til næringsutvikling, markedsføring, turistinformasjon og rettigheter som allemannsretten; adgangen til åpen ferdsel i utmark.

Andre næringer og sektorer: Reiselivet er avhengig av andre næringer for utvikling og drift av det helhetlige reiselivet. Industri og håndverksvirksomhet, samt handel og andre tjenester som dekker lokalbefolkningens behov kan også utnyttes av besøkende.

Kamfjord (2011) mener det må foreligge realistiske analyser for området utviklingspotensial og forutsetning for å bli et reisemål. Stedets opplevelsesattraktivitet styres av faktorer utenfor reiselivet. I tillegg til natur- og kulturressurser med sine særpreg og fortellinger, er levedyktige samfunn med arbeidsplasser, møteplasser, infrastruktur, kapital, kompetanse og politisk og lokal vilje elementært for å drifte og utvikle en destinasjon. Det henger sammen med Bærenholdt (2015) som mener det ikke lenger er noen forskjell på reisemål og sted. Stedet bør være attraktivt både for tilreisende og lokale.

Reiselivsnæringen blir av den grunn drivkrefter i å skape attraktive lokalsamfunn.



8: Attraktivitetspyramiden

Attraktivitetspyramiden

Attraktivitetspyramiden illustrer hvordan *bedrift, besøk og bosetting* definerer stedets attraktivitet og utvikling (Kobro mfl., 2013). Bedrifts-dimensjonen er produksjon av varer og tjenester som transporteres ut av samfunnet, mens besøks-dimensjonen livnærer seg av stedet som en opplevelse. Begge dimensjonene gir sysselsetting og verdiskapning som legger mye av grunnlaget for den tredje dimensjonen, bosetting. Bosettingen defineres av forholdet mellom innflytting og fraflytting og balansen mellom antall fødte og døde. Bosetting, bedrift og besøk legger sammen premisene for utvikling.

Byene har generelt høy bostedsattraktivitet, noe som trekker folk ut av distriktene. Distriktene må derfor gjøre seg attraktive gjennom sikring og opparbeiding av arbeidsplasser og synliggjøring av landskapsverdier for å skape utvikling (Vareide, 2011). Mennesker er elementært for å opprettholde attraktive steder, det holder ikke å kun være rik på industri, natur og kultur.

TURISME

TURISME OG OPPLEVELSESALDER

Turisme er aktivitetene, prosessene og samspillet mellom besøkende, reiselivsaktører og de lokale i det aktuelle området (Goeldner og Ritchie, 2003). Turisme handler ikke kun om verdiskapning og spektakulære syn, det handler om viljen til å oppleve. En slik tolkning muliggjør opplevelser og turisme i hverdagslige omgivelser (Jacobsen og Antonsen, 2007).

Behovet for opplevelser legger grunnlaget for Pine og Gilmores *opplevelsesøkonomi* (1999) som er en samlebetegnelse på kreativ næring som har opplevelser som service eller produkt. De ulike opplevelsesnæringene veves sammen av reiselivsnæringa, som skaper et helhetlig produkt verdisatt av kundens opplevelse (Flagestad, 2006; Kamfjord, 2011).

Boswijk mfl. (2007) betegner vår tid som *opplevelsesalderen*, og hevder den kjennetegnes av frie mennesker som ønsker troverdige opplevelser og stemningsfulle atmosfærer der enhver helsegevinst ses på som positive bieffekter av reisen. *Opplevelsesalderen* er kunnskapsbasert og handler vel så mye om individuell utvikling som kreativitet og utfoldelse (Kamfjord, 2011). Dagens turismeeक्सplosjon gir behov for en reiselivsnæring med kvalitet i alle ledd (Ibid.). Denne utviklingen kan ses i sammenheng med *sakte turisme*, hvor den travle reisemåten med hyppige stopp, byttes ut med kvalitetsopplevelser (Aall og Vik, 2012).

Reisen skal roe ned dagliglivets heseblesende tempo og skape interaksjon mellom turist, lokalbefolkning og sted (Ibid.).

I stedet for å fokusere på tiden turistene disponerer, belyser Aall og Vik viktigheten av opplevelser som gir forståelse for omgivelsene. Derfor settes *den sakte turismen* ofte i sammenheng med miljøvennlig turisme.

MILJØVENNLIG TURISME

Synliggjøring av opplevelsesverdiene kan virke negativt på natur- og kulturressurser. Ved større press på arealene oppstår en fare for å slitasje, forurensing og falsk merkevareoppbygging. Faren oppstår når profitten legger fundamentet for næringen. For å skape et levedyktig reiselivsprodukt må næringen forholde seg til rammene som ressursene setter (Kamfjord mfl., 2007). Forvaltningen og utvikling av landskapsverdiene må skje i samspill med lokalbefolkningen for å skape autentiske opplevelser som passer overens med stedets identitet (Fitje, 2001). En slik forvaltning kan settes i sammenheng med den Europeiske Landskapskonvensjonen som forfekter at menneskene skal kunne medvirke i utviklingen av sine landskap (Europarådet, 2000).

Fokuset på et bærekraftig reiseliv er drevet frem av forbruker, politiske retningslinjer, samt behovet for å bevare opplevelsesproduktet. Kamfjord (2011) sammenfatter Innovasjon Norge på følgende måte: «et bærekraftig reiseliv strekker seg lengre enn til kortsiktige prioriteringer. Et bærekraftig reiseliv fokuserer ikke bare på fordelene for de reisende, men på reiselivets innvirkning på stedene som besøkes, og for verdiene i natur, kultur og lokalsamfunn. [...] Bærekraft i reiselivet knyttes til ansvarlighet, kvalitet

og langsiktighet. Globalt er bærekraftig reiseliv, eller «sustainable tourism», et sterkt voksende og lønnsomt segment» (Kamfjord, 2011: 301). Innovasjon Norge bygger sin definisjon på FNs reiselivsenhet (UNWTO), som deler bærekraftig reiseliv inn i tre hovedområder (i Kamfjord, 2011: 302).

Miljø, natur og kultur

1. Respekttere, videreutvikle og fremheve kulturell rikdom
2. Bevare og videreutvikle landskapets fysiske og visuelle integritet
3. Opprettholde biologisk mangfold
4. Rent miljø og ressurseffektivitet ved å minimere forbruk og avfallsprodukter

Sosiale verdier

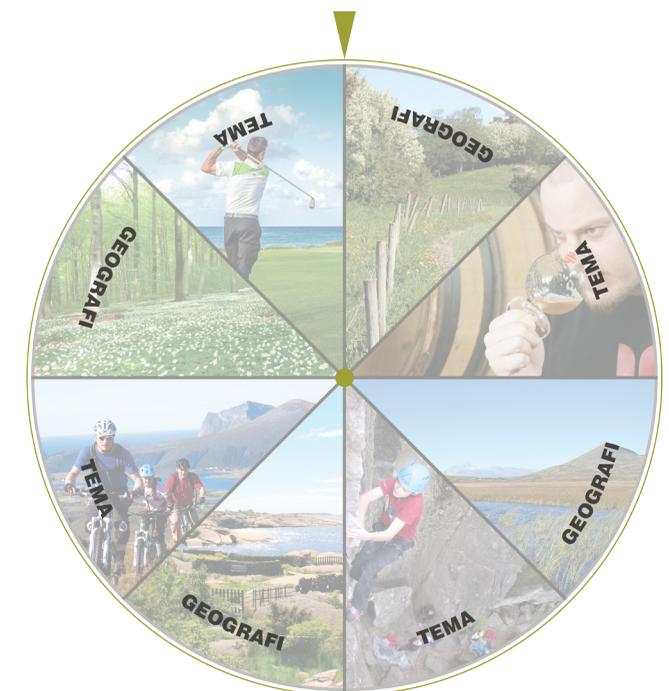
1. Styrke og bevare lokal livskvalitet og sosiale verdier
2. Lokal kontroll og engasjement
3. Jobbkvalitet for reiselivsansatte
4. Gjestetilfredshet, trygghet og opplevelseskvalitet for alle

Økonomi

1. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskapning
2. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter

REISEMØNSTRE

Reisevalget defineres ifølge Kamfjord (2011) av tema og geografi. I noen tilfeller er selve stedet hovedmotivet for reisen (eks. Geiranger og Lofoten). Forflytning og aktiviteter på turen er sekundært. I andre tilfeller er tema og innhold det viktigste for reisen (eks. å dra på ferie for å sykle, spille golf eller gå på ski). For denne typen reisende blir området sekundært.



9: Reisevalgene defineres i hovedsak av geografi og tema (Kamfjord, 2011).

Ulike opplevelsesbehov gir forskjellige reise-mønstre, men fellesnevneren er likevel en geografisk bevegelse. Reismønstrene er overlappende, men kan ifølge Flognfeldt (1995) deles opp i kategoriene:



Bedriftsopphold

Reiser hvor hele besøket er knyttet opp til en bedrift. Slike reiser er ofte dagsreiser (til Dyreparken, Hunderfossen eller slalåmbakken), eller kurs- og forretningsreiser. Den eneste bevegelsen er til og fra bedriften.



Ligge-stille-opphold

Turer hvor de reisende har et fast oppholdssted som de beveger seg utfra. Det kan enten være;

- a.** Ressortopphold, som tilbyr enkel innkvartering med helhetlige opplevelsesprodukt. Typiske eksempler er Spaopphold eller Sydenferier. Eller;
- b.** Stedsopphold, som er helheten av tilbud og opplevelser på et sted. Typisk eksempler er storbyferier, men også stedsopphold på rundreisen, som busstopp i Lom på veg til fjordlandskapet, eller anløpshavner for cruise-trafikken.



Baseopphold

Reiser til et sted som fungerer som utgangspunkt for ulike utflukter til bedrifter og steder i tilgrensende områder. Dette reismønsteret gir en utvidet forståelse av stedsoppholdet som inkluderer innkvarteringsmuligheter og varierte aktivitets- og opplevelsestilbud i større omfang. Typiske eksempler i Norge er skiområdene mellom Øst- og Vestlandet som ligger strategisk plassert mellom fjell og fjord. Det kan se ut som at baseopphold er et voksende reise-mønster som muliggjør opplevelser i større områder (Kamfjord, 2011)



Rundreise

Reiser som innebærer stadig bevegelse med mål om å oppleve mest mulig. Slike reiser er planlagte og ruten ofte fastlagt. Forløpet velges utfra hvilke landskap en ønsker å besøke, noe som legger premissene for opplevelsen. Selv om rundreisene er fastlagte, blir de i stor grad preget av overraskelser og spontane møter underveis. Profilerte vegstrekker blir ofte prioritert, både av private og bedrifter. Turistenes avkastning til stedene og selve reiseopplevelsen preges av bevegelsesformen. Cruiseturister får en helt annen opplevelse og gir en annen avkastning til stedene enn sykkel-turistene.

NORSK REISELIV

Turisme utgjør omtrentlig 4% av Norges brutto nasjonalprodukt (Innovasjon Norge, 2015). Mye tyder på at andelen vil øke ettersom interessen for å reise i Norge er stigende, både når det gjelder norske og utenlandske turister (Ibid.). *Opplevelsesalderens* fokus på selvrealisering, hvor reisen blir statussymbol, gjør at vi er villige til å betale mye for opplevelser. Det gir bedrifter og institusjoner som produserer opplevelser et spennende vekstpotensial, som harmonerer med vår stigende velferd (Flagestad, 2006).

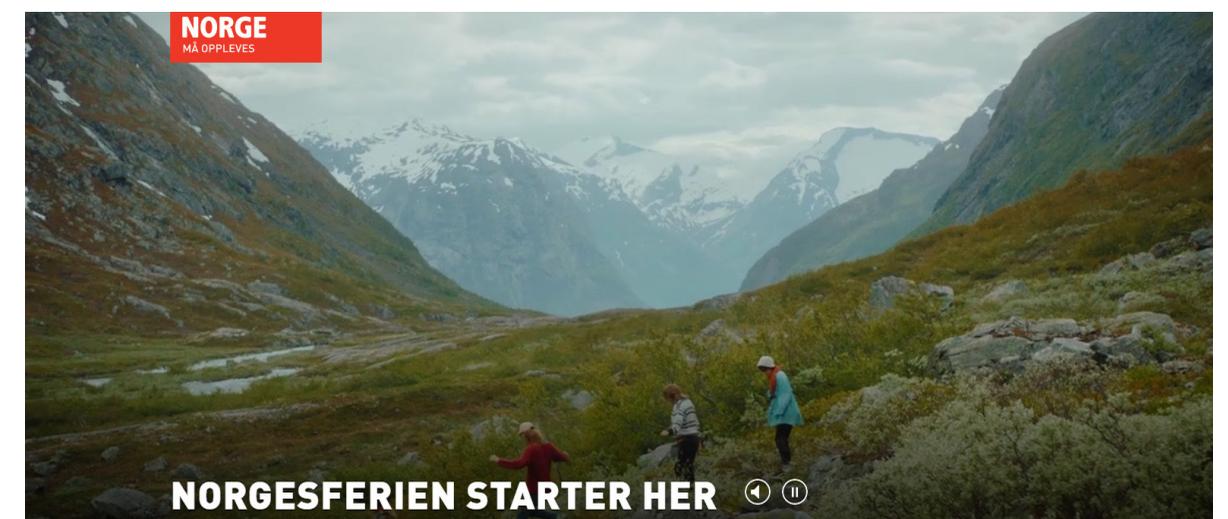
Reisevaner i Norge

Visit Norway, initiert av Innovasjon Norge, fungerer som det offisielle nettstedet for norske og utenlandske turister i deres søken på de unike opplevelser og reiser i Norge. For å holde seg oppdatert, utfører organisasjonen kontinuerlig brukerundersøkelser og holder klar statistikk over de mest populære søkeord og destinasjoner. I 2016 nådde besøkstallene på nettstedet vel 18 millioner (Aalmo, 2017). Visit Norway

fokuserer i økende grad på enkel og 'ekte' informasjon. Fra å være en mer objektiv og offisiell informant settes menneskers egne erfaringer i fokus, under mottoet «en nettside av, for og om folk» (Ibid.). Det publiseres videoer av lokale som forteller om hjemstedene sine, eksperter som anbefaler serveringssteder og toppturer og andre turister som deler sine turopplevelser.

«Den norske naturen har vore og vil kanskje også alltid vere det viktigaste elementet i norsk turisme» (Fitje, 2001:69).

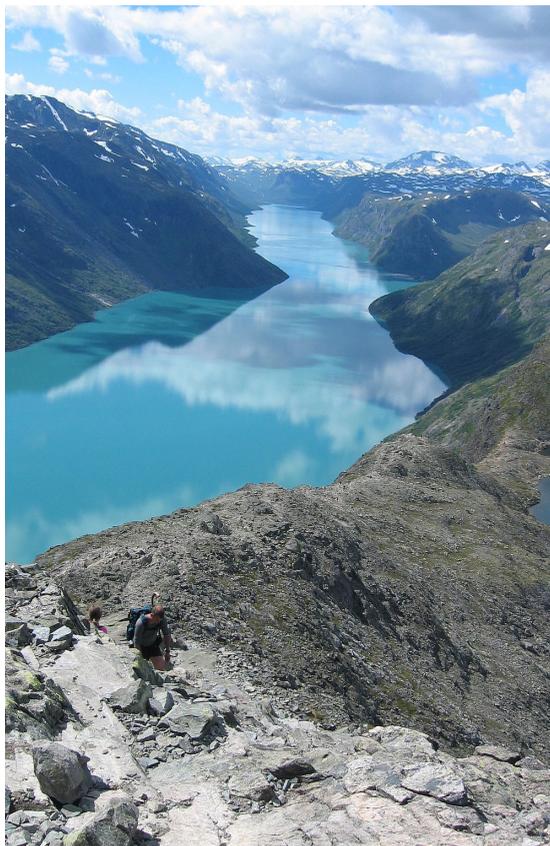
Tettere og gråere bysentre og en økt bevissthet for miljø gjør fokuset på autentiske naturopplevelser viktigere (Kamfjord mfl., 1997). Dette underbygges av Turistundersøkelsen 2014 (Innovasjon Norge, u.å.) hvor hele 80% av de utenlandske sommerturistene ønsket naturopplevelser imot 53% av de norske turistene. Landskapet kan være en attraksjon i seg selv som Trolltunga eller Prekestolen, eller være en arena



Utklipp fra Visit Norways hjemmesider

for naturbaserte aktiviteter som sykling, ski eller fiske (Fitje, 2001). *Reiselivets paradoks* ligger i at naturopplevelsene er knyttet til offentlige og frie goder hjemlet i Friluftslivsloven, kjent som Allemannsretten. Pengestrømmen går til kjerneverdiene, mens kun små summer avsettes til utvikling, forvaltning og vedlikehold av natur- og kulturopplevelser som er utgangspunktet for reisen (Kamfjord, 2011).

Håndbok for reiselivsutvikling (u.å) peker på at opplevelsene varierer gjennom sesongen. Vinterturistene vil oppleve natur, fjell og skiaktiviteter, mens sommersesongen er mer preget av kulturelle aktiviteter.



Reiselivets paradoks, her representert ved stisletasje på det populære turmålet Besseggen i Jotunheimen

Selv om Norge i hovedsak profileres som spektakulære og rene landskap, blir arkitektur, kunst og kultur stadig viktigere attraksjoner (Lyngsnes, 2007). Det underbygges i *Turistundersøkelsen* (2014) hvor 70 % av de utenlandske turistene ønsker seg kulturopplevelser og hele 42% av de spurte ønsker flere kulturopplevelser (Innovasjon Norge, u.å).

Kulturbegrepet spenner seg fra det nasjonale til det lokale kulturuttrykket, samtidig som det kulturelle særpreget karakteriseres av ulike strømninger. En slik strømning var nasjonalromantikken på midten av 1800-tallet som skulle bygge opp under den norske nasjonalfølelsen. En lignende identitetssøken kan ses i vårt moderne samfunn (Fitje, 2001). På 1800-tallet formidlet Tidemand, Gude og Dahl stolthet gjennom sine malerier av norske landskap. I dag er det på mange måter reiselivsnæringen som definerer og markedsfører hva som er attraktive norske landskap (Fitje, 2001).

Kulturelle særtrekk i et område spenner vidt fra dialekt, byggeskikk og mattradisjoner til verdier for 'skikk og bruk'. I takt med globaliseringen risikerer vi i dag at landskapets særpreget og kulturuttrykk viskes ut og standardiseres etter globale normer og verdier. Det er derfor stadig viktigere å gi kulturelle særpreget status og oppmerksomhet slik at de i større grad ivaretas for ettertiden (ibid.). Hvordan den lokale kulturen tar opp i seg de internasjonale strømningene, men samtidig ivaretar sitt særpreget blir gjerne omtalt som globalisering (NHO Telemark, 2015). Med mottoet «*Vern gjennom bruk*» ønsker stiftelsen Norsk kulturarv at norsk særpreget skal bidra til tilhørighet, identitet og verdiskapning (Norsk kulturarv, 2017a). Både for samfunnet og reiselivsnæringen er synliggjøring av kulturverdiene et viktig grep. Reiselivsnæringen kan bidra til å bevare kulturminner og holde interessen for tradisjonsuttrykk vedlike.

Turisme i distriktene

Utkantens konkurransefortrinn er turistenes behov for å komme ut av den travle byen og inn i det autentiske landskapet, men stadig færre mennesker holder liv i distriktene. 'Den autentiske bygda' som attraksjon forsvinner, og kulturlandskapet vokser igjen. Teknologi og sentralisering har medført sterk nedgang i sysselsettingen i de tradisjonelle distriktsnæringene, noe som i sin tur har ført til et behov for næringsutvikling i bygdene (Rønningen, 2012). Internasjonalt er turisme ansett som redningen for bygdesamfunn som sliter med effektene av dagens strukturendringer (Walmsley, 2003). Reiselivsnæringen kan motvirke den negative spiralen gjennom etablering av arbeidsplasser og opparbeiding av attraktivitet. De kan bidra til å skape levende distrikter gjennom å endre befolkningssammensetning og opprettholde bosettingsmønsteret.



I distriktene kan to til tre helårsarbeidsplasser utgjøre enorme forskjeller. En arbeidsplass kan sikre oppholdet til en barnefamilie, noe som eksempelvis kan holde den lokale skolen levedyktig. Nedleggelse av skolen ville i motsatt fall trolig resultere i enda mer fraflytting.

Faren som oppstår når 'urørt natur', frisk luft og bygdelivet blir omformulert til profitt, er at det formidles et glorifisert bilde vinklet mot forbruker (Flø, 2013). Flø påpeker at en utvikling med utgangspunkt i reiseliv ikke kan overse identiteten og hverdagslivet til bygdefolket. Det er viktig at reiselivet ikke konserverer et iscenesatt bilde av distriktene, men bidrar til lokal samfunnsutvikling og levende bygder. (Ibid.).

Det må være en lokal vilje til å ta imot besøkende, noe som trolig er den viktigste faktoren for tilfredse turister (Innovasjon Norge, 2015). Historisk sett har den norske reiselivsnæringen vært en bygdenæring, igangsatt og driftet av lokale aktører (Ellefsen, 2000). Med andre ord har reiselivsnæringen vært preget av lite midler og få profesjonelle aktører til fordel for et yrende lokalt engasjement. Det lokale engasjementet resulterte i et mangfold av uttrykk og tilbud, noe som kjennetegner det norske reiselivet.

I tillegg til vilje og engasjement trengs det kompetanse for å utvikle et helhetlig reiselivsprodukt (Kamfjord, 2011). Flere av de lokale næringene er derfor organisert i Hanen som har tatt på seg oppgaven å vise veg til norske bygdeperler. Sammen med de tradisjonstunge bedriftene i de historiske representerer de noe av reiseopplevelsene rundt om i det norske landskapet. Dette er bare noe av det NAF serverer i sin veibok.

«*Vår rolle i NAF er å finne frem til de dedikerte sjelene og de gode opplevelsene, og fortelle om dem*» påpeker Per Roger Lauritzen (2017), forfatter av NAF veibok.

Norges Automobil-Forbund (NAF) har gjort en formidabel innsats i å navigere folk rundt i Norge med sin veibok. Siden den første boka ble utgitt i 1928 (NAF, 2017), har nye versjoner blitt utarbeidet i takt med tidens endringer, og for øyeblikket er den 31. utgaven under fremstilling. Sammen med de ulike reisehåndbøkene og ruteplanleggeren setter NAF mindre kjente, men vel så interessante vegstreker og besøksverdige steder på kartet.

VEG OG REISELIV

«Den lange, lange sti over myrene og inn i skogene hvem har trukket opp den? Mannen, mennesket, den første som var her. Det var ingen sti før ham. Siden fulgte et og annet dyr de svake spor over moer og myrer og gjorde dem tydeligere, og siden igjen begynte en og annen lapp å snuse stien opp og gå den når han skulle fra fjell til fjell og se til sin ren. Slik ble stien til gjennom den store almenning som ingen eiet, det herreløse land» (Utdrag fra Markens grøde av Knut Hamsun)

VEG OG LANDSKAP

«Veger, stier og jernbanelinjer har banet seg vei inn i landskapet og påvirket måten vi betrakter det og handler i det» (2010), skriver Hvattum i sin kronikk i Aftenposten. Veger tegner linjer i naturen og gjenspeiler menneskets bevegelse og strev etter å komme seg frem i landskapet. De er som livsnerver og kulturbærere i samfunnet, der ulike lag fra historien er nedtegnet. Vegene har i all tid vært viktig for kommunikasjonen mellom mennesker, for handel og kunnskapsutveksling, men også for å forstå omgivelsene og bli kjent med nye områder. Hvordan vegene er lagt i terrenget er med på å lede vårt blikk på landskapet. Godt tilpassede veger kan være med på å fremheve karaktertrekk og gjøre oss mer bevisst landskapsformene, buktende innover i de dype skoger og ned i de trange daler. Vegene gir mulighet til oppdagelse.

NORSK VEGHISTORIE

De første vegene som ble anlagt stilte få krav til sikkerhet og utforming. Vegene forholdt seg dynamisk til omgivelsene, som stier i naturen under kontinuerlig endring, opp berg og ned dalsøkk. Da hesten fikk vogn trengte de sparsomme vegene en oppgradering.

Den første vegen tilpasset hjultransport ble anlagt fra Kongsberg til Hokksund i 1624, og hadde som formål å transportere sølv til kongemakten i København. På befaling fra kongen ble bøndene kommandert til å oppgradere ridevegene til den nye standarden tilpasset hjultransport. Disse vegene ble lagt under dansk-norsk forvaltning og fikk benevnningen kongeveger (Amundsen, 2014).

De første vegene var inspirert av franske vegingeniører og lå snorrette i landskapet (Bergaust, 2017). I Norge resulterte det franske vegidealet, tilpasset de langstrakte slettene i Normandie, til store høydeforskjeller og strevsomme transportetapper. Da de skjønnte at vegen ikke ble lengre av å legge den rundt høydedrag ble vegene bedre tilpasset terrenget. Samtidig kunne man frakte større lass med mindre kraft. Datidens beskjedne byggeteknikk og vegens horisontale buktninger førte til at selve konstruksjonen ble en naturlig del av landskapet. På slutten av 1800-tallet gjorde bilen sitt inntog, med det fikk også vegutbyggingen et oppsving. Ikke bare ble det bygd nye traséer, men de eksisterende vegene måtte gjennomgå en drastisk oppgradering. Bilen satte helt nye krav til linjeføring, kvalitet og dimensjonering. De gamle vegene holdt verken mål når det gjaldt utforming eller kvalitet (Amundsen, 2014). Etterhvert som vegene ble oppgradert, ble nye teknikker og verktøy oppfunnet, og vegene opptok en stadig større del av synsfeltet. I tillegg til rent funksjonelle vegforbedringer ble også estetikk og landskapstilpasning viktige parameter i vegbyggingen (Statens vegvesen, 1997).

IDEALER FRA UTLANDET

Utenfor Norges grenser hadde de lengre erfaring med landskapstilpasning av veg, og det er spesielt to idealer som la grunnlaget for estetikken i dagens vegplanlegging; *de amerikanske parkvegene* fra slutten av 1800-tallet og *de tyske autostradaene* fra tidlig 1900-tall. Parkvegene var inspirert av den en-



Blue Ridge Parkway (USA)

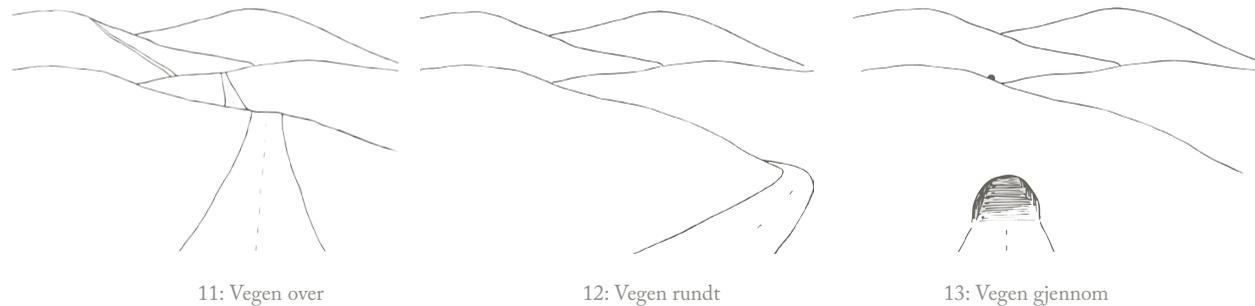
gelske landskapsstilen fra 1800-tallet, der målet var å fremheve naturens skjønnhet. Harmonisk linjeføring skulle sikre varierte reiseopplevelser og gi de kjørende følelsen av å bevege seg gjennom en park med vekslende utsyn. Ved å redusere hastigheten fikk en bedre tid til å beskue og vekke nysgjerrigheten til omgivelsene. Vakre overganger mellom vegen og landskapet ble dannet ved å inkludere tilgrensende landskap i vegbildet, og ofte ble vegetasjon og terrenntilpassing brukt som hjelpemiddel for å oppnå ønsket illusjon (Amundsen, 2014). Forgey (1989) mente folk ville velge parkvegene uavhengig kjørehastighet og effektivitet, siden disse ikke bare fungerte som transportåre for å bli fraktet fra et sted til et annet, men gav noe mer til kjøreturen, nemlig begeistring og opplevelser.

Den motoriserte utviklingen resulterte i flere ulykker. For å minske skadde valgte de i Tyskland å skille mellom motortrafikk og annen trafikk, noe som førte med seg en storstilt satsing og utbygging av autostradaene. De nye vegene skulle ikke bare redusere antall ulykker, de skulle fungere som vakre elementer som spilte på lag med naturen, og gav glede til de kjørende. Landskapstilpasning og opplevelse var viktige parameter for å oppnå gode resultater. Vegstandarder varierte med landskapstypen og fremhevet på den måten de ulike landskapskarakterene. En prøvde å unngå rett linjeføring, men heller skape variasjon og bevegelse (Amundsen, 2014).

DAGENS VEGPLANLEGGING

De utenlandske prosjektene var idealer for norsk vegplanlegging og med et økende fokus på estetikk krevdes utvidet kompetanse. I 1975 ble den første landskapsarkitekten ansatt i Statens vegvesen (Amundsen, 2014), og i 1988 ble *Vakre vegars pris* opprettet; «*ein heiderspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpassa omgivnadane. Det kan vere vegar, gater, bruer, tunnelar eller tilhøyrande anlegg og utstyr*» (Statens vegvesen, 2016a). Vakre vegars pris er tenkt å engasjere til nytanking ved å vise frem innovative og vakre prosjekter av høy kvalitet. I første omgang var det særlig fokus på planlegging og utførelse, men fra 2008 ble også drift og vedlikehold inkludert som viktige vurderingskriterier (Ibid.). Gjennomgående for vinnerprosjektene er god landskapstilpasning, gjennomarbeidet design og detaljeringsnivå samt samarbeid på tvers av fagdisipliner og etater (Statens vegvesen, 2017b).

For å gjøre Norge konkurransedyktig i et globalt marked kreves raske og effektive veger. Å tilpasse raske motorveier norsk topografi er krevende, likevel er det i den retning næringslivskreftene drar (Jacobsen og Antonson, 2007). Nye vegstandarder blir utformet i tråd med de stadig strengere kravene til funksjonalitet, effektivitet og trafikksikkerhet.



11: Veggen over

12: Veggen rundt

13: Veggen gjennom

I ny utgave av håndboken *Veg- og gateutforming*, som er på høring i disse dager, opererer Statens vegvesen med 7 dimensjonsklasser for veier, en nedjustering fra dagens håndbok (Statens vegvesen 2014; 2016b). Det er henholdsvis tre for nasjonale hovedveier, to for øvrige hovedveier, en for lokale veier og en for øvrige lokale veier. De ulike klassene eller standardene baseres på fartsgrense og årsgjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT), noe som gir utslag i vegens utforming, både horisontalkurvatur og vertikalkurvatur (Statens vegvesen, 2016b).

Nasjonale hovedveier			Øvrige hovedveier		Lokale veier	Øvrige Lokale veier	Fartsgrense	ÅDT	Tverrprofil
80 (90)	90	110	80	60	60-80	<60			
<6000	6000-12000	>12000	<4000	<12000	<1500	<500			
9m	12,5m	23m	7,5m	7,5m	6,5m	3,5-4,5m			

10: Dimensjonsklasser for veg fra ny håndbok

Høyere fartsgrense og trafikkmengde, gir bredere og rettete vegbane. Det presiseres at en overordnet planlegging av vegnettet er viktig for å unngå hyppig skifte mellom ulike dimensjonsklasser, både av estetiske og rent funksjonelle grunner (Ibid.).

Norges kupert og hyppig skriftende landskap gjør vegtilpasning etter nye standarder spesielt vanskelig. Det er ikke uten grunn at vi har færre kilometer effektivt vegsystem sammenlignet med nabolandene (Blindheim mfl. 2016). For å komme seg raskest mulig fra A til B i Norges røffe topografi er kostbare

konstruksjoner som broer og tunneler uunngåelig (Ibid.). Ny teknologi gjør det vi før regnet for umulig til den rene selvfølge. Den standardiserte vegen finner frem mellom knutepunkter uavhengig av landform og topografi.

Virkinger av dagens vegplanlegging

Med opparbeidningen av nye effektive vegsystemer, som skal gjøre Norge konkurransedyktig i et internasjonalt marked (St. meld. nr 33 (2016-2017)), blir mange eldre vegstrekker avsnørt hovedvegnettet. Disse vegene blir nedjustert og omklassifisert. Når en veg går fra Europaveg til Fylkesveg stilles andre krav til utforming og kapasitet, i tillegg flyttes ansvaret fra stat til fylke. Et slikt ansvarsflytte innebærer at partene møtes for å diskutere vegens fremtid, samtidig som staten forplikter seg å nullstille vegen før overgivelse. Ofte innebærer dette en oppgradering av vegen for å unngå et vedlikeholdsetterslep for de nye ansvarstakerne (Langfors, 2017).

Endringen av ferdselsmønster kan være faretruende da flere steder blir satt utenfor allfarvei, men det åpner også opp nye muligheter langs vegene som får redusert trafikk, forurensing og støy. Fallgruven ved vegomlegging er likevel at de gamle traséene ofte velges bort, da de representerer langsommere alternativer til hovedvegnettet. De blir å regne som omveier.

Gjennomfarten og bruken av de lokale vegene er viktig for verdiskapingen i distriktene. De små grendene og tettstedene er avhengige av handel og besøkende for å holde liv i lokalsamfunnet.

TURISTVEGER

«Å kjøre bil for å kjøre bil er kjedelig» (Lauritzen, 2017)

I dag ser man en rekke eksempler der vegen er satt inn i en ny kontekst, som et reiselivsprodukt, gjennom såkalte *turistveier*. Turistveier flytter fokuset fra transport over på reiseopplevelsen (Jacobsen og Antonson 2007). Tar man hensyn til den voksende turistnæringen, er det behov for å tenke vegene på nye måter (Tjade, 1994). Turistene stiller helt andre krav til vegenes utforming, og ofte opplever turistene redusert reisetid som noe negativt, ettersom de ikke får tid til å se og oppleve omgivelsene de legger bak seg (Jacobsen og Grue, 1997). Sentralisert turistnæring kan se fordelene av et effektivt vegnett da reisetiden mellom tettsteder reduseres. For turistnæring som plutselig havner utenfor allfarveg som følge av vegomleggingen, opplever derimot det motsatte (Tjade, 1994). Følger man dagens trender, bør ikke vegene kun betraktes som raske transportetapper mellom næringssetraene, men forstås som en del av selve næringslivet. At turistene etterlater mer tid og penger langs et saktegående vegnett er det ingen tvil om.

Statens vegvesen har lang tradisjon innen håndtering og tilrettelegging for turister langs norske veier (Statens vegvesen, 1988). Skilting til severdigheter og serviceanlegg som toaletter og rasteplasser er av de viktigste tiltakene, samtidig som det er et økt fokus på gode opplevelser langs ferdselsårene. Rabatter beplantes, landformasjoner belyses og kunstverk langs bevegelseslinjene skal bidra til gode reiseopplevelser.

I håndboken *Veg og reiseliv* fra 1998, rettes fokus på vegen som et reiselivsprodukt. Statens vegvesen deler i håndboken opp i tre typer veier; *Turisttransportruter*, *turistvennlige veier* og *nasjonale turistveier* (Statens vegvesen, 1998).



Tiltak langs hovedvegen gjennom Østerdalen, som profileres som «trafikanterens opplevelse langs riksveg 3» (Statens vegvesen, 2017a). Tiltakene skal først og fremst redusere ulykker langs en monoton veg.

Turisttransportruter er effektive veier, stamveier eller andre overordnede veier, med høy hastighet. Opplevelsen skjer i stor grad fra bilsetet, og turistene har i hovedsak behov for mat og hvile mellom transportetappene.

Turistvennlige veier representerer tryggere og saktere reiseruter, som gjør det mulig å oppdage detaljer langs vegene. Vegene krever mer tilrettelegging for opplevelser og lengre opphold. Turistene skal bli fristet til å stoppe mange steder og utforske nærmiljøet, og slik også gi noe tilbake til det lokale næringslivet.

Nasjonale turistveier fungerer på lik linje som turistvennlige veier, men med særskilt tilrettelegging. Ved hjelp av et tverrfaglig team mellom vegvesenet, reiselivsnæring, kommuner og andre lokale og regionale instanser, skal man sikre høy kvalitet i prosjektene og gjøre de verdige tittelen, *nasjonal turistveg*.

NORSKE TURISTVEGPROSJEKTER

Nasjonale turistveger har høstet både nasjonal og internasjonal annerkjennelse og står som fundament for den norske satsing på vegturisme. Utenom nasjonale turistveger finnes andre småprosjekter, igangsatt og utviklet av lokale initiativ, noe som illustrer behovet og engasjementet som finnes i distriktene. I tillegg til nasjonale turistveger har vi valgt å ta for oss Den Gyldne Omvei som kan sies å ha utpekt seg i denne sammenheng. Andre mindre vegprosjekter i Norge blir ikke redegjort for i denne oppgaven.

Nasjonale turistveger

Arbeidet med å tenke nytt rundt veg og reiselivsnæring i Norge fikk et gjennombrudd da Statens Vegvesen var på studietur i utlandet og lot seg inspirere av både *Scenic Byways* og *Romantische Straße*. Det hele endte i *Reiselivsprosjektet*, som starta opp våren 1994 (Andresen, 2016). Målet var å opparbeide seg kunnskap om hvordan erfaringer fra utlandet kunne overføres og videreutvikles i Norge. Med utgangspunkt i fire prøvevegstrekk; Sognefjellsvegen, riksveg 7 i Hardanger, nordre del av Kystriksvegen i Nordland og den gamle Strynefjellsvegen, tok prosjektet form og i 1997 stod de fire strekningene klare for å bli titulert som Norges første *nasjonale turistveger* (Ibid.). Ved tusenårsskiftet ble satsingen utvidet med et mål om at 18 nasjonale turistveger skulle etableres fram til 2015 (Ibid.), og i dag viser brune turistvegskilt veg langs alle de 18 turistvegstrekkene. Nasjonale turistveger er et statlig initiativ. Selve prosjektet eies av vegdirektøren, men det er turistvegseksjonen i Statens vegvesen som har ansvaret for etablering og utvikling av turistvegene. Med en overordnet forankring i de nasjonale transportplanene, blir prosjektene i hovedsak finansiert fra statskassa, men også fylkeskommuner og kommuner er viktige bidragsytere (Andresen, 2016).

Mål

Hovedmålet med turistvegene er å fremme norsk storslått natur og slik styrke Norge som destinasjon i den internasjonale konkurransen om turistene (Zerwekh, 2016). Unike naturopplevelser sammen med et stort utvalg av tilrettelagte rasteplasser, utsiktspunkter og aktiviteter skal gjøre at de besøkende oppholder seg lengre i de aktuelle områdene og frister dem til å vende tilbake på et senere tidspunkt. Det er et mål at turistene selv er markedsførere av turistdestinasjonene og oppmuntrer andre venner og kjente til å ta den samme turen (Jacobsen og Antonson, 2007). Slike positive ringvirkninger og lengre opphold langs rutene sies at i sin tur skal styrke næringsliv og bosetting, særlig i distriktene (Ibid.). Et godt samspill mellom vegen og landskapet står høyt i kurs for å gi de beste kjøreopplevelsene, og for å heve standarden ytterligere krydres flere av strekningene med kunst og installasjoner, som i seg selv er gode grunner til å besøke stedene. I flere tilfeller har kunstverk medvirket til at vegstrekket har fått internasjonal oppmerksomhet.

Statens vegvesen har en intensjon om at turistvegprosjektene skal være et spor fra vår tid (Zerwekh, 2016). De skal vise frem det moderne Norge med det ypperste av arkitektur og design landet har å by på, gjerne med innovative tanker. Det har derfor vært et mål å invitere unge arkitekter som kan tilby fagdisiplinen nye dimensjoner og ideer (Berre, 20uu). I flere tilfeller er det også utlyst arkitektkonurranser for enkelte rasteplasser og utsiktspunkt for å finne frem til den beste løsningen.



Gamle Strynefjellsveg. Foto: Jarle Wähler/Statens vegvesen

Utvalg og kriterier

Da de fire prøvestrekningene stod ferdige og den videre satsingen fikk klarsignal, åpnet Statens vegvesen for at hvem som helst kunne sende inn nominasjoner til de siste 14 resterende vegstrekningene. I alt kom det inn mer enn 60 søknader, og utvelgelsen skulle vise seg å bli vanskelig (Andresen, 2016). Med hjelp fra utlandet kom en frem til at Norge burde satse på kyst, fjord og fjell, og etter mange runder tok vegdirektøren en beslutning (Ibid.). Turistvegene skulle gå gjennom landskap med utsyn utenom det vanlige, og utvalget av strekninger ble i stor grad basert nettopp på dette; de spektakulære kjøreopplevelsene. I dag skal de 18 strekningene vise frem det beste av det beste Norge har å by på (Ibid.).

I forbindelse med utvalg, utvikling og forvaltning av vegene ble det utarbeidet visse kriterier for å sikre høy kvalitet i de nasjonale turistvegene, samt utelukkede uegnede strekninger (Statens vegvesen, 2004):

1. De nasjonale turistvegene skal gå gjennom landskap med unike naturkvaliteter, der variasjon og kontrast er viktig for den gode kjøreopplevelsen.
2. Kjøreturen skal være en god opplevelse i seg selv, der ulike stopp skal forsterke opplevelsen ytterligere.
3. Strekningene skal inkludere spesielle attraksjoner, særegne naturopplevelser og kulturmiljø som forsterker den totale reiseopplevelsen.
4. Det bør tilrettelegges for aktive opplevelser i den storslåtte naturen for å tilfredsstille de reisende sine ønsker.
5. Servicetilbudet skal være mangfoldig og ha høy kvalitet. Næringslivet, kommunene og Statens vegvesen har ansvar for et godt og helhetlig tilbud, der høy kvalitet både i service, informasjon og visuelle forhold vektlegges.

6. Vegene skal helst ikke ha en overordnet transportfunksjon, men heller fungere som et alternativ til hovedvegnettet. Kravet kan oppheves dersom strekningen er viktig for å oppfylle kravene til de nasjonale turistvegene samlet sett.
7. Område må tåle en eventuell økt transportbelastning, og ikke være for sårbart for fremtidens bruk. God kommunikasjon med miljøvern- og kulturstyresmaktene i fylkene er viktig.
8. Strekningen må være lengre enn 20 kilometer og bør ikke overskrive 200 kilometer for å sikre enhetlig profilering. Inngangene og utgangene til vegene bør oppleves naturlig, der de reisende kan velge mellom alternative reiseruter. De kan forøvrig ligge utenfor selve turistvegstrekningen, men har en viktig rolle i et samlet informasjonssystem.
9. De nasjonale turistvegene må navngis med norske navn som knytter seg til området vegen går gjennom.

Hovedkriteriene for at en veg skal være verdig statusen som nasjonal turistveg er kriterie 1 og 2, unike naturkvaliteter og en god kjøreopplevelse. Kultur-, aktivitets-, og servicetilbud er først og fremst en berikelse av turen, og har ikke vært avgjørende i selve utvalgsprosessen. I flere tilfeller har dette blitt utarbeidet i etterkant av utvelgelsen (Jacobsen og Antonson, 2007).

Uegnede strekninger

Om vegens funksjon først og fremst er å være bindeledd mellom interessante attraksjoner og tema er vegen ikke aktuell som nasjonal turistveg (Statens vegvesen, 2004). Det er heller ikke et mål at hvert fylke eller hver kommune skal ha sin nasjonale turistveg da det er de unike kvalitetene som veier tyngst.



14: Fordeling av de nasjonale turistvegene i Norge

Vegen er ikke egnet som nasjonal turistveg om attraksjonen ligger på en avstikker, fordi selve vegen skal være kvaliteten og ikke stoppet eller attraksjonen på avstikkeren (Ibid.). Det nevnes likevel at avstikkerer til spesielle attraksjoner og landskapskvaliteter kan fungere som bonusopplevelser til kjøreturen langs de nasjonale turistvegene.

Da de statlige midlene knytter seg til riksvegnettet er det i hovedsak disse som har vært aktuelle i utvelgelsen. Det var kun få fylkesveger som ble inkludert og ingen private- eller kommunale veger (Ibid.). I etterkant av forvaltningsreformen i 2010, er i midlertid 70 % av de nasjonale turistvegene omklassifisert til fylkesveger (Zerwekh, 2016).

Veger som av sikkerhetsgrunner ikke egner seg for blandede trafikkgrupper eller som krever større inngrep og setter opplevelsen i fare er heller ikke aktuelle som nasjonale turistveger (Statens vegvesen, 2004).

Et utypisk reiselivsprosjekt

Nasjonale turistveger skiller seg fra tidligere reiselivsprosjekt ved at det er initiert fra statlig hold, og er i denne sammenheng et pionerprosjekt i norsk sammenheng. Utvalgsprosedyren er av typen *top-down*, der de 18 vegstrekningene er eksklusivt valgt ut fra et profesjonelt råd, med mindre grad av innvirkning fra lokale interesser (Jacobsen og Antonson, 2007). Å få de lokale med på laget kan være en utfordring, derfor har samarbeid mellom ulike aktører vært viktig. Både fylkeskommuner, kommuner, turistorganisasjoner, bygdelag og ildsjeler har blitt involvert i prosjektene (Jacobsen og Antonson, 2007).

Markedsføring

De nasjonale turistvegene blir markedsført som en merkevare for Norge. Det rettes fokus på storslagne bilder og oppslag med hedrende omtaler. De arkitektoniske elementene avbildes i forgrunn av de unike landskapsilhuettene. Prosjektet har nådd flere medier, og den nasjonale turistvegsektoren har reist rundt med flere utstillinger både i Norge og i utlandet (Berre, 2010).

I løpet av prøveperioden ble håndbøker og retningslinjer utarbeidet og selve logoen for nasjonale turistveger spikret. I dag skiltes alle rutene med hvite kringler på brun bakgrunn, en ny variant av de vanlige severdighetsskiltene. Målet er å skape en helhetlig og tydelig identitet i all visuell kommunikasjon som knyttes til turistvegene (Statens vegvesen, 2017d)



15: Enhetlig skilting langs de nasjonale turistvegene

Janike Kampevold Larsen, førsteamanuensis ved Institutt for urbanisme og landskap ved AHO, setter fingeren på at installasjonene i nasjonale turistveger står i kontrast til naturen. «Installasjonene produserer seg selv som form mer enn de setter seg fore å presentere naturen» (Kampevold Larsen, 20uu:22). Videre mener hun at «En installasjon i naturen er preget av to ting: sin egen form og sin relasjon til terrenget, eller landet den står på» (Ibid: 23). Hun trekker frem Stegastein som et godt eksempel på fenomenet. «Den forlater landjorden horisontalt, skyter seg 33 meter ut fra vegskulderen og tar betrakteren de samme meterne ut i tomme luften. På denne måten er det som om den ikke bare tar oss ut fra landjorden, men inn i landskapet. Det skyter oss inn i dette umulige rommet – løse luften – for at vi der skal kunne få enda bedre tilgang til naturen, virkelig skal kunne anskue den i all sin velde [...] Oppmerksomheten vendes inn mot konstruksjonen selv, vi lener oss ut over den, ser tilbake på den som på våre egne kroppar når de truer med å svikte oss. Konstruksjonen selv blir faktisk betrakters omgivelser mer enn fjellmassivene rundt, og dens skala er stor nok til at den kan utbre seg som et landskap» (Ibid:25). Det er som om den storslåtte naturen ikke lenger står til våre forventninger. Den må stadig suppleres med punkter som gir villere impulser.

Stegastein
Foto: Per Ritzler/
Statens vegvesen



«Det hadde vært befriende om Statens vegvesen hadde dempet sine ambisjoner om totalregi av disse landskapene og heller inkludert en del forferdelig skrotete bygninger i sin fortelling. Hvor ble det av bygningen som bare er prosa, som er satt opp av det lokale tømmerfirmaet og tegnet av en teknisk tegner i kommunen? Hvor ble det av de ambisiøse, men i arkitektonisk forstand mislykkede forsøkene på å lage fine veikroer midt på 1980-tallet, de som serverer middels gode hamburgere i det lokale med vinyl på gulvet og DDE på radioen? Det er noe som går tapt når alt blir gjennomdesignet og alvorlig. Det som virker befriende første gang blir ganske raskt noe helt annet; et ryddig horrorkabinett av perfekt form, under en glasur av brautende selv-bilder signert de offisielle turistpusherne» (Dokk Holm, 2012)

Den Gyldne Omvei

Nasjonale turistveger er et eksklusivt utvalg på 18 vegstrekninger. Den videre satsningen handler i stort monn om å videreutvikle og oppgradere de strekningene som nådde gjennom det trange nåløyet. Etter som utvalget er begrenset og det ble stilt svært høye krav i utvelgelsesprosessen, sier det seg selv at mange veger og tettsteder er satt til side i vår nasjonale satsing på vegen som et reiselivsprodukt. Som følge av behovet for næringsutvikling også i andre deler av landet, har det oppstått flere private initiativ der vegen er løftet fram som kilde til ny utvikling.

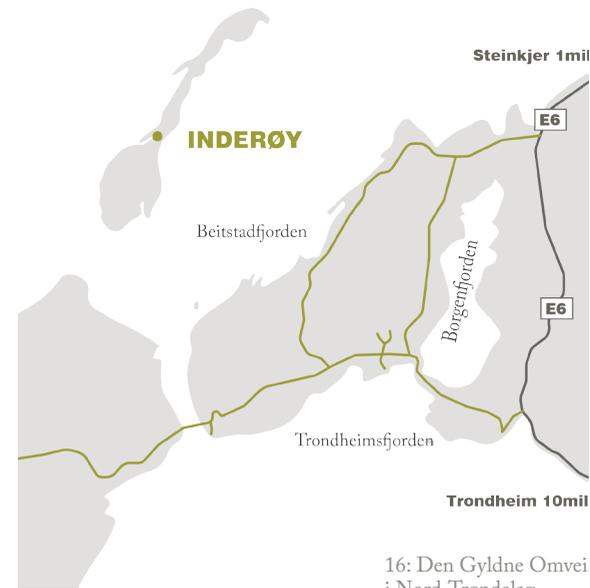
Den Gyldne Omvei, er et pionerprosjekt i norsk sammenheng. Strekingen tar de reisende inn i lokalsamfunnet der lokalmat, kunst og kulturtilbud, sammen med et spennende kulturlandskap gir varierte opplevelser. Prosjektet profileres med utsagnet; «det tar 12 minutter å kjøre E6 mellom Røra og Vist. Den Gyldne Omvei tar 8 minutter mer... eller en dag, ei uke, en hel sommer, et helt liv...» (Den Gyldne Omvei, 2017b).

Bakgrunnen for det unike samarbeidet var at Inderøy kommune i Nord-Trøndelag ble kåret til årets *kulturkommune* i 1996 (Den Gyldne Omvei, 2017a). Dette gjorde kommunen og lokalbefolkningen bevisste kvalitetene i sine egne landskap. Daværende nærings sjef, Einar Jakobsen, inviterte til en idéugnad med mål om et tettere samarbeid mellom viktige aktører for å styrke Inderøy som reisemål (Ibid.). Ved å opptre sammen var det lettere å bli synlige. Navnet *Den Gyldne Omvei* skulle fungere som felles markedsføringsstrategi for området og et andelslag ble opprettet med bedrifter og aktører som ville bidra i utviklingen. Det ble utviklet opptakskriterier og vedtekter som måtte følges for å sikre høy kvalitet hos medlemmene i et helhetlig prosjekt. Det ble skrevet egne regler for samarbeidet for å sikre ryddige

forhold i et relativt lite og tett samarbeid. I dag er 22 besøkssteder organisert i samvirkeforetaket, der *kvalitet i alle ledd* fungerer som selve ledetråden og suksessfaktoren (Ibid.).

Det unike samarbeidet Den Gyldne Omvei har klart å opparbeide mellom lokale aktører er på mange måter et forbilde for fremtidig satsing på reiselivsnæring i Norge (Nærings- og handelsdepartementet, 2012). Dette ble underbygget da prosjektet i 2005 fikk Innovasjon Norges bygdeutviklingspris for «*felles markedsføring og profilering av 'omvegen' som merkevare på ein heilskapleg måte med omsyn til natur, kultur og kvalitet*» (Innovasjon Norge, 2017b).

«Uansett hvor du drar og hvem du besøker vil du møte et gjestfritt og dyktig vertskap, som hjelper deg med å få det aller beste ut av oppholdet på Inderøy»
(Den Gyldne Omvei, 2017b).



Aktiviteter og interaksjon langs den Gyldne Omvei

*«Kom inn i husa
smak på godbitane
høyr om historia
kjenn på kyrkjeveggen
sjå fargane
sans kunsten
fisk på fjorden
møt menneska
kvil i tune
lev i landskapet»*

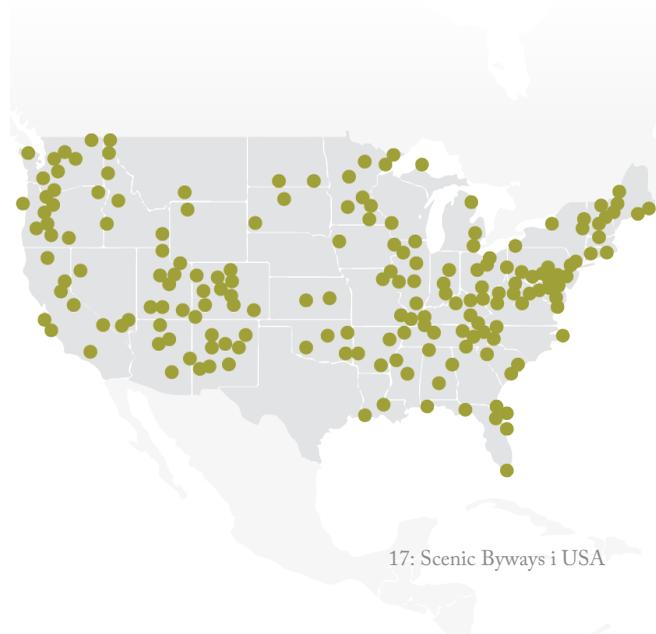
(Innherad reiseliv AS, 2017)

INTERNASJONALE TURISTVEGPROSJEKTER

Turistvegsatsingene er ulikt organisert fra land til land. Gjennomgående er likevel et fokus på enten vakker natur eller formidling av kulturhistoriske elementer som viktige kvaliteter for å lokke turistene til nye steder. For å gi et bilde på hvordan turistveger er organisert har vi valgt å ta for oss tursitvegsatsingen i USA, Tyskland og Danmark. De representerer tre ulike tilnærminger til veg og reiseliv.

Scenic Byways (USA)

USA er et av landene med lengst erfaring innenfor turistvegsatsingen med et svært velutviklet turistvegprogram, The National Scenic Byways Program, som startet opp allerede i 1991 (Draper og Petty, 2001). Hovedidéen var å fremme regional utvikling og økonomisk vekst i distriktene ved å tilby flere arbeidsplasser og styrke lokale kvaliteter. I tillegg var det et mål å gjøre USA mer attraktivt for turister, både nasjonalt og internasjonalt (Jacobsen og Antonson, 2007). Turistvegprogrammet forvaltes av de amerikanske vegmyndighetene og inkluderer mer enn 150 ulike vegstrekker fordelt utover hele USA, kalt America's Byways. (U.S. Department og Transportation, 2017). I tillegg til å være et statlig initiativ er et samarbeid med lokalsamfunnet, lokale ildsjeler og organisasjoner, etablert for å bedre gjenkjenne, bevare og sikre kvaliteten til de utvalgte vegstrekene (Ibid.). Lokalsamfunnet har som oppgave å overholde de nasjonale føringene samt å skape lokale fortellinger rundt vegen som gjør den reisende mer nysgjerrig. Målet med programmet er ikke å oppmuntre folk til å velge raskest veg fra startpunkt til destinasjon, men å gi bilistene mulighet til å forlate motorveien for en tryggere og mer opplevelsrik tur, der moderat hastighet skal sikre den fulle nytelse av omgivelsene (Levin, 1988).



17: Scenic Byways i USA

Utvalg og Kriterier

Alle kan nominere vegstrekker til å bli inkludert i det nasjonale turistvegprogrammet, men utvelgelsen skjer av et eget statlig team (Draper og Petty, 2001). Når en veg har fått status som nasjonal sideveg, må en forvaltningsplan utarbeides. Forvaltningsplanen bygger i stor grad på lokalsamfunnets visjoner, mål og strategier, for å sikre kvalitetene på best mulig måte (Ibid.). Det er først og fremst de lokale som bestemmer hvordan den aktuelle sidevegen bør promoteres og forvaltes for fremtiden.

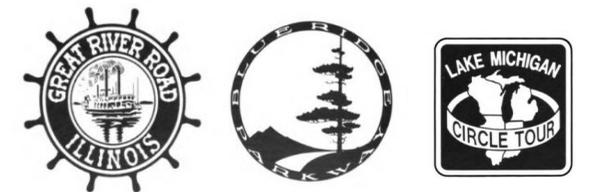
For å bli oppført som en av Amerikas sideveger må vegene oppfylle visse kriterier. De må enten vise til spesielle kvaliteter innen: *arkeologi, kultur, historie, natur, rekreasjon eller visuelt uttrykk* (Levin, 1988). Vegene deles inn i *National Scenic Byways* og *All-American Roads* alt ettersom om de oppfyller ett eller flere av de seks overnevnte kriteriene. Mens *National Scenic Byways* representerer eksepsjonelle veger som viser frem regionale forskjeller der minimum ett av kriteriene må være oppfylt, fungerer *All-American Roads* som destinasjoner i seg selv, der de aktuelle produktene ikke er å finne noen andre steder. Her må flere kriterier være oppfylt.

I tillegg til de forutbestemte kriterier må også visse egenskaper sikres;

1. **Landskapskorridor:** Vegen må ses i en større sammenheng, der tilgrensende områder rammer inn og forsterker selve vegen. Dette inkluderer både utsiktspunkt og fasiliteter i umiddelbar nærhet til vegen, samt overveldende utsyn og landformer.
2. **Komplementerende fasiliteter:** En opparbeidelse av et godt utvalg av stoppesteder og aktiviteter langs vegen er viktig. Dette kan være utsiktspunkt, piknik- og campingsteder, rundturer, fiskevann og andre aktuelle fasiliteter som kan gi et mer personlig preg på ruten.
3. **Identifiserende kjennetegn:** Her gjelder både variasjonen av aktiviteter og opplevelser man treffer på langs ruten som gir traséen særpreg. For å identifisere kjennetegnene langs en rute finnes visse tips for hva en bør kartlegge (Levin, 1988: kapittel 1:1-4)
 - Eksisterende kvalitet eller potensial, både naturskjønne, rekreative, historiske, pedagogiske, vitenskapelige og kulturelle.
 - Variasjon av opplevelse.
 - Visuell og fysisk tilgjengelighet til fasiliteter og naturområder.
 - Nærhet til befolkede steder.
 - Tilpassing til fremtidig bruk og utvikling.
 - Forenlighet mellom behovene for rekreasjon, estetikk og konservering med konkurrerende transportbehov.
 - Tilgjengelige ressurser for å realisere prosjektet

Markedsføring

I tillegg til de tre overnevnte kriteriene er en gjennomgående markedsføring uunnværlig for å oppnå suksess. Dette gjelder opparbeidelse av kart og brosjyrer, god mediedekning og sist men ikke minst, enhetlig skiltbruk langs hver av rutene (Levin, 1988). Både det amerikanske automobilforbundet, *The American Automobile Association*, og den amerikanske vegmyndigheten er viktige promotører av sidevegene. På hjemmesiden til vegmyndigheten finnes et eget område for de amerikanske sidevegene, der alle rutene er beskrevet med kart, bilder og informasjon.



18: I USA har hver turistveg sitt egne skilt og logoer

Ferienstraßen (Tyskland)

I Tyskland har man relativ lang erfaring med turistveger. Den første kom allerede i 1927 og gikk under navnet *Alpenstraße* (Jacobsen og Antonson, 2007). En svingete veg fant frem fra Badensee til Berchtesgaden, og skulle vise frem Bayersk originalitet (ADAC, 2017)). Her er kontrasten mellom det alpine landskapet og det bølgende kulturlandskapet spesielt inntryksfullt. I tillegg til vakre utsyn, finnes en rekke turistaktiviteter, som alpinkjøring, fjellvandring, terrengsykling, golf, tennis og vindsurfing (Ibid.). Internasjonalt er det likevel den såkalte *Romantische Straße* fra 1950 som er den mest kjente og populære av de alle (ADAC, 2017). Vegen begynner ved Main og går helt ned til Alpene ved sørgrensen av Tyskland. Ruten beskrives som en treklang av natur, kultur og gjestfrihet (Ibid.). Navnet *Romantische Straße* viser til det romantiske bildet på de middelalderste stedene man møter på langs vegen. Her finnes et utall av kulturelle landemerker fra kirker, slott og borger til teater, konserter og lokalmat. Utenom *Alpenstraße* og *Romantische Straße* har Tyskland mellom 120 til 150 andre turistveger (Jacobsen og Antonson, 2007). Mens noen slynger seg gjennom spektakulære landskap, har andre som formål å vise frem tysk hverdagsliv og kultur.

Utvalg og Kriterier

Det finnes ingen nasjonal strategi for utvelgelsen av de tyske turistvegene (Jacobsen og Antonson, 2007). Ofte starter det hele med et lokalt engasjement som gjør området og vegen mer attraktiv. Etter hvert som kvaliteten heves gjør strekningen seg verdig til å få statusen som turistveg. At det ikke foreligger en overordnet utvalgsprosess innebærer også at det ikke finnes noen fullstendig oversikt over de tyske turistvegene.



19: Ferienstraßen i Tyskland

Markedsføring

En samling av flere vegbeskrivelser finnes likevel på hjemmesiden til det tyske automobilforbundet, med både kart og fordypende informasjon (ADAC, 2017). Gjennomgående for turistvegene i Tyskland er at de fungerer som regionale markedsførere, med et bredt fokus på kultur- og naturattraksjoner spredt utover det ganske land. Vegene blir ofte promotert under ulike tema, som viser til karaktertrekk i de enkelte områdene med lokal forankring.



20: I Tyskland brukes ulike severdighetsskilt for å markere de ulike turistrutene.

Margueritruten (Danmark)

I Danmark er de sammenhengende opplevelsesvegen samlet under et overordnet grep og omtales som *Margueritruten*. Vegen bli innviet av Dronning Margrethe i 1991, og fikk navn etter dronningens yndlingsblomst (Naturstyrelsen, 2012). Den over 3600 kilometer lange turistvegen trår seg gjennom det meste av landet, fra svaiende åkre til det åpne kystlandskap (Visitdenmark, 2017). I tillegg til spektakulære naturopplevelser viser ruten veg til mer enn 200 av landets mest spennende attraksjoner (Ibid.), som man ikke nødvendigvis ville funnet selv. Man står dermed fritt til å lage sin egenkomponerte reise fra dag til dag, med selvvalgte attraksjoner og stoppesteder, fra Nordsjøen i vest til København i øst og fra den tyskdanske grensen i sør til Hirtshals i nord.

Utvalg og Kriterier

I første omgang stod det danske Friluftsrådet ansvarlig for turistrutene, men i 2012 tok *Naturstyrelsen*, det danske forvaltningsorganet for skog-, kyst- og naturområder, over stafettpinnen (Naturstyrelsen, 2012). Selv om utvelgelsen av de danske turistvegene ble gjort fra et overordnet plan, ligger et tett samarbeid på tvers av ulike nivåer til grunn. *Visit Denmark*, det danske vegdirektoratet, kommuner, turistbyråer og andre sentrale aktører er viktige samarbeidspartnere (Ibid.). En styringsgruppe er også opprettet for å sikre fremtidig utvikling av nye ruteforløp og kvalitet i eksisterende vegnett. I denne sammenheng er en rekke kriterier formulert (Styregruppen, 2008):

1. Margueritruten er først og fremst en bilrute.
2. Ruten skal være trafiksikker for alle vegens brukergrupper.
3. Ruten ønskes tilrettelagt for sykkelister og gående på visse strekninger. Dette forutsetter samsvarende trafiksikkerhet.



21: Margueritruten i Danmark

4. Vegene skal følge landskaplig vakre traséer, og være asfalterte så langt det går.
5. Ruten skal vise veg til natur, rekreative områder og friluftsliv.
6. Ruten skal inkludere hovedseverdigheter og opplevelser med passende mellomrom.
7. Ruten kan gå i flere forskjellige retninger, men det skal være et logisk og entydig ruteforløp.
8. Ruten må ikke følge motorveger.

Markedsføring

Ettersom turistvegen hovedsakelig følger landeveger er den godt egnet for både bilister og sykkelister, og en gjennomført skiltbruk med en hvit margeritt på brun kvadratisk bakgrunn gjør det enkelt å finne frem til de fleste deler av landet. Vegen er ikke den raskeste, men de mange opplevelsene gjør den verdt å velge (Visitdenmark, 2017). I tillegg til god vegoppmerking er *Visit Denmark* og *Naturstyrelsen* viktige markedsførere.



22: Margueritruten skiltes entydlig hele turistvegstrækket

REFLEKSJON

ET NYTT KAPITTEL FOR LOKALE VEGER

Tidligere la naturforutsetningene premissene for våre liv, i dag er vi i mindre grad avhengig av de lokale ressursene (Fitje, 2001). Effektive transportsystemer, teknologiske fremskritt og økonomisk frigjøring visker ut grenser og individuelle forskjeller. Vi blir verdensborgere, slik som Peer Gynt forkynte. Lokale og kulturelle særpreg står i fare for å forsvinne (Fitje, 2001), og utviklingen skaper en distanse og et fravær til omgivelsene. Som motreaksjon til utviklingen vokser behovet for pauser og kvalitetstid. Trangen etter autentiske opplevelser i interaksjon med samfunnet og omgivelsene melder seg. Boswijk mfl. (2007) definerer dette som *opplevelsealderen*, mens Aall og Vik (2012) kaller det *sakte turisme*. Fra fabrikkerte reiser med hyppige stopp rettes større fokus på forståelsen av landskapet. Det kan settes i sammenheng med Cresswells (2006) mobilitetsbegrep, der bevegelsen ses på som en kontinuerlig reise heller enn forflytting mellom to punkter, og Ingold (2011) som mener bevegelsen er grunnlaget for utviklingen.

Tradisjonelt sett er norsk vegbygging preget av landformene som i stor grad har lagt premissene for ferdsele. Vegene representerer imponerende ingeniørkunst og er viktige kulturbærere, men med dagens næring- og transportøkonomiske hensyn faller de omklassifiserte, eldre vegene stadig lengre utenfor 'verdensveven'. Man skaper raske transportetapper mellom knutepunkter noe som strider imot dagens behov for redusert tempo og pauser. I tillegg til å være selve livsnerven i distriktene, er de lokale vegene viktige opplevelsesformidlere for turistene. De bukker seg gjennom landskapet, fra de myldrende byene, gjennom de mørke skogene, over de fruktbare jordbrukslettene, over fjellmassiv, ned i trange daler og langs hav og sjøsprut. De kurvede vegene reduserer hastigheten og utvider synsfeltet (Appleyard mfl.,

1966) og skaper et helt annet bevegelsesforløp enn de standardiserte og lineære vegsystemene. De lokale vegene preges av kontraster og spennende landskapsfortellinger som *avdekkes og tildekkes* i en serie av ulike *sekvenser* (Potteiger og Purinton, 1998). *Sekvensene* bygger opp et handlingsforløp som kan sammenlignes med en forestilling (Appleyard mfl., 1966; Potteiger og Purinton, 1998). Bevegelsen fargelegges av enkeltindividet, som gjennom opplevelser opparbeider seg nye maleferdigheter (Merleau-Ponty, 1962). Reisen gjennom landskapet blir med det alltid en ny og levende skildring om endring hos individet og i omgivelsene.



23: Nye effektive trafikkårer skal gjøre Norge mer konkurransedyktig i et internasjonalt marked. De omklassifiserte vegene havner derimot utenfor allfarveg og den store verdensveven.



Veien velger man selv

MENINGSFULLE OPPLEVELSER

Den kunnskapsbaserte opplevelsesalderen handler om mer enn en visuell betraktning. For å skape vedvarende minner som blir en del av vår sosialisering og identitet må sansene aktiviseres og engasjeres gjennom å føle, delta og lære (Kamfjord, 1997; Pine og Gilmore, 1999; Mossberg, 2003; Boswijk mfl., 2007). Tarssanen og Kylänen (2006) går så langt som å hevde at en meningsfull opplevelse må skape en utvikling hos individet og tangere det mentale nivået.

For å forstå hvordan en opplevelse påvirker individet, har vi knyttet opplevelsesteorier sammen med Piaget og Vygotskys læringsteorier. Utfra disse teoriene og egne reiseopplevelser har vi systematisert opplevelsene etter påvirkningen de har på individet (se figur 24).

Fra å passivt å *observere* omgivelsene, trengs det en *tilstedeværelse* for å kunne ta innover seg og *føle* atmosfæren i landskapet (Bærenholdt, 2015). Sansinntrykkene i *tilstedeværelsen* kan vekke behovet for *innlevelse*. Innlevelsen kan bidra til en utvidet *forståelse* av omgivelsene. Det er dette Piaget betegner som *assimilasjon* (Imsen, 2010). Vygotsky hevder læring og utvikling skjer i samhandling med andre mennesker, i det han betegner som *den proksimale utviklingszone* (*ibid.*). I likhet med Vygotsky mener vi *interaksjon* ligger til grunn for læring og *utvikling* (Se figur 24). Vi mener *interaksjon* mellom mennesker og landskap driver frem læring- og utviklingsprosesser. *Interaksjon* gjør at individet må reflektere og revidere sin oppfatning av omgivelsene. Det er dette Piaget kaller for *akkomodasjon*.

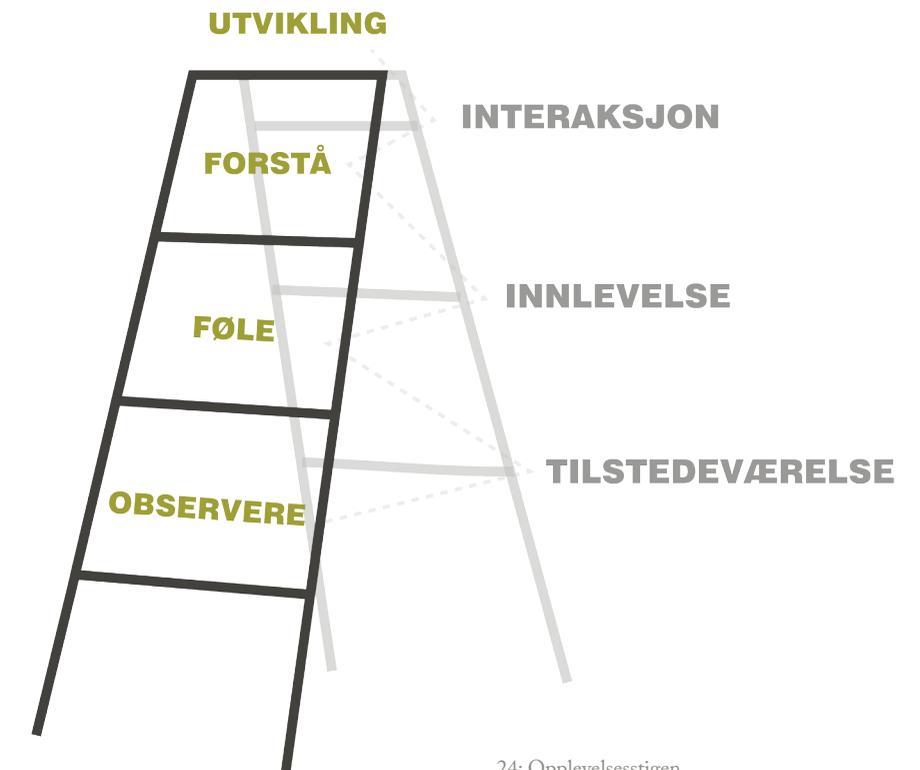
Mens de to nederste trinnene av figuren gjenkalles som øyeblikksbilder, mener vi opplevelsen i de øvre trinnene sitter igjen som levende fortellinger som preger våre holdninger og verdier. Gjennom innlevelse og interaksjon med omgivelsene blir individet en del av stedet.

Etter en reise i Nepal hvor jeg vandret gjennom langstrakte slettelandskap, smaragdgrønne risterrasser og snødekte tinder, er det likevel interaksjonen med lokalbefolkningen som har preget meg i etterkant. I sekken hadde jeg det lokale spillet Bagh-Chal (Tiger and Goats) som jeg brukte for å komme i kontakt med menneskene. Selv om vi kom fra forskjellige kulturer med ulike morsmål, førte (sam)spillet til en dypere forståelse og gav meg en meningsfull opplevelse av landskapet.

(Tora)

Ved å invitere besøkende inn i lokalsamfunnet, oppstår det en verdifull kunnskapsutveksling. Samspillet mellom individ, lokalsamfunn og landskap vil skape meningsfulle opplevelser. De besøkende blir med på å prege lokalsamfunnet, samtidig som de reiser fra stedet med en annen holdning og en ny bevissthet. Det gir en tilknytning som gjør at de besøkende kanskje vender tilbake, samtidig som det skapes ambassadører som formidler verdier og opplevelser fra området.

Fokuset på meningsfulle opplevelser sammenfaller med den kunnskapsbaserte opplevelsesalderen, og kan være med på å gi en renessanse for gårdsopplevelser, sykkelturnisme og andre aktiviteter som åpner opp for interaksjon mellom besøkende og lokalsamfunn. I tillegg gir slike opplevelser helse- og miljømessig gevinst, noe som øker attraktiviteten ytterligere. Bevegelsen og samspillet settes i sentrum, og gir ro(m) for tilstedeværelse og innlevelse som kan være en mangelvare i våre moderne liv.



24: Opplevelsesstigen

NASJONALE TURISTVEGER OG VERDISKAPNING

Vegene er selve bildet på menneskenes strev etter å komme seg frem. De nedtegner mønsteret for handel, bosetting og utvikling. Vegene er alle lagene av ulike tidsepoker og bærer med seg historiene om folkene som bygde og brukte dem (Amundsen, 2014). Fra over og rundt høydedrag, setter dagens vegplanlegging effektiviteten i sentrum. Det skaper en ignoranse ovenfor både reiseopplevelsen og samfunnene som omkranser og avhenger av ferdselsårene. Nasjonale turistveger er den statlige satsingen på et turistvegnett, som i tillegg til å skape gode opplevelser, skal fremme verdiskapning i distriktene. Nasjonale turistveger har fokus på fjell-, fjord- og kystlandskap og er et eksklusivt utvalg av vegstrekker gjennom spektakulært landskap.

Dette samsvarer godt med den helhetlige profileringen av Norge som en naturdestinasjon (Fitje, 2001; Innovasjon Norge, 2015). Problemet med en slik profilering omtales ofte som *reiselivets paradoks* (Kamfjord, 2011). Naturopplevelsene er frie goder som ikke etterlater inntekter til å ivareta og forvalte attraksjonene og stedene. Nasjonale turistveggers satsing på storslagen natur gir derfor en mer indirekte verdiskapningseffekt, ettersom et stort antall av prosjektene er lokalisert i såkalt 'urørt natur' utenfor tettstedene.

Selv om Nasjonale turistveger omfatter prosjekter som Juvet landskaphotell og Sognefjellshytta, som begge gir inntekter og arbeidsplasser, kunne de hatt en tydeligere profil som verdiskapere i distriktene. I kraft av sin rolle som reiselivsaktør kan en spørre seg på bakgrunn av både Kamfjord (2011) og Bærenholdt (2015), om prosjektet ikke i større grad burde bidra til stedsutvikling?

Hva med Eidsdal og Hjelle?

Langs det nasjonale turistvegstrekket Geiranger - Trollstigen finnes en rekke stoppunkter lokalisert på høyereliggende platåer for å maksimere utsiktene. Vegen slynger seg gjennom flere tettsteder, deriblant Eidsdal. Eidsdal er en liten Sunnmørsbygd, hvor store deler av sentrumsarealet preges av en grå ferjekai, som fungerer som venteværelse for transport videre i retning Ålesund og Trollstigen. Ved å revitalisere ferjeleiet til et attraktivt stoppested kunne statusen som nasjonal turistveg bidratt til å gi Eidsdal et løft. Istedenfor haster de besøkende gjennom Eidsdal for å komme seg videre til nye spektakulære stoppesteder.

Det samme skjer på nasjonal turistveg gamle Strynefjellsveg, hvor det sjarmerende tettstedet Hjelle er utelatt. Selv om de ferdende ledes gjennom tettstedet, kunne Hjelle av prinsipp vært en del av turistvegstrekket. De små trehusene som leder frem til Hjelle hotell er en ekte forestilling om livet 'mellom bakkar og berg'. Hvorfor tar ikke de nasjonale turistvegene i bruk de naturlige stoppestedene for å gi noe tilbake til distriktene? Det er her menneskene som forvalter landskapene lever og bor. Å se hvordan menneskene har tilpasset seg de mest værharde plasser er en opplevelse som gir rom for ettertanke. Sammen med øyeblikksbilde av de spektakulære omgivelsene, er det slike opplevelser som tar opp plassen i det personlige minnealbumet.



Det vesle tettstedet Hjelle rett utenfor nasjonal turistvegstrekket Gamle Strynefjellsvegen



Eidsdal ferjekai, langs det nasjonale turistvegstrekket Geiranger-Trollstigen



Jordbrukslandskap på Helgøya

DET NORSKE LANDSKAP

-Et mangfold av opplevelser

Suksessen de nasjonale turistvegene høster i både inn- og utland kan være med på å gi svært målrettede vegturister. Det kan føre til at landskapet og stedene mellom de 18 strekningene fort blir å regne som 'ingenmannsland'. De nasjonale turistvegene ligger som perler på en snor langs Vestlandskysten og i Nord-Norge. Sør- og Østlandet kan derimot ikke skilte med noen nasjonale turistvegmerker, tross et mangfoldig og yrende engasjement under nominasjonsprosessen (Andresen, 2016). Denne skjeve fordelingen skaper en uheldig vektning av landskap. Er det slik at Sør- og Østlandet ikke har noe å vise frem? Er ikke den gamle trehusbebyggelsen i Risør, dalførene i Telemark eller herregårdene på Helgøya spennende variasjoner i det norske landskapet? Å kalle et så snevert utvalg av vegstrekker for *nasjonale* turistveger blir nesten å regne som ignoranse for variasjonen i det norske landskapet. Det strider mot *Den europeiske landskapskonvensjonen* hvor Norge har forpliktet seg til å skape bevissthet og formidle kunnskap omkring alle typer landskap. Det gjelder å gjøre folk bevisste sine egne omgivelser og bruke denne kunnskapen til å forvalte ressurser og landskapsverdier i lokalmiljøene.



Fjell og dalfører i Telemark



Skjærgårdslandskap i Risør

REVIDERING AV HÅNDBOK

Det voksende markedet av lokalt initierte vegstrekker, med *Den Gyldne Omvei* som pilotprosjekt, viser behovet for et større og mer inkluderende turistvegsatsing. Ute i distriktene finnes mange skjulte opplevelser og steder, som er verdt å besøke. Kamfjord (2011) mener utfordringen ligger i mange små og dels løsrevne enheter og aktører. Han mener at samarbeid rundt et felles tema er særlig viktig for at mindre bedrifter og lokalsamfunn skal kunne slå igjennom i markedsføringskampen (Ibid.).

Statens vegvesens håndbok *Veg og reiseliv* (1998) er snart 20 år gammel, og i tråd med dagens turismerevolusjon trenger den en revisjon og oppgradering. Det er behov for en håndbok som på alvor synliggjør det uforløste potensialet som ligger i de lokale vegene som snirkler seg gjennom landet. Turismesatsing må ikke bare rettes mot besøkende, men bevisstgjøre lokalbefolkning kvaliteter og opplevelser i egne landskap (Jacobsen og Antonsen, 2007). Den norske reiselivssatsingen må omfatte mer enn kun naturopplevelser. Det underbygges av Lyngsnes (2007), Turistundersøkelsen (2014) og den nye Stortingsmeldingen om norsk reiseliv (2017), som alle vektlegger den økende etterspørselen for kulturopplevelser. Det etterlyses ekte og autentiske opplevelser, og folk er i større grad villige til å betale for kvalitetsprodukter (Kamfjord, 2011). I Norge forankres dette i dagens reiselivsstrategi (2014-2020), som bygger på visjonen

om et *bærekraftig reiseliv*. Fokuset flyttes fra uniforme til mer stedbundne produkter, der hovedmålet er å gi de reisende en helhetlig opplevelse, samtidig som levedyktige lokalsamfunn, samt natur- og kulturlandskap sikres (Ibid.). Et bærekraftig reisemål må ivareta lokalt eierskap og deltagelse, skape lokale arbeidsplasser og styrke livskvaliteten til lokale innbyggere (i Kamfjord, 2011).

Visjonen til det bærekraftige reiselivet underbygges av attraktivitetspyramiden. Reiselivet utgjør *besøket* i pyramiden (Kobro mfl., 2013), og må sørge for attraktivitet for både *bosetting* og *bedrifter*. Det må gi næringsgrunnlag og bidra til utviklingen av fellesgoder. For uten folk og næring blir stedene kun et uinteressant stillbilde. Når de tre faktorene i attraktivitetspyramiden *besøk*, *bedrift* og *bosetting* får virke sammen, skaper de både utvikling av stedet og attraktive reisemål.

En ny håndbok må befeste reiselivets rolle som stedsutvikler. Samtidig må den vise særpreget og variasjonen i det norske vegnettet, og synliggjøre mangfoldet av landskap og steder. En slik vinkling underbygges av den europeiske landskapskonvensjonen, og det aktuelle reiselivsparadigmet opplevelsesalderen. Den nye håndboken må påpeke viktigheten av møtet mellom mennesker, som kan bidra til kunnskapsutveksling og meningsfulle opplevelser.

NY ORGANISERING AV TURISTVEGNETTET

Det er ingen tvil om at Norges største satsing på veg som reiselivsprodukt er nasjonale turistveger. Her har Statens vegvesen med sine spektakulære installasjoner klart å sette norske distrikter på kartet, både nasjonalt og internasjonalt. Det foreligger derimot ingen klar retning for satsingen på reiseopplevelser langs det øvrige vegnettet. Selv om Statens vegvesen viser til en tredeling av vegnettet til turistformål i håndboken fra 1998, er det få som er bevisst denne kategoriseringen. Mens *turisttransportruter* er etapper som i hovedsak handler om en forflytning mellom A og B, tar de to siste kategoriene, *turistvennlige veger* og *nasjonale turistveger*, for seg strekker som setter bevegelsen i fokus. Mens de turistvennlige rutene er preget av standardiserte benker og søppelkasser, er de nasjonale turistvegene krydret med innovativ kunst og arkitektur med banebrytende formspråk og materialbruk som lokker besøkende fra alle verdenshjørner. Selv om de turistvennlige vegene ofte er skiltet og får et hedersord i NAF-veibok, taper de kampen om turistene.

Nasjonale turistveger er likevel et lavkostnadsprosjekt sammenlignet med storsatsinger som operaen (Zerwekh, 2016), samtidig representerer de noen av Norges mest eksponerte scener. For å unngå å endre suksessoppskriften og varemerket *nasjonale turistveger* er en avhengig av å tenke nytt rundt turistvegsatsingen. Likevel er det viktig å utnytte erfaringene som er opparbeidet fra prosjektet. Kanskje kan en ny turistvegkategori tilføres det eksisterende turistvegnettet? Slik kan Statens vegvesen oppfylle et behov og reversere en mangel ved den aktuelle satsingen.

DE LOKALE OPPLEVELSESVEGENE

NY TURISTVEGSATSING

Vårt forslag er dermed at det parallelt med nasjonale turistveger opprettes en ny turistvegkategori, som går under navnet *lokale opplevelsesveger*. Navnet skal være en motvekt til det overordna begrepet nasjonale turistveger, og rette fokus på lokale verdier og særpreg.

Ved å samle lokale turistvegstrækker i en felles plattform kan de bistå hverandre med kompetanse og erfaringer, og sammen stå sterkere. I tillegg til å bidra til lokal verdiskapning vil et slikt turistvegprosjekt være et tydelig politisk budskap til distriktene.

Som skapt for opplevelser

I dag finnes ingen overordnet strategi for å ta vare på og revitalisere våre særpregede gamle veger. Med næring- og transportøkonomiske krefter som styrende for dagens vegplanlegging blir stadig flere veger omklassifisert og faller utenfor hovedvegnettet. I dag fungerer disse vegene som et reservevegnett som benyttes i nødsituasjoner for omkjøring når hovedvegene er nede. Det er heller sjeldent at man oppsøker disse vegene av ren lyst eller overskudd på tid. De gamle vegene er fremdeles svært viktige for lokal utvikling. Om vi ikke tar tak i potensialet som ligger i de lokale vegene risikerer vi ytterligere fraflytting og sentralisering.

De lokale vegene er ikke bare viktige livsnerver i lokalsamfunnet, de egner seg også godt for opplevelse og landskapsformidling. Vegenes linjeføring avdekker og tildekker ulike landemerker, og de ulike

sekvensene bygger opp et handlingsforløp som sammen skaper landskapsfortellingen (Appleyard 1966; Potteiger og Purinton, 1998). Den langsomme kurvaturen og fraværet av dundrende tungtransport åpner opp for en ny mulighet for tilstedeværelse med flere pauser og stopp. Det oppstår et nytt handlingsrom, der man kan tenke de lokale vegene på nye måter. Redusert hastighet og færre biler langs vegen gir både tryggere og roligere omgivelser, og det at rutene tar lengre tid trenger ikke være negativt (Tjåde, 1994). De lokale vegene er dessuten bedre tilpasset omgivelsene der de svinger, slynger og kveiler seg i landskapet.

I NAF sin håndbok *Norges beste omveier* er det hevet frem et knippe alternative og opplevelsesrike ruter i Norges land. Vegstrekken viser noe av mangfoldet og potensialet for utvikling av lokale veger i Norge.

«Omveier er ofte snarveier til gode opplevelser», skriver Per Roger Lauritzen (2016:5). «Hvem husker bilturene hvis eneste oppgave var å kjøre raskest fra A til B eller C? [...] Vi husker det uforutsette stoppet og de hyggelige menneskene vi traff der. Vi husker den gamle, og tilsynelatende trauste kafeen som viste seg å være en perle, med god mat og usedvanlig trivelig betjening. Dessuten husker vi utvilsomt omveien som brakte oss inn i den trolske furuskogen. Turen til den nydelige utsiktstoppen, det bortgjemte ørretvannet vi fikk storfisken i og den avsidesliggende setra vi ble «tvunget til» å overnatte på minnes vi med stor glede».

Når langsommere veger kan gi noe tilbake, gi noe unikt som de nye vegene ikke kan tilby, kan man komme beriket hjem, noe som veier opp for den ekstra halvtimen, timen eller dagen det tok. De lokale vegene som slynger seg gjennom bygdesamfunn innehar et stort potensiale til å knytte de lokale opplevelsesvegene til stedet. Dermed kan de lokale opplevelsesvegene ta den besøkende inn i lokalsamfunnet, og åpne opp for et møte mellom besøkende, sted og landskap. Det gir rom for meningsfulle opplevelser.



- Nye muligheter
- Eksisterende turistveger

25: Mulige lokale opplevelsesveger basert på veger funnet i NAFs håndbok *Norges beste omveier*. Vi har også lagt til Harpefoss og Kvam, hvor vegomlegging truer små lokalsamfunn.

MÅL OG KRITERIER

Enhetlig promotering og lesbarhet

Turistvegene i Tyskland er lokalt forankrede prosjekter, men de mangler en ensartet og overordnet struktur og profilering. De nasjonale turistvegene framstår derimot som et helhetlig prosjekt med klar skilting og markedsføring. De promoterer gjennom Visit Norway, NAF og egen hjemmeside, samt annen publisitet prosjektet får for sitt banebrytende formspråk.

De lokale opplevelsesvegene bør ha en like offensiv markedsføringsstrategi, som må drives frem fra statlige midler og kompetanse. Ulike ferdselsruter må merkes enhetlig, slik at det blir et kjent system, på lik linje med Turistforeningens T'er. I tillegg til medie-dekning, bør det opparbeides analoge og digitale kart og brosjyrer som profilerer vegene og skaper en oversikt over nettverket av lokale stier og attraksjoner.

Vi har utarbeidet et forslag til symbol for enhetlig skilting og promotering av de lokale opplevelsesvegene. På lik linje med nasjonale turistveger og Margeritrutten skal symbolet gjøre de reisende bevisste deres bevegelse langs en lokal opplevelsesveg. Symbolet bygger videre på de norske severdighetsskiltene, og skal først og fremst vekke gode assosiasjoner hos de reisende.



Lokale opplevelsesveger
Local Byways in Norway

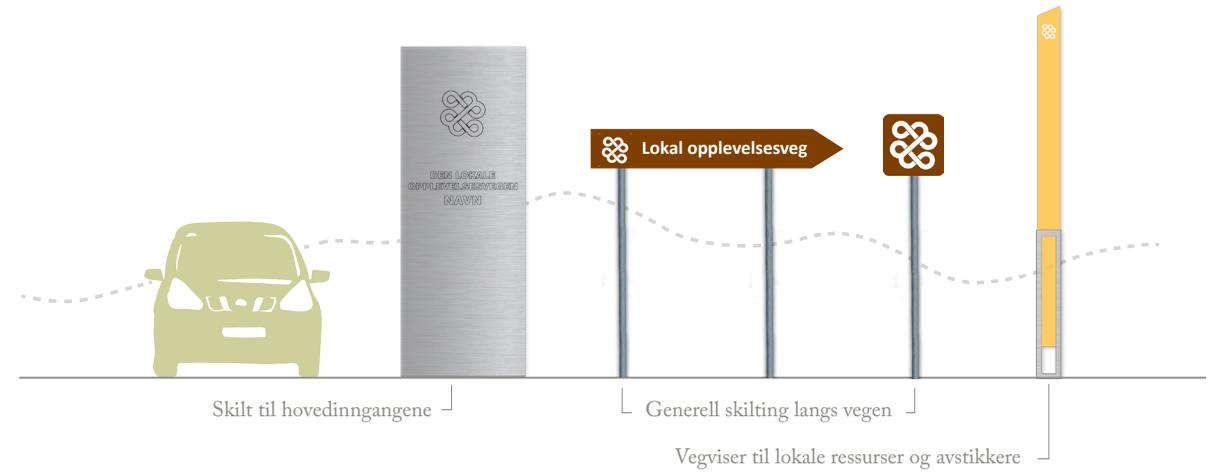


Nasjonale turistveger
National Tourist Routes in Norway

26: Lokale opplevelsesveger og Nasjonale turistveger



De lokale opplevelsesvegene må ha en profesjonell markedsføring på lik linje med de nasjonale turistvegene



27: Forslag til enhetlig skilting, vegvisning og informasjon langs de lokale opplevelsesvegene

Lokal forankring

I tillegg til den overordnede markedsføringen og profilen som lokal opplevelsesveg bør vegene gis stegne norske navn. Akkurat som de tyske vegene blir promotert utfra tema, bør de lokale navnene være en samlende betegnelse og gi området identitet (Potteiger og Purinton, 1998).

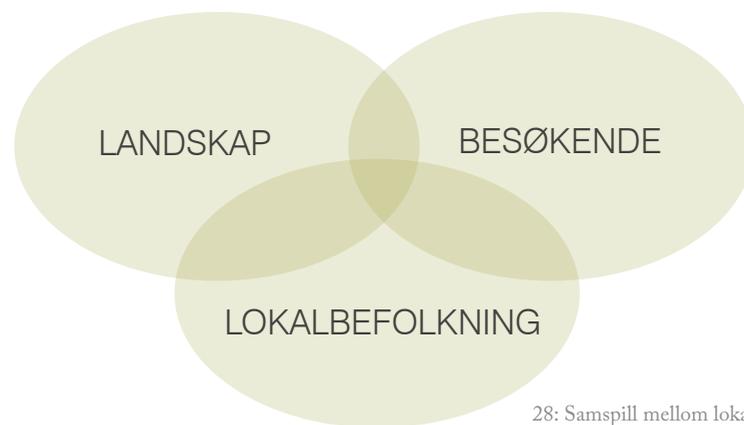
En forutsetning for å få status som lokal opplevelsesveg er at det finnes engasjement for satsingen fra lokalt hold. Det må derfor utarbeides strategier som tilpasses lokale behov og interesser. Strategiene skal formulere klare mål og retningslinjer, samt sikre kvalitet og samarbeid i lokalsamfunnet.

Lokalbefolkningen må selv være initiativtakere til å åpne opp lokalsamfunnene sine og by på de ekte historiene. Opplevelsene i distriktene må by på hverdagslivet, og ikke et glorifisert bilde av det som en gang var (Flø, 2013). Utviklingen må være på lokalbefolkningens premisser. På den måten oppnår man også gjestfrihet som pekes på av Innovasjon

Norge (2015) som en av de viktigste faktorene for fornøyde turister. En lokal satsing med fokus på gjestfrihet ses i Tyskland, hvor lokalbefolkningen byr besøkende på tematiske bevegelser gjennom varierende landskap hvor lokale mat- og kulturtradisjoner karakteriserer de ulike rutene. Det lokale initiativet gir eierskap og vilje til interaksjon med de besøkende. I både Tyskland og USA er ideen at turistvegene skal styrke lokale kvaliteter og fremme regional utvikling og økonomisk vekst i distriktene.

De lokale opplevelsesvegene bør på samme måte lede turistene inn i lokalsamfunnene, og åpne opp for møter mellom besøkende, lokalbefolkning og landskap.

Det attraktive ligger i nærheten til omgivelsene og menneskene, det å komme i kontakt med livet som spilles ut i landskapene.



28: Samspill mellom lokalbefolkning, besøkende og landskap

De lokale opplevelsesvegene må fokusere på å utvikle lokale møteplasser for fremme interaksjon og kunnskapsutveksling. I stedet for å opparbeide rasteplasser i 'ødemarken', bør opplevelsespunkt og pauser legges til de stedlige stoppene. En lokal opplevelsesveg må være bidragsyter til stedsutvikling, fordi et attraktivt sted er helt avgjørende for å skape et attraktivt reisemål (Kamfjord, 2011; Bærenholdt, 2015). Dermed må turistvegprosjekter bidra til flere fellestilbud og goder som kan gi norske tettsteder og distriker en oppblomstring.

For at satsingen skal ivareta lokale behov og skape autentiske historier må forvaltningen legges lokalt. Det må åpnes opp for medvirkning fra lokalsamfunnet (Europarådet, 2000; UNWTO i Kamfjord, 2011). Om landskapsfortellingen utarbeides fra et overordnet plan står man i fare for å lage kunstige fortellinger der lokale historier, syn og verdier mistolkes. De lokale opplevelsesvegene må formidle implisitte fortellinger som gir de besøkende og lokale rom til å dikte egne fortellinger med utgangspunkt i landskapet (Merleau-Ponty, 1962; Potteiger og Purinton, 1998).

Et overordnet råd

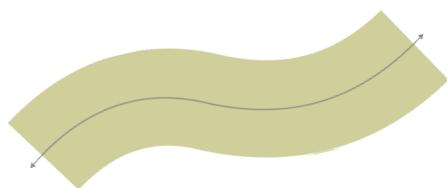
I USA skjer utvalget av *Scenic byways* fra statlig hold, og kvalitetene sikres gjennom en lokal forvaltningsplan med visjoner, mål og strategier. Det er utfordrende å utarbeide et plandokument for utvikling og forvaltning av en turistveg, det krever både vilje og kompetanse (Kamfjord, 2011). I mindre lokalsamfunn er ofte utfordringen tid og kunnskap, noe som båndlegger engasjementet og motet til å satse. Ved å opprette et overordnet råd med kompetanse og midler, kan en lette eventuelle startvansker. Rådet kan bistå med den nødvendige ekspertisen lokalbefolkningen trenger for å opparbeide en lokal opplevelsesveg. Et slikt team skal også bistå med markedsføring og profilering av de lokale opplevelsesvegene.



Vegen og landskapsrommet

The National Scenic Byway Program ser på vegen som en korridor, et bredere bånd av tilgrensede områder som rammer inn vegen. Det står i kontrast til de nasjonale turistvegene som setter vegbanen i fokus som utgangspunkt for all opplevelse, uten å innlemme avstikkere langs rutene. De lokale opplevelsesvegene må inkludere landskapsrommet og åpne øynene for kvaliteter og attraksjoner også utenfor vegens avgrensede bredde.

For å unngå et altfor omfattende nettverk av veger, må det fastlegges en hovedrute som merkes med logoen til de lokale opplevelsesvegene. Sekundære avstikkere og sløyfer må kartlegges og synliggjøres fra hovedruten. Veiledende retningslinjer for landskapsrommets utbredelse bør fastsettes. Eksterne ruter og attraksjoner utenfor dette rommet kan markeres som tilbud for lengre baseopphold i området.



29: Landskapskorridoren og tilrettelegging for ulike trafikkgrupper

Ulike ferdsmåter

Den danske *Margueritrutten* legger i hovedsak opp til bilister, men det oppfordres å tilrettelegge for ulike ferdsmåter der det oppfattes trygt. *Nasjonale turistveger* fokuserer i hovedsak på bilen. Nettverket av ulike veger i landskapsrommet gir rom for flere ferdsmåter. En oppgradering av lokale sykkel- og turveger kommer både besøkende og fastboende til gode. Samtidig vil fokus på kroppen som fremkomstmiddel senke farten og i større grad fremme spontane møter mellom besøkende og lokalbefolkning. I tillegg til helsegevinst vil flere sanser stimuleres. Da sanseinntrykkene er elementære for forståelsen av landskapets mange dimensjoner (Merleau-Ponty, 1962; Krogh, 1995; Bærenholdt, 2015), vil en bevegelse gjennom landskapet ved bruk av egen kropp øke selve opplevelsesaspektet. Fremkomstmiddelet former hvordan mennesket oppfatter landskapet (Krogh, 1995; Fiskevold, 2011).



VILKÅR OG STRATEGIER

for de lokale opplevelsesvegene

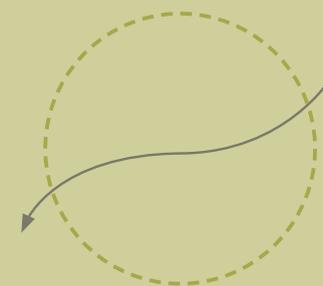
GRUNNPRINSIPP



De lokale opplevelsesvegene skal ikke ses på som isolerte vegbaner, men inkludere tilgrensede omgivelser i et bredere landskapsrom.

Dette innebærer at lokale ressurser utenfor vegbanens bredde, samt tilgrensede bygder og tettsteder inkluderes i prosjektet. Vegen skal være med på å forsterke stedsidentitet og lokal tilhørighet.

På denne måten kan reiselivet være pådriver for lokal stedsutvikling.



30: Vegen og landskapsrommet

UTVALGSKRITERIER



1. Opplevelsesvegen bør være en alternativ rute til hovedvegnettet.
2. Lavere hastighet og kurvatur skal sikre spennende sekvenser med kontraster som beriker kjøreeplevelsen.
3. Strekningen bør ideelt sett være mellom 20 og 100 kilometer og bør ikke overskride 150 kilometer.

Dette er for å sikre lokal forankring og muliggjøre samarbeid mellom reiselivsaktørene langs strekket. På lengre vegstrekker bør bedriftsnettverk eventuelt grupperes.

4. Området må tåle en eventuell økt belastning i form av turisme og transport. Sårbar natur- og kulturmiljøer må sikres for fremtiden.

Dette forutsetter en kontinuerlig vurdering av ressursene i området.

STRATEGIER OG TILTAK

Orientering

- Gi stedeget navn i tillegg til den overordnede profilen som *lokal opplevelsesveg*.

I tillegg til å gjøre de besøkende orienterte og opplyste områdets identitet bidrar et stedeget navn til lokal forankring og tilhørighet.

- Sikre tydelig innganger til den lokale opplevelsesvegen.

Her må det opparbeides stoppunkter med god informasjon der de reisende gjøres oppmerksomme vegvalget de står ovenfor

- Sikre tydelig vegvisning til lokale ressurser og opplevelser i langs ruten.

Dette innebærer at sekundære avstikkere til viktige punkt i det lokale landskapet synliggjøres fra hovedruten.

- Sikre god oppmerking av ulike ferdselsårer i området.

Dette innebærer oppmerking av naturstier så vel som gang- og sykkeltrasseer. Vegen merkes med logoen for de lokale opplevelsesvegene.

Interaksjon og kunnskapsutveksling



- Utvikle lokale møteplasser til stoppunkt.

Dette vil fremme interaksjon mellom besøkende og lokalbefolkning, samt bidra til stedsutvikling.

- Formidle viktige natur- og kulturverdier i området.

Dette vil fremme landskapsforståelsen hos lokale så vel som hos besøkende

- Tilrettelegge for ulike ferdselsmåter.

Dette vil fremme spontane møter, deltagelse og handling, samt bidra til varierte opplevelser.

- Tilrettelegge for ulike aktiviteter.

Dette vil fremme deltagelse og handling, noe som styrker toltalopplevelsen.

Levedyktige distrikter

- Bruke lokal arbeidskraft så godt det lar seg gjøre.

Å bruke lokal arbeidskraft i utarbeidelsen av de lokale opplevelsesvegene vil både være kostnads-effektivt samt fremme lokal tilhørighet til prosjektet.

- Sikre varige lokale arbeidsplasser og ideelt sett skape nye.

Ved å bygge opp under eksisterende bedrifter og foretak kan lokale arbeidsplasser sikres for fremtiden. Ved stor pågang, kan også flere aktører komme på bane.

- Utvikle tilbud og aktiviteter som kommer både besøkende og lokale til gode.

Å utvikle tilbud forankret i lokalbefolkningens interesser og ønsker vil gi de besøkende større glede av opplevelsene.

Samhandling



- Sikre god kommunikasjon og samarbeid innad i lokalsamfunnet, mellom aktører og ulike interessegrupper.

Spesielt viktig er lokalbefolkningens aktive rolle. Dette bidrar til forankring og tilhørighet i prosjektet samt vilje til fremtidig bruk og forvaltning.

- Utvikle næringsnettverk mellom ulike aktører i området.

Samarbeid mellom ulike nærings- og reiselivsaktører vil styrke tilbudet, samt gjøre bedriftene mer konkurransedyktige. Pakkeløsninger kan føre til lengre opphold og økt interesse blant besøkende.

- Sikre samarbeid på tvers av kommunegrenser og bygder.

Der opplevelsesveger krysser grenser og ulike tettsteder er samarbeid nødvendig for å utvikle et helhetlig reiselivsprodukt.

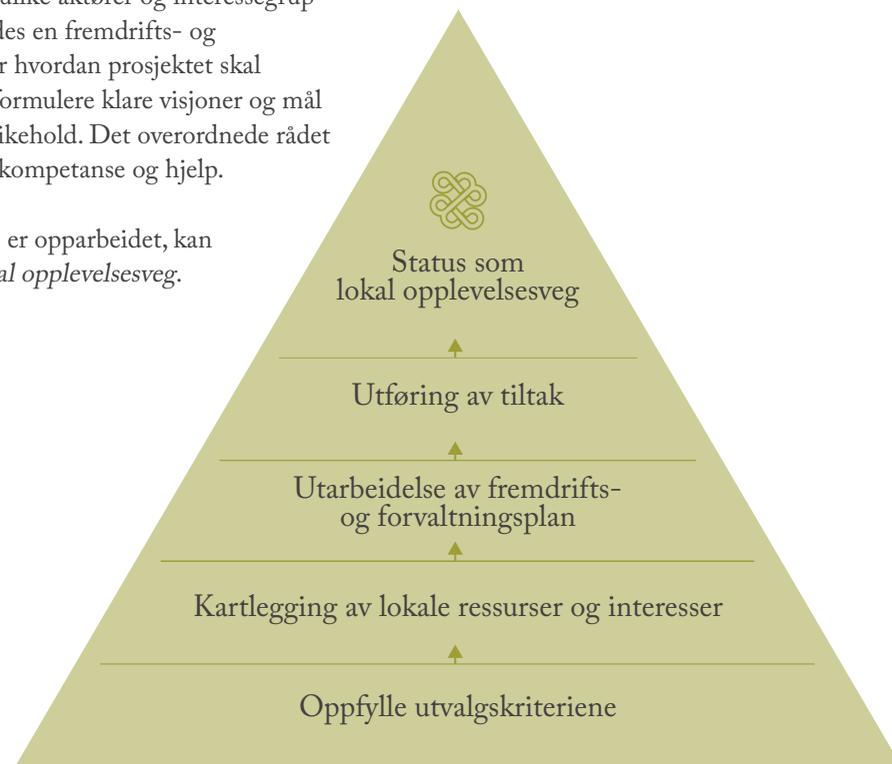
- Sikre samarbeid mellom offentlig, og privat sektor.

Å ha det offentlige med i prosessen er helt vesentlig for å i det hele tatt kunne drive utviklingen.

HVORDAN FÅ STATUS SOM LOKAL OPPLEVELSESVEG

Først og fremst skal viljen og initiativet til å bli en lokal opplevelsesveg komme fra lokalt hold. Deretter må en forsikre seg om at trasséen oppfyller utvalgskriteriene, før ressurser og interesser i det større landskapsrommet kartlegges. Særlig viktig er det å stedfeste potensialet for nettverksbygging mellom ulike aktører og interessegrupper. Det skal også utarbeides en fremdrifts- og forvaltningsplan, som viser hvordan prosjektet skal realiseres. Det er viktig å formulere klare visjoner og mål for fremtidig drift og vedlikehold. Det overordnede rådet kan, i alle ledd, bistå med kompetanse og hjelp.

Først når flere av tiltakene er opparbeidet, kan området få status som *lokal opplevelsesveg*.



31: Fremgangsmåte og prosess for å bli en lokal opplevelsesveg



32: Hvit logo på brune skilt skal vise veg langs de lokale opplevelsesvegene



DEL 3

MULIGHETSSTUDIE

Dette kapitlet tar for seg vegstrekket fra Gvammen til Århus i Telemark, for å belyse hvordan en lokal opplevelsesveg kan ta form. Områdets utviklingspotensial, samt implementering av strategiene for de lokale opplevelsesvegene blir kartlagt.

INTRODUKSJON

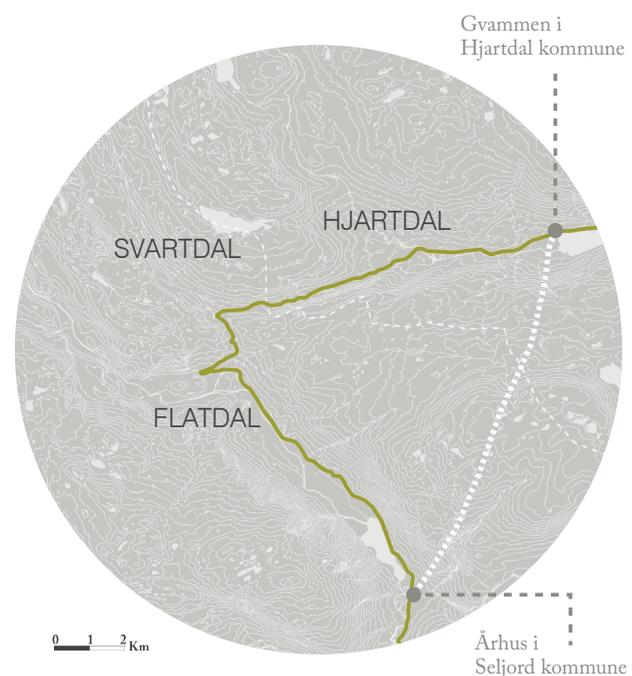
ORIENTERING

I denne delen av oppgaven ønsker vi å se på mulighetene for en lokal opplevelsevegssatsing langs den 22 kilometer lange strekningen mellom Gvammen og Århus i Indre Telemark. Vegen går gjennom to kommuner; Hjartdal og Seljord og de tre små bygdene; Hjartdal, Svartdal og Flatdal.

Strekningen er i dag en del av Europaveg 134 (E134) gjennom Telemark, fylket som ofte betegnes som «et stykke Norge i miniatyr» (Store Norske leksikon, 2017), noe som avspeiler områdets mangfold av vekslende landskap. Ettersom E134 er en av hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet, og det korteste alternativet mellom Drammen og Haugesund, stilles høye krav til effektivitet og trafiksikkerhet. Strekningen byr på utfordringer med krappe kurver, innsnevring og store stigningsforskjeller,



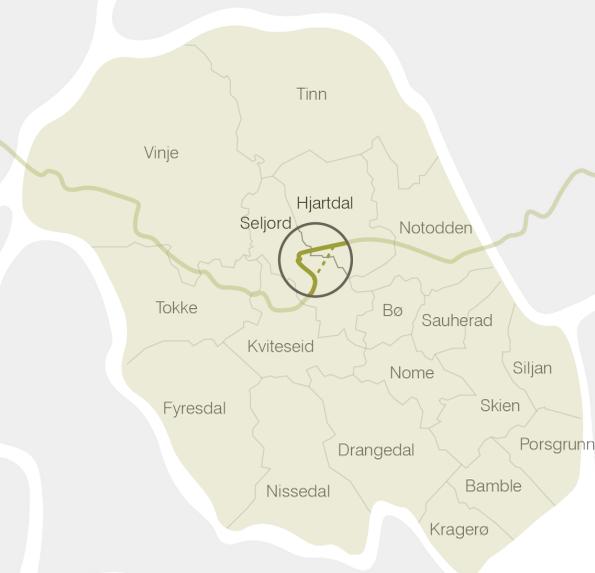
33: E134 er en av hovedforbindelsene mellom Vestlandet og Østlandet



35: Vegen går gjennom to kommuner og tre bygder

derfor legges ny hovedveg i tunnel gjennom Mælefjell. Byggefase er i full gang, og tunnelen ventes ferdig i 2019 (Statens vegvesen, 2017). Den nye vegen vil lette fremkommeligheten og reisetiden for tungtransport og lokale pendlere.

Vi mener det gamle vegstrekket egner seg godt som mulighetsstudie i vår oppgave, da det oppfyller utvalgsriteriene for de lokale opplevelsesvegene (se side 69). Den gamle vegen som bukker seg tett innpå små lokalsamfunn blir et alternativ til hovedvegen når tunnelen står ferdig. Uten gjennomfartstrafikken risikerer de tre bygdene å miste en viktig inntektskilde, samtidig som den reisende går glipp av et spennende bevegelsesforløp. Området innehar markante landskapsverdier, som knytter seg til en rik lokal, såvel som nasjonal kulturarv.



36: Vegen gjennom Telemark



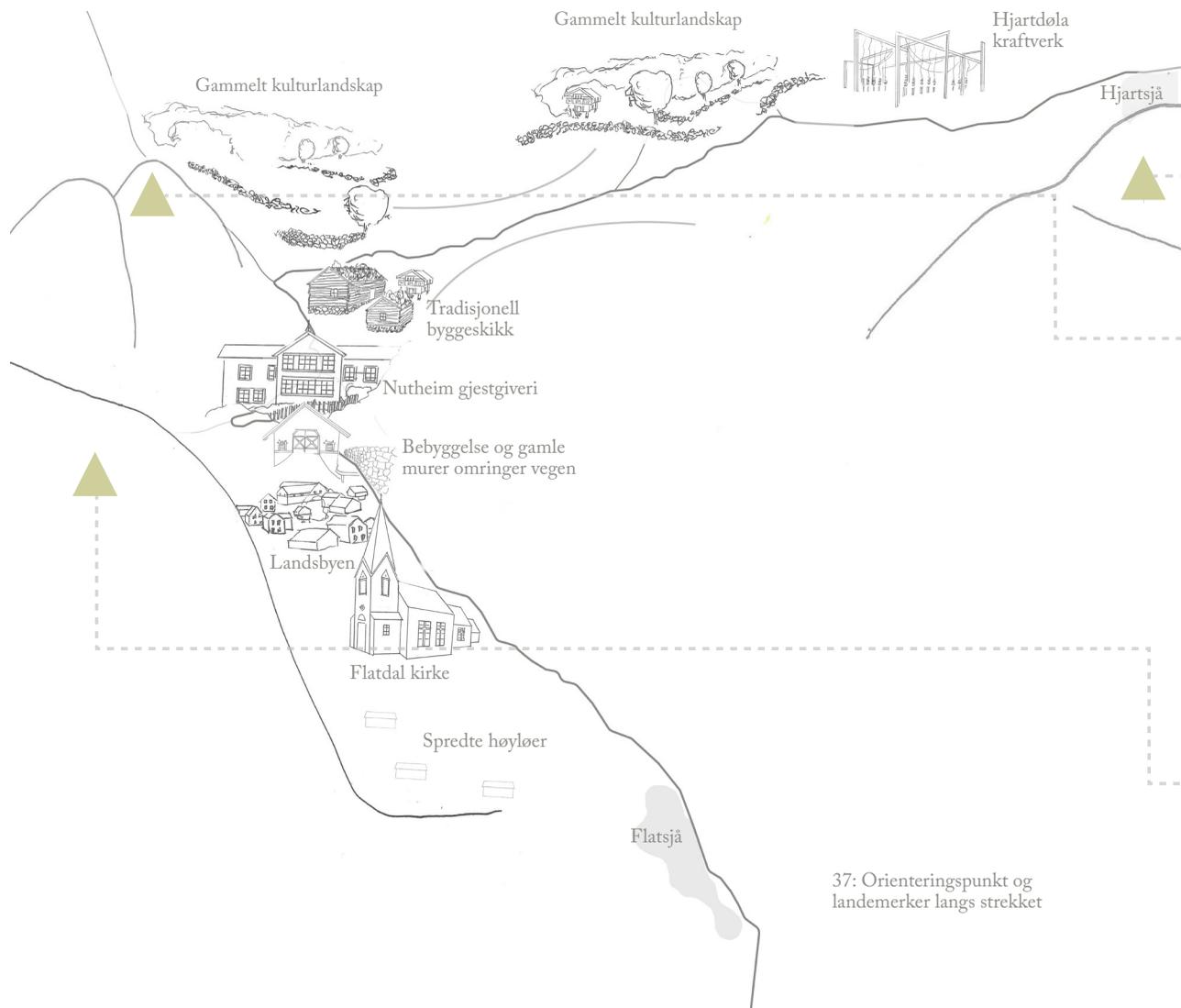
35: Tunnelen krysser gjennom Mælefjell

Vegen mellom Gvammen og Århus strekker seg fra Hjartsjø, forbi Hjartdalsbygda, gjennom den trange Ambjørndalen, rundt den krappe Brekkasvingen i Svartdal før den åpner seg ut mot Flatdal. Vegen svinger seg videre ned de krevende kleivene fra Nutheim gjestgiveri, forbi landsbyen og kirka og langs de flate jordbruksområdene til Flatsjø. Vegen går gjennom vakkert kulturlandskap, forbi spektakulære utsikter i et område rikt på kunst og kultur.

LANDEMERKER

Langs strekket finnes en rekke viktige landemerker og orienteringspunkt som gir den reisende et overblikk over landskapet med dets forløp og innhold. Landemerkene er valgt ut etter hva vi opplever som

spesielt fra hovedvegen, og er bare noe av hva området har å by på. Likevel er det en fin måte å introdusere et nytt og ukjent terreng. I påfølgende analyser vil flere av landemerkene belyses ytteligere.



37: Orienteringspunkt og landemerker langs strekket



MÆLEFJELL



BINDINGSNUTEN



SKORVE

38: Spesielt i området er fjellene som avgrenser og rammer inn bygdene.

MITT KVARDAGSLANDSKAP

Senteret i livet mitt er på mange måtar Svartdal, den vesle bygda omkransa av høge fjell som nesten ingen nye mennesker eg snakkar med har høyrd om.

For meg er Svartdal meir enn den krappe svingen og glimtet av ein langstrakt dal der husa ligg oppetter bakkane (og skogen kjem krypande). Det er folka og samhaldet, fiskeørnen ved Stådalsvatnet, dei hemmelege soppleitene, sommarkveldane framom bålet og alle oppdagingsferdene innover i naturen. Eg veit ikkje kor mange gonger eg har gått på tur i området, og likevel finn eg nye stadar og toppar. Eg blir aldri lei den friske lufta, dei blanke tjønnin, dei krokete bjørketrea, myrdraga og ikkje minst utsiktene. Kjensla når ein står på ein av toppane og ser inn i dei uendelege blånar.

Særleg fascinerande er utsikten ned mot Flatdal, som aldri er lik. Det vekslande ljuset frå Skorve med sin ruvande karakter opp mot det flate lappeteppet av åkrar der dei små løene stadfestar dimensjonane. Kanskje mest banebrytande er den same utsikten frå Bindingsnuten. Opplevinga av dei siste stega opp svaberget, over lyngflata, og der – plutseleg er det som om ein svever på line med Skorve og Mælefjell som omkransar dalflata. Innerst i søkket ser ein Flatsjø mørk og blikkstilte, der båten ligg fortøyd til eit av trea.

Hjartdal markerar heimlege trakter. Synet av dei kjente fjella når eg kjem frå Oslo gir ei god kjensle. Dei krappe svingane i Ambjørnsdalen fortel at eg snart er heime. Mitt forhold til Hjartdal er prega av gjennomreise. Sjølv om bygda er nær, kjenner eg lite til ho. Likevel er det ein stad som vekker barndomsminner med alle turane til badeplassen Bjorhøl.

Tora Grøstad

MITT BESØKSLANDSKAP

Gjennom min oppvekst har jeg sammen med min familie reist Norge på kryss og tvers, men Telemark har på mange måter vært et uoppdaget kapittel, hullet i min Norges geografi.

Fra Notodden snevrer dalen seg sakte, men sikkert inn, i takt med at fjellene blir høyere og mektigere. Når dalføret går mot sitt trangeste åpner det seg uventet opp i Hjartdal. På et øyeblikk blir tiden skrudd 100 år tilbake, og dalen avslører lappeteppet av steinrøyser, enger, frodige trekroner og spredte små tun terrassert oppover i dalsiden. Like kjapt som nysgjerrigheten min vekkes, forsvinner glimtet av fortiden i det dalen lukker seg inn i Ambjørndalen. Fra det trange forløpet åpner det seg brått opp i Svartdal, men ikke før jeg har fått sukk for meg, lukker dalen seg nok engang, for så å avsløre den spektakulære utsikten ut mot Flatdal. Motivet krydres av de små tunene som ligger spredt langs dalsidene, og minner om de engang så enkle kårene i dette dalføret.

Fra det åpne plataet med det spektakulære utsynet slynger vegen seg ned i dalen tett mellom hus og driftsbygninger. Det er ingenting som vitner om at dette er en Europaveg og en hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. I bevegelsen ned kleivene er det som om jeg blir en del av livet i denne bygda, fra morgenkaffen hos nabokona, motorproblemen på låvebrua og leken i skolegården. Fra det trange og intime partiet åpner dalen seg opp. Fra å føle seg nesten påtatt nær, blir en stående å føle seg liten og alene i møte med det storslåtte landskapet som utspiller seg i dalbunnen av Flatdal.

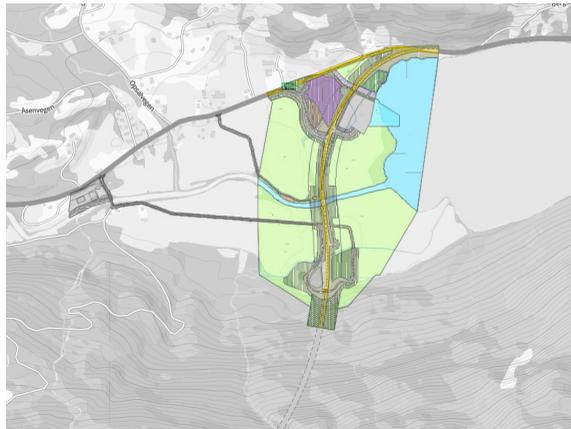
Bevegelsen gjennom dalførene er en serie av overaskende vendinger og uventede opplevelser. Det er som om innlandets oversiktlige dalfører møter Vestlandets høyreiste og kaotiske oppbygging.

Helene Hoel Oppegaard

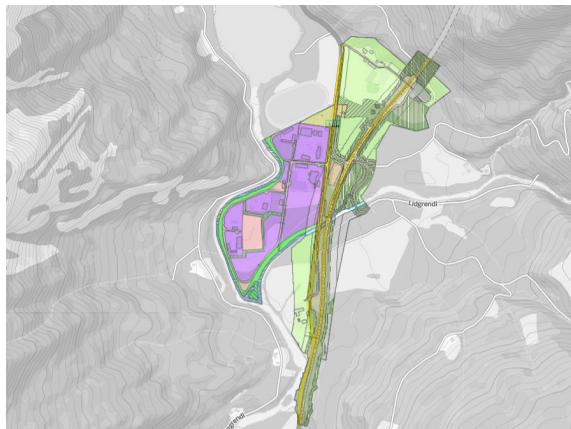
PLANER FOR OMRÅDET

For å orientere oss, tok vi kontakt med kommunene som knytter seg til vegen. Vi hadde et intervju med Stefan Langfors, samfunnsutvikler for bosetting og næring i Hjartdal. I Seljord intervjuet vi kultursjef Asbjørn Storrusten. De er engasjerte i fremtiden til den gamle vegen, og begge kommunene ser potensialet av en større satsing i området.

Reguleringsplaner og nullstilling av veg



39: Reguleringsplan for Gvammen



40: Reguleringsplan for Århus

Ettersom vegen omklassifiseres til fylkesveg, er det satt av 40 millioner til nullstilling av vegen. Dette gjøres i forkant av overgivelsen, men er enda ikke påbegynt.

For områdene ved selve tunnelåpningene er det derimot fastlagt reguleringsplaner, en for Gvammen og en for Århus. Disse ble begge vedtatt i 2012 (Statens vegvesen, 2017), og er bindende planer som sikrer både landbruksområder og legger til rette for den nye infrastrukturen. Ved Århus finnes allerede næringsvirksomhet og ettersom Seljord sentrum ligger i nær tilknytning til tunnelåpningen, vil reguleringsplanen ikke føre til store omdisponeringer av arealer og foretak. For Hjartdal derimot, som ikke har noe større tettsted i nær omkrets, kan den nye reguleringsplanen gi konsekvenser. I planene er det lagt opp til et nytt næringsområde med tilhørende knutepunkt og rasteplass ved tunnelåpningen, noe som kan endre sentrumsstrukturen i bygda.

TEGNFORKLARING	
PBL § 26 REGULERINGSMÅL	
BYGGEOMRÅDER	LANDBRUKSOMRÅDER
Offentlig eller privat tjenesteyting	Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift (LNPR)
Næringsområde	
Fritidsbebyggelse	
OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER	FRIOMRÅDER
Veg	Friluftsområde
Rasteplass	Naturvern
Annen veggrunn - grøntareal	Bruk og vern av sjø og vassdrag
Kollektivanlegg	Badeområde
Trase for teknisk infrastruktur	Førminne

Tiltak og mål for den gamle vegen

Etter at tunnelplanene ble vedtatt satt representanter fra Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune (TFK) seg sammen og skrev en tiltaksliste for den gamle vegen (Statens vegvesen, 2010, se vedlegg 2). Tiltakslista ble skrevet i 1998 uten involvering av de berørte kommunene.

I møte mellom TFK og vegvesenets fylkesavdeling 14. desember 2010 ble vegens fremtidige funksjon diskutert. Konklusjonen ble at «dagens E134 mellom Gvammen og Århus bør utvikles som «reiselivsvei», med hovedvekt på myke trafikanter (syklister)» (Ibid.). Senere ble Hjartdal- og Seljord kommune invitert til et møte der de ble introdusert idéen om sykkel-satsing. Idéen var i og for seg spikret i forkant av møtet, men tiltakslisten fra 1998 ble drøftet og revidert. Det ble her konkludert med 17 tiltak som tok for seg hele vegstrekket der det særlig ble lagt vekt på trafikkikkerhet, rasteplasser, informasjonstavler, vegetasjonsrydding mot vassdrag og tilrettelegging for syklende ved utvidelse av vegbanen.

Å satse på sykkel skulle vise seg å være et smart grep. Ikke bare ønsker Telemark å bli sykkel fylket nummer én, men også staten går i disse tider inn for en storsatsing på sykkel (NTP, 2014-2023). Dette førte til at ytterligere 40 millioner ble innvilget prosjektet for å oppgradere vegen til et reiselivsprodukt i samsvar med dagens trend. Selv om de ikke fikk velge innsatsretning selv, kan et slikt prosjekt bidra til områdeutvikling og med det være en gullgrube for kommunene. Som kultursjef i Seljord selv uttalte i vårt møte med han;

«Det er nå det går et tog, og det må vi ta» (Storrusten, 2017).

Prosjektet Opplevingsvegen om Nutheim

Da kommunene forsto potensialet i midlene øremerket reiselivet i området, ble de enige om å gå sterkere til verks. Tiltakslisten fra 2010 var utgått på dato. Kanskje var det ikke lenger hensiktsmessig å bruke alle pengene på å utvide hele vegstrekket for syklende, når trafikken langs vegen uansett kom til å bli vesentlig redusert? For kommunene var det viktig å tilpasse tiltakene lokale ønsker og fremtidens behov. Møtene mellom Hjartdal og Seljord kommune resulterte i at grendelagene i Flatdal og Svartdal, samt kulturlandskapsgruppa i Hjartdal ble involvert i prosessen. Arkitektfirmaet *Feste Grenland* ble tatt inn som ledere for prosjektet som siden har gått under arbeidstittelen *Opplevingsvegen om Nutheim*. Prosjektet har alt pågått i to år, og er i disse dager i sin avsluttende fase. For *Feste* handlet det i stor grad om å tilpasse tiltakene lokale interesser og næringsliv (Feste, 2017). I tillegg ønsket de å kombinere nødvendige trafikkikkerhetstiltak med opplevelsesdimensjoner (Ibid.). I forbindelse med arbeidet opprettet arkitektfirmaet en rekke lokale referansegrupper i Flatdal, Svartdal og Hjartdal. I tillegg har kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen vært med i prosessen.

VÅRE INFORMANTER

For å gå inn i mulighetsstudiet med et åpent sinn har vi i startfasen av prosjektet bevisst valgt å se bort ifra analysene og planene som *Feste Grenland* har utarbeidet. Vi ønsker selv å gjøre oss opp en mening om livet som utspiller seg i landskapet. Det er likevel ikke til å unngå at flere lokale, og særlig aktører i området, er farget av planene for *Opplevingsvegen om Nutheim*, da mange selv er involverte og delaktige i prosessen. Vi kjenner til arbeidsgruppene *Feste* har samarbeidet med, og ser det i hovedsak som positivt å kunne jobbe parallelt med to ulike fremgangsmåter i et og samme område.

For å tilnærme oss lokalsamfunnene har vi gjennomført en rekke kvalitative intervjuer av lokalbefolkning og reiselivsaktører i området. Sitater og funn fra intervjuene er bakt inn i de påfølgende analysene.



Sara Fjågesund Aase bor i Flatdal, er småbarnsmor og jobber som lærer ved Seljord ungdomsskole. Ved siden av spiller hun hardingfele og danser folkedans.



Kristin Kusslid og Terje Haugland bor i Flatdal, er småbarnsforeldre og jobber som lærere, Kristin ved Flatdal barneskole og Terje ved Seljord barneskole.



Harald Barstad bor i Svartdal, er pensjonist, men har fremdeles sauer på gården for å holde kulturlandskapet vedlike.



Olav Tho bor i Hjartdal. Han er pensjonert lokalpolitiker, lærer og ordfører i bygda, og er fremdeles aktiv gårdbruker og formidler av verdiene i kulturlandskapet. På gården *Myljom To* har han og kona satt opp et eldhus der de tar imot gjester.



Brit Merete Funner bor i Hjartdal og jobber som lærer ved Seljord Barneskole. Ved siden av lager hun skinnfeller, dekorert med tradisjonelle trykk fra området, utskjært av hennes ektemann.

Patrick Clijsters kommer fra Nederland, men bor i Hjartdal der han driver *Nordbø Pensjonat*, en liten og sjarmerende hotell- og restaurantvirksomhet. Siden Patrick og kona startet opp for ni år siden, har de bygd opp et godt omdømme og en velfungerende drift. De tar i hovedsak imot gjennomreisende turister og arbeidspendlere.

«Vi har fem soverom, men på sommeren er det for liten kapasitet. Gjestene kommer i hovedsak på grunn av de gode vurderingene av stedet» (Patrick Clijsters).



Dag Aanderaa bor i Flatdal og driver kurs- og konferansegården *Uppigard Natadal* sammen med kona Mette Aanderaa. Gården ligger fint plassert i nordlia i Flatdal med utsikt ut mot Skorve. På gården tar de hovedsakelig imot forhåndsbestilte selskaper og konferanser og har to fast ansatte som stiller opp ved større bestillinger.

«Det er veldig norsk her med de tradisjonelle husa og landskapet. Spesielt interessante grupper gir vi omvisning på tunet, og vi viser gjerne fram styvingstrea som vi holder vedlike» (Dag Aanderaa).



Ellen Grøstad Barstad og Solveig Barstad

mor og datter, bor i Flatdal og driver kunstnerhotellet *Nutheim gjestgiveri*. Det sjarmerende familiehotellet ligger ved foten av Bindingsnuten med spektakulær utsikt utover Flatdal og fjellene, en utsikt mange kunstnere har kommet langveis fra for å male. I tillegg til innomtrafikk, holdes større selskaper og konferanser, samt målerkurs hver sommer. De har én heltidsansatt kokk, og ellers deltidsansatte.

«Vi ønsker å være et reisemål. Jeg tror også det er flere lokale som bruker Nutheim nå, det er viktig og noe vi vil utvikle videre.» (Ellen Grøstad Barstad).



Björg Minnesjord Solheim bor i Svartdal der hun driver *Telespinn*, et av få mindre spinnerier i Norge som kun bruker norsk ull. Spinneriet innehar en liten butikk hvor det selges garn og egenproduserte ullprodukter. Mye av ulla kommer fra hennes egne mohairgeiter. Hun har tre til fire heltidsansatte i tillegg til utenlandske praktikanter. Björg tar i hovedsak imot ulike foreninger, strikkeklubber, husflidslag eller andre spesielt interesserte.

«Hos oss er utviklingen fra natur til produkt spennende. Fra geitenes beiting i kulturlandskapet, klipping til ferdig garn» (Björg Minnesjord Solheim).

Olav Lind og Lita Sandsdalen

bor i Landsbyen i Flatdal der de driver den økologiske gjestegården *Kvåle din gard*. Olav er bonde på heltid, mens Lita har fast stilling ved avdeling for psykisk helse i Seljord. På gården har de i tillegg til selskaper og overnattingsmuligheter et lite matutsalgsbord hvor de selger egg, hjemmelagde pølser og spekemat. I den senere tiden har de rettet seg mer mot bobilturisten, men tar også imot andre forbi passerende.

«Det er veldig viktig for oss å ikke være en besøksgård der en kommer for å klappe dyr. Vi vil først og fremst vise at vi lager mat» (Lita Sandsdalen).



LOKALT SYN PÅ VEGOMLEGGINGEN

Ettersom vegen er helt essensiell for bygdene, vil omleggingen av E134 gjennom Mælefjell føre til endringer både i folks hverdagsliv og for næringsdrivende. Av våre informanter ser man i stor grad på tunnelbyggingen som noe positivt, selv om det for flere av de næringsdrivende kan gi innvirkning på omsetningen.

«Vi avhenger jo av vegen. Det er veldig skummelt, men kanskje blir det bedre turister, som ønsker å være her?»
(Ellen Grøstad Barstad).

«Vi må rette oss mot et nytt publikum. Vi vil veldig gjerne ha gjesten som kommer til oss, og ikke fordi han eller hun tilfeldig er på vegen» (Solveig Barstad).



41: Den nye tunnelforbindelsen fra Gvammen til Århus

De andre næringsdrivende er ikke særlig bekymret og deler tanken om at de med interesse likevel tar seg turen til området;

«Det er ypperlig med tunnelen. Da kommer de som vil ha en opplevelse» (Lita Sandsdalen).

«For oss blir det bra når tungtransporten forsvinner fordi jeg tror gjestene i hovedsak kommer grunnet vurderingene av stedet» (Patrick Clijsters).

«Det påvirker nok Nutheim mer enn oss. Vi har ikke tilfeldige stopp, her må man bestille» (Dag Aanderaa).

I tillegg kan vegomleggingen åpne opp for nye muligheter i området.

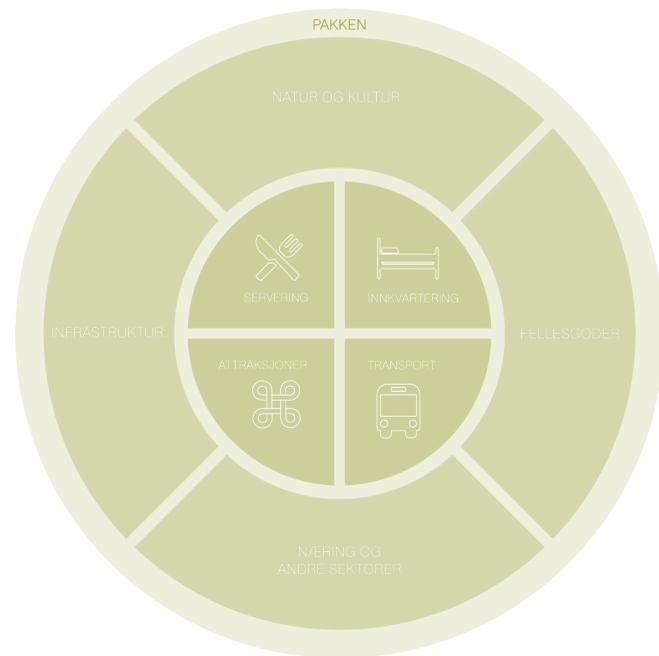
«Det blir stille og rolig, og veldig deilig å bli kvitt tungtransporten»
(Terje Haugland).

«Jeg tror ikke det er så mange som vil savne tungtransporten, men vi vil ha gjennomfart» (Olav Tho).

«Jeg er ikke redd for å komme i bakevja. Da får vi bare finne på noe sely, og jeg tror nok turisme er den mest sannsynlige satsingen» (Brit Merete Funner).

«Det er en spesiell rute. Spesielt fint er det kanskje for utenlandske turister å komme med bil å se utover Flatdal. En slik dal tror jeg kan være overraskende. I tillegg går vegen ofte veldig nærme hus og tun, noe som kan oppleves spesielt»
(Sara Fjågesund Aase).





OMRÅDETS UTVIKLINGSPOTENISAL

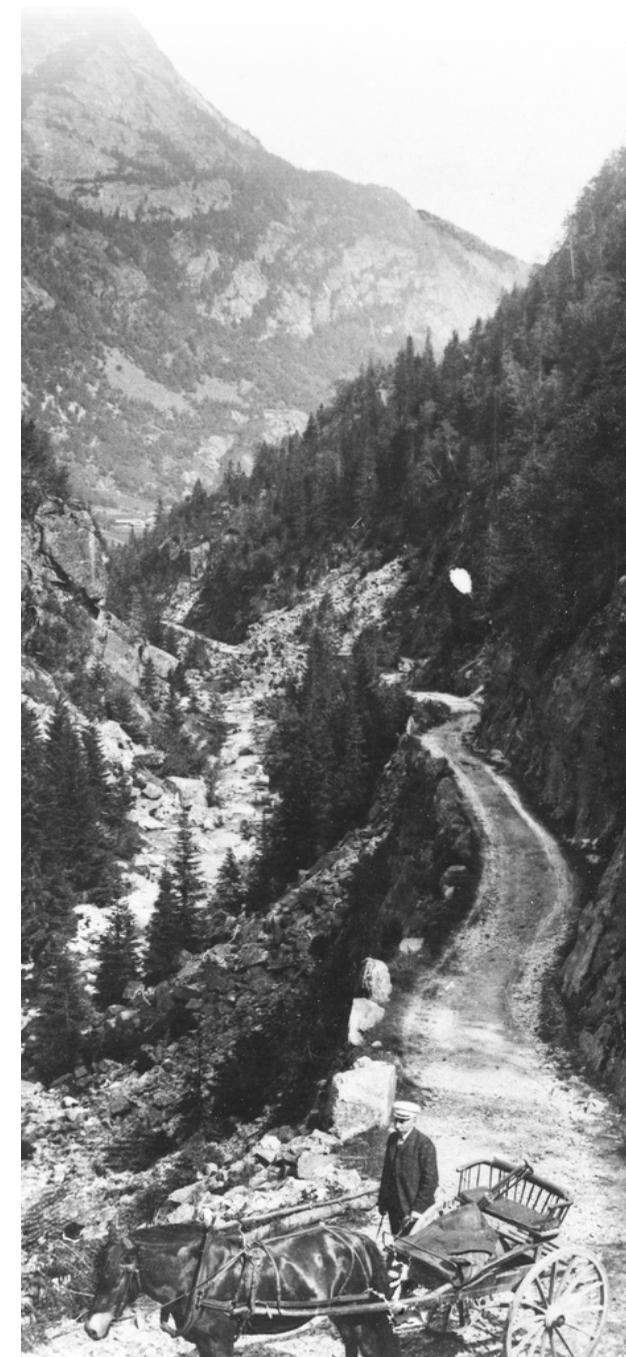
I dette delkapitlet vil vi ved hjelp av Kamfjords modell for det helhetlige reiselivsproduktet kombinert med landskapsressursanalyse undersøke områdets utviklingspotensial. Lokale meninger, verdier og ønsker har vært spesielt viktig for forståelsen av landskapet.



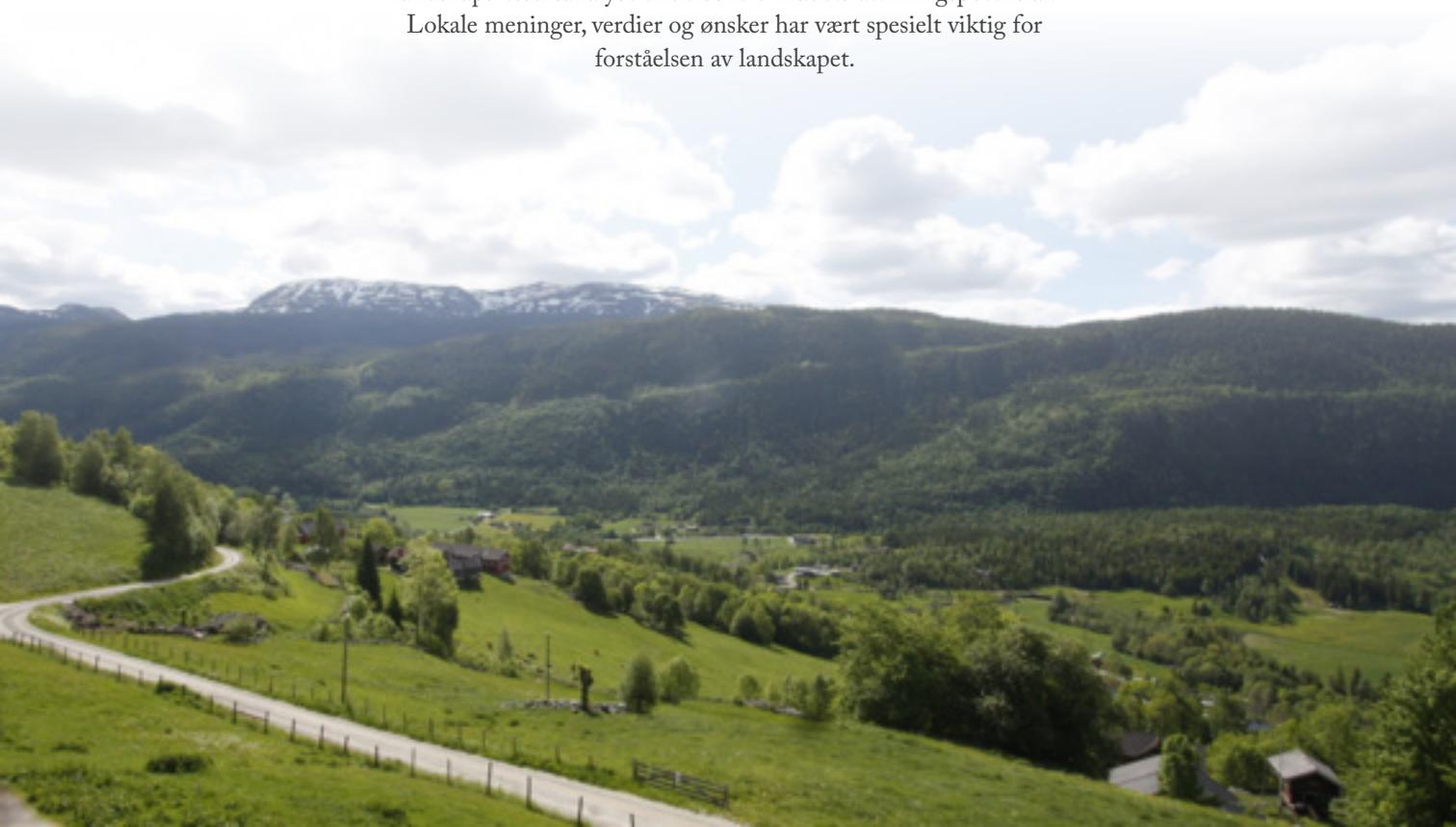
OMRÅDETS INFRASTRUKTUR

Det kupert landskapet med daler på kryss og tvers har gjort sitt til at vegutbygging har vært krevende i området. Mange veger har store stigninger og krappe svinger, noe som også bekreftes fra tidligere reiseskildringer. Turene innover i Telemark beskrives ofte som utfordrende, men vakre, noe presten Wille kan bekrefte etter sin reise gjennom dalførene.

«Uagtet jeg ofte led overmaade megen ondt og nogle gange var i Livsfare, skede dog Reisen med udsigelig Fornøyelse, og aldrig vil jeg komme til at fortryde Utgiften»
(Coll, 1910 i Gardåsen, 1994: 103-104).



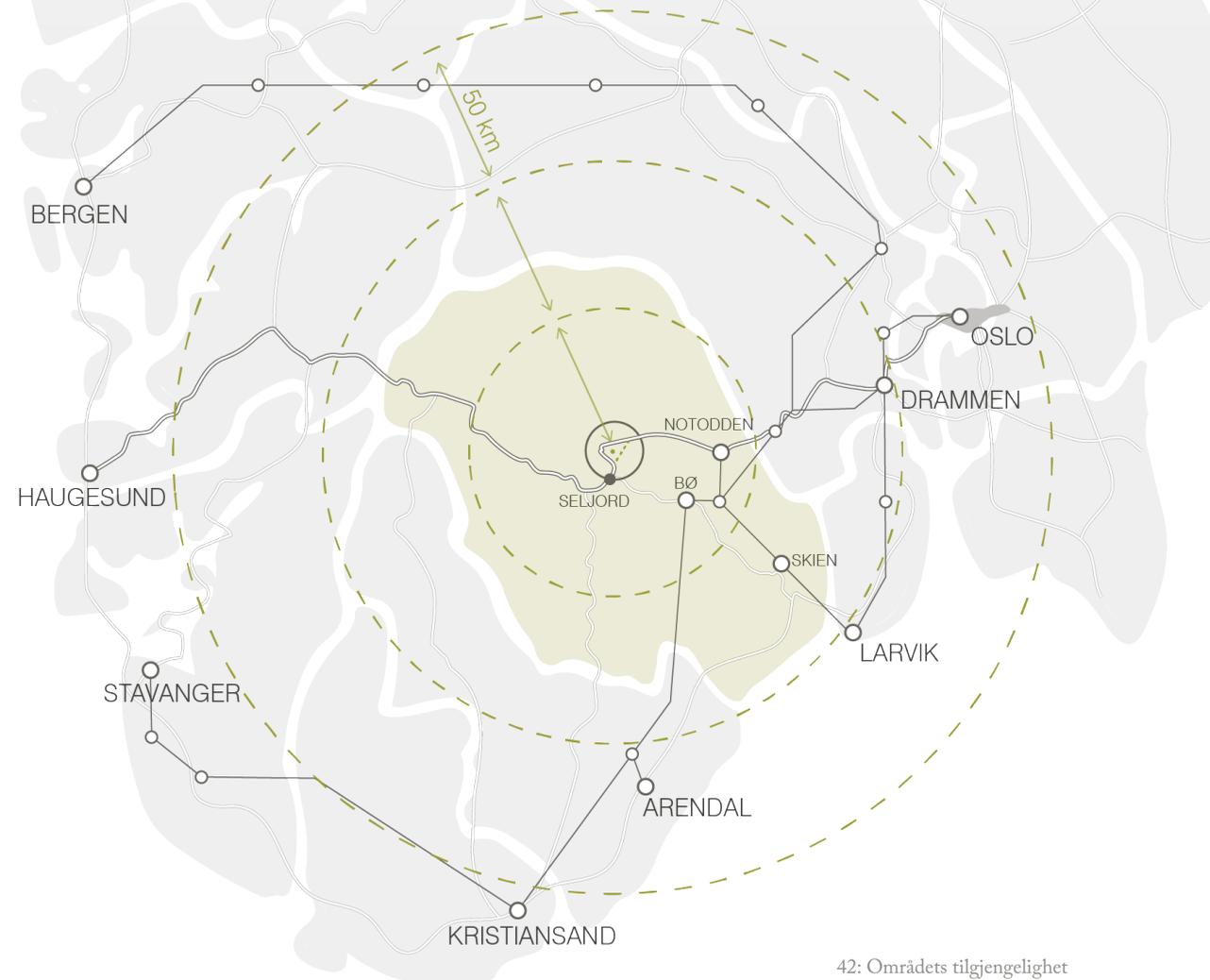
Krunglete veger i indre-Telemark. Samlet inn av Seljord Sogelag.



TILGJENGELIGHET

Selvom området befinner seg midt i Telemark hvor E134 krysser gjennom som en av hovedårene mellom Østlandet og Vestlandet, kan ikke stedet skryte på seg et godt kollektivtilbud. Skal man til Seljord eller Notodden, enten man kommer fra øst eller vest, er det i hovedsak buss som gjelder. Det går tog til Bø med videre forbindelse til Notodden. Skal man videre fra de større knutepunktene til Hjartdal, Svartdal

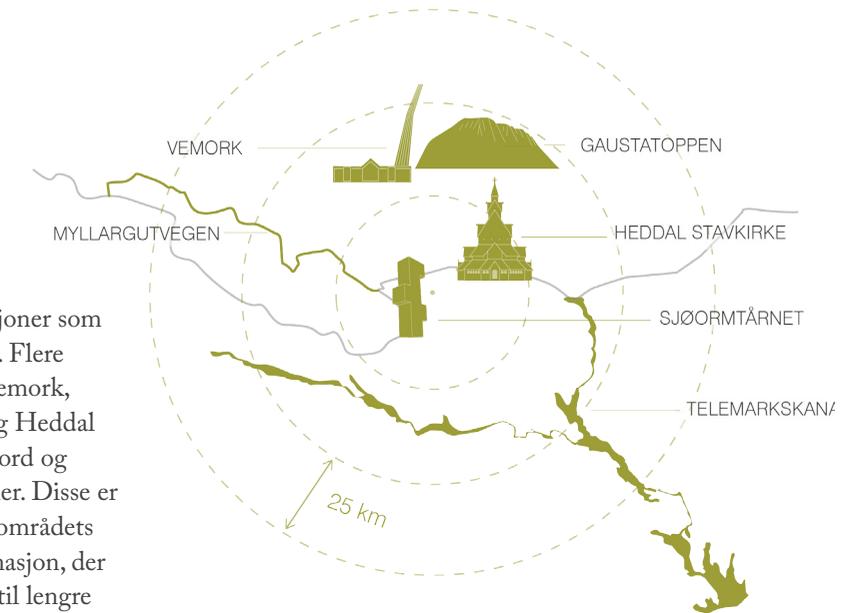
eller Flatdal, må man planlegge godt skal man treffe på en korresponderende buss. Utenom skolebussen to ganger om dagen, går det få lokale rutebusser. Den beste måten å ferdes på i området må dermed sies å være med egen bil eller med sykkel. Da står man fritt til å velge sine egne veier, også avstikkere utenfor hovedvegnettet.



42: Områdets tilgjengelighet

STØRRE ATTRAKSJONER I NÆROMRÅDET

Området har flere nasjonale attraksjoner som ligger innen en times kjøretur unna. Flere kommer langveis fra for å besøke Vemork, Gaustatoppen, Telemarkskanalen og Heddal Stavkirke. Også Sjøormtårnet i Seljord og Myllargutvegen er kjente attraksjoner. Disse er alle viktige severdigheter som øker områdets potensiale for å bli en reiselivsdestinasjon, der ulike dagsutflukter kan oppmuntre til lengre opphold i området.



43: Større turistattraksjoner i nærområdet

Vemork er bygd av norsk hydro, og var i sin tid verdens største kraftverk. I dag er det i hovedsak kjent for tungvannssabotasjen, da heltemodige nordmenn klarte å stoppe tyskerne i å produsere tungvann. I dag er kraftverket museum, og en del av Rjukan-Notodden industriarv som er skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste.

Gaustatoppen, ragende 1883 meter over havet, utgjør fylkets høyeste fjell (Visit Rjukan, 2017). Med sin helt spesielle form og karakter er den av mange omtalt som Norges vakreste fjell, med en utsikt som favner omtrent en sjettedel av Norge, på en heldig dag (Ibid.).

Gjennom **Telemarkskanalen**s 18 sluser kan man komme seg tørrskodd fra Skiens kyst til foten av Hardangervidda ved Dalen, en forsering av 72 høydemetre (Store norske leksikon, 2012). Vegen er Norges eneste kanalsystem som henger sammen med havet, og var i første omgang en viktig næringsveg for tømmer, bensin og olje. I dag fungerer vegen som en turistattraksjon og nasjonalt klenodium.

Heddal Stavkirke er Norges største bevarte Stavkirke, og tar imot over 20.000 turister hvert år (Visit Telemark, 2017a). Med sin sponklede fasade og alle sine spir, dragehoder og utskjæringer utgjør den et storslått syn.

Myllargutvegen går fra Flatdal til Øyfell og videre til Rauland. Den strekker seg gjennom bygdene og landskapet hvor *Myllarguten* sies å ha levd sitt liv. Myllarguten, Torgeir Augundson, var elev av Ole Bull og en viktig figur for norsk folkemusikk. Vegen går blant annet forbi Eva Bull Holtes museum i Åmotsdal og er ellers en vakker tur gjennom små grender, forbi flere vann og flotte utsikter.

Sjøormtårnet i Seljord stod ferdig i 2011, og har allerede fått mye oppmerksomhet. Via en bro ut i våtmarka kommer man til den 17 meter høye trekonstruksjonen som har tre utsikts- plattformer (Visit Telemark, 2017b). Om man er heldig får man kanskje øye på den kjente og mystiske sjøormen i Seljordsvannet.

RUNDTURER

Områdets sentrale plassering i fylket gjør det godt egnet som utgangspunkt for basereiser og lengre rundturer i Telemark, med flere attraksjonene i nær omkrets. Flere av vegene er også egnet for syklistere som ønsker seg varierte opplevelser langs vann og høydedrag, gjennom krappe kurver og små bygder.

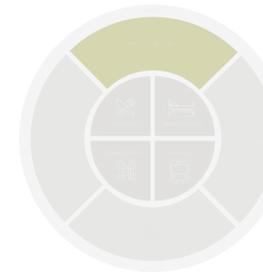


44: Området er godt egnet som utgangspunkt for lengre og kortere rundturer i Telemark. Her, et lite utvalg.

LOKALVEGENE

Også de små lokalsamfunnene har svært mye å by på. Det er derfor viktig å ikke glemme alle de mindre vegene i den store sammenhengen. Som Dons også understreker; «Den som bare har sett regionen fra hovedveier eller vannveier, er lite meningsberettiget hva helhetssynet angår – noe av det fineste er da ukjent» (Dons om Telemark i Puschmann, 2005:56). Som for resten av fylket gjelder dette også i høyeste grad traséen mellom Gvammen og Århus. Kommer man kjørende hovedvegen uten å ta noen av de lokale avstikkerne, går man glipp av mange opplevelser.

«Om du kommer kjørende her og ikke kjenner til bygda, er bare bygda den der vegen tvers gjennom, uten at en opplever så mye mer. «Åja, var dette Hjartdal»... Hjartdal skjuler jo mye mer. Om man tar disse omvegene, viss en stikker litt ut, oppdager en at det er en hel masse hus og kulturlandskap som ikke er synlig for gjennomgangstrafikantene» (Brit Merete Funner).

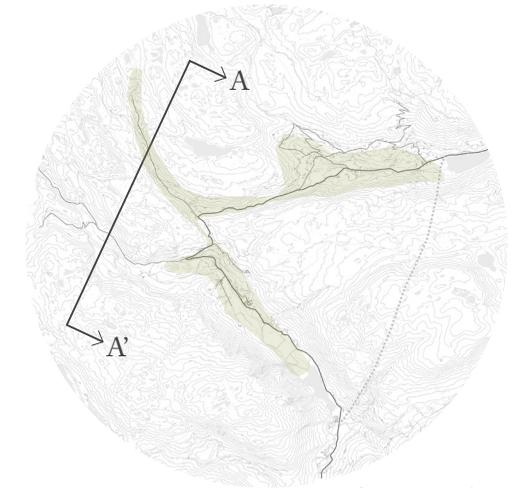


OMRÅDET
NATUR OG KULTUR

LANDSKAPETS HOVEDFORM

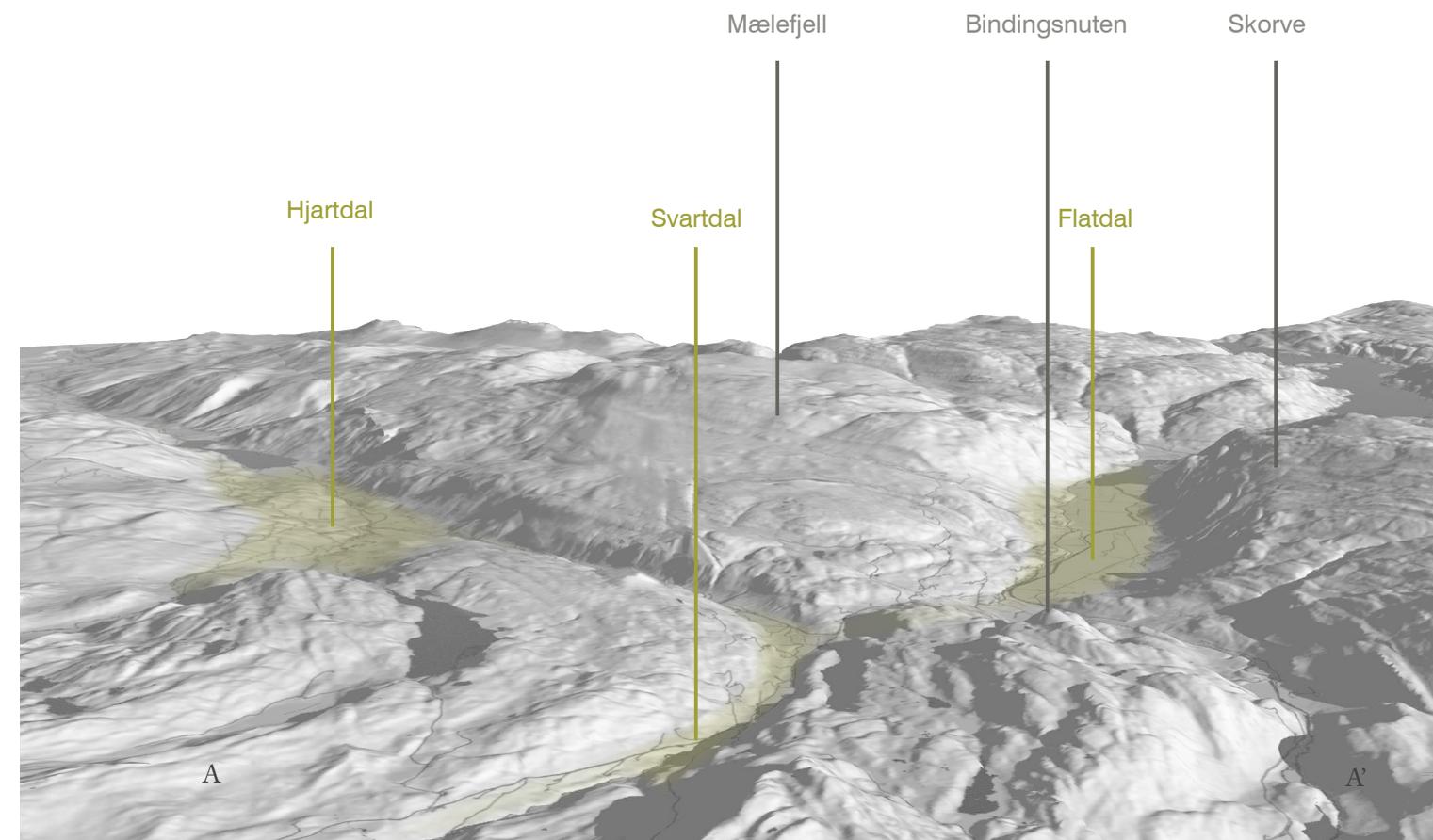
I Norsk referansesystem for landskap (Puschmann, 2005) blir Norge delt opp i 45 regioner. I denne kategoriseringen betegnes området Hjartdal-Svartdal-Flatdal som Dal- og fjellbygder i Telemark og Aust-Agder (region 12).

«Her er ikke noen få geografisk 'enkle' hoveddalfører, men heller et virvar av korte daler på kryss og tvers, med mengder av små strie elver og blanke fjordsjøer omgitt av knugende fjellsider» (Puschmann 2005: 56).



Snittoppriss for landskapets hovedform

45: Landskapets hovedform



HYDROLOGI

Området formes og karakteriseres av bekker, elver og innsjøer. Fra fjellene dreneres vannet ned til dalbunnen i utallige løp. Gjennom dalbunnen føres vannet i større elver og ut i innsjøer.

Gjennom Hjordal er elva Hjartdøla særlig tydelig der den kaster seg utafør høydekurvene og danner Aarhusfossen. Ved Hjordal kirke kurver elva seg på en større flate, og gir opphav til den lokale bade-plassen, Bjorhøl. Hjartdøla ender i Hjartsjø, en kald innsjø som speiler seg ved innløpet til den nye tunnelen.

Fra Svartdal renner elva Svorte, den føres videre gjennom Ambjørndalen og ut i innsjøen Hjartsjø. Den mørke gabbrosteinen på elvbunnen av Svorte er angivelig opphavet til stedsnavnet Svartdal.

I Flatdal føres vannet i elva Flatdøla, utfor Rjukanfossen og buker seg nedover dalen, før helningen opphører og vannet renner saktere. Nedenfor kirka har man laget en lokal bade-plass før elva forstetter mellom jordlappene og brer seg ut i Flatsjø.

Svorte Flatdøla Hjartdøla

Ståldals-
vatnet

Flatsjø

Hjartsjø

Nedenfor: Flatsjø
Fra Venstre: Hjartdøla,
Hjordal bygdemylle,
Rjukanfossen



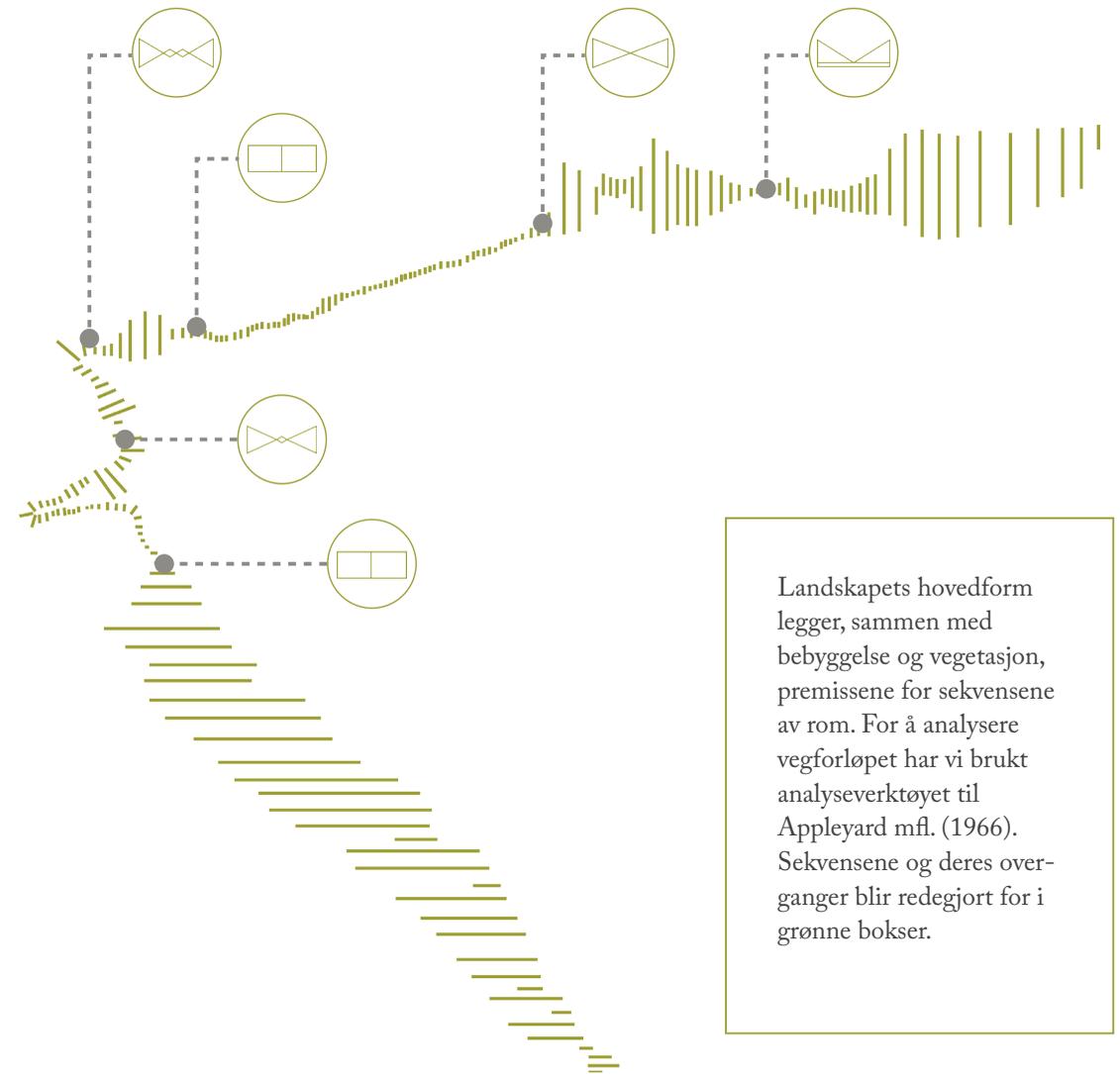
LANDSKAPSRUM OG SEKVENSOVERGANGER



47: Snitt over ulike landskapsrom

Snittene beskriver en reise gjennom landskapet fra Gvammen til Århus. De illustrerer karakterene av de ulike landskapsrommene og sekvensene langs traséen; Gvammen (B-B'), Nordbygda (C-C'), Ambjørndalen

(D-D'), Svartdal (E-E') og Flatdal (F-F'). I tillegg beskriver snittene fra Blengsdalen (a) og Bindingsnuten (b) helningen ned mot dalbunnen i Flatdal.



48: Analyse av sekvensoverganger og ulike landskapsrom i området

Landskapets hovedform legger, sammen med bebyggelse og vegetasjon, premissene for sekvensene av rom. For å analysere vegforløpet har vi brukt analyseverktøyet til Appleyard mfl. (1966). Sekvensene og deres overganger blir redegjort for i grønne bokser.

Gvammen

Gvammen er en fruktbar dalbunn som defineres av Mælefjell i sør, mens nordsiden gir rom for landbruksdrift.

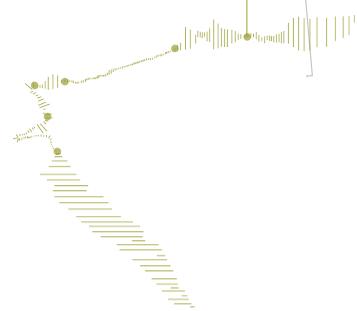


B

B'



Gjennomgående for de to sekvensene i Hjartdal er jordbruket, men ettersom dalen blir trangere settes andre premisser for landbruksdriften i Nordbygda.



Nordbygda

I Nordbygda former dalsiden et amfi kledd i et lappeteppe bestående av bebyggelse, landbruk og vegetasjon.

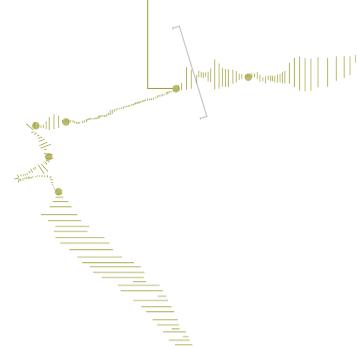


C

C'



Fra det åpne landskapet med røyser og steingjerder lukker amfiet seg gradvis over i den trange Ambjørndalen.



D

D'

Ambjørndalen

Trass en smal og mørk dal, åpner Ambjørndalen seg tidvis og gir rom for mindre enger og bebyggelse. Dalen markerer overgangen mellom Svartdal og Hjartdal, og utgjør både kommunegrense og et markant dialektskille. Fra gammelt av omtales dalen som selve *Nøkkelen til Telemark*.

Svartdal- Ambjørndalen

Det buede dalføret Svartdal-Ambjørndalen følger en bergartsfold preget av kalkholdig skifer og gabbro. Begge disse er lett eroderbare bergarter som er spesielt rike på kalk og plantenæringsstoffer. Avrenning fra disse bergartene gir opphavet til det næringsrike jordsmonnet i de omkringliggende områdene. (Dahlgren, 2002)



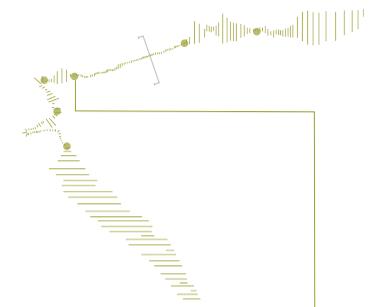
E

E'

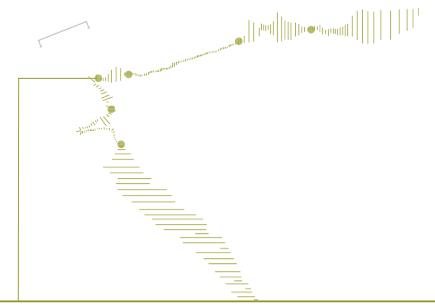
Svartdal

Det nordvestvendte dalføret, preget av tradisjonelt kulturlandskap åpner seg opp fra hovedvegen. Svartdal strekker seg videre nordover før det ender i småkupert heilandskap og snaufjell.

«I mellom Svartdal og Hjartdals Hovedsogn er der en trang *Slugt af henved en halv Miils Lengde. Vil man ret føle sig klemt af Fjelde og faa en Forestilling om hvor naturlig Phantasierne opstaa om Bergryser, Tusser og Trolde, saa stige man ned i Arnbjørndalen*» (Magnus Brostrup Landstad i Digitalt museum, 2017)



Fra det trange forløpet gjennom Ambjørndalen stuper vegen ned et lite høydedrag før landskapet brått åpner seg i Svartdal.



Sekvensen gjennom Svartdal er åpen, men preges av punktvis vegetasjon. I det vegen kaster seg rundt den krappe svingen opp et lite høydedrag føres den ferdende gjennom et trangt parti før landskapet åpner seg og utsikten mot Skorve kommer til syne.

Helningen i Aasebrekkene: Fra Blengsdalen ned til dalbunnen av Flatdal

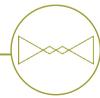
a →

Flatdal

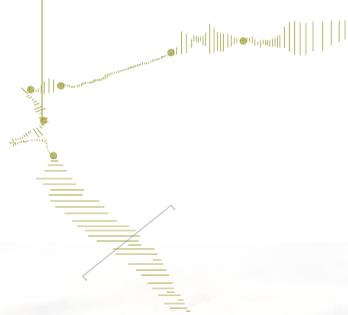
Fra Svartdal åpner landskapet seg opp i Flatdal. Sammen med den fruktbare sletten i dalbunnen, spiller de store fjellkroppene i kvartsitt hovedrollen. Mælefjell, med sin svalere oppbygging, gir omsorgsfullt rom for liv og bebyggelse. På andre siden reiser Skorve seg bratt og brutalt opp fra dalbunnen og rammer inn den spektakulære utsikten. Mellom Mælefjell og Skorve ligger Bindingsnuten med sin karakteristiske form.

«Fra Ambjørndalen via Svartdal til Flatdal. Det utsynet som møter en da - det er en storslått åpenbaring» (Ellen Grøstad Barstad).

Som også Prins Oscar uttalte da han var på besøk i 1870; «*Detta är den vackraste utsikten jag någon gång har sett*». Sitatet er i dag å finne på Kongehella ved Brendehaug, like ovenfor Nutheim Gjestgiveri.



Fra høydedraget slynger vegen seg ned kleivene, mellom gamle steinmurer og bebyggelse. Tidvis åpner sekvensen seg mot fjellene og dalbunnen.

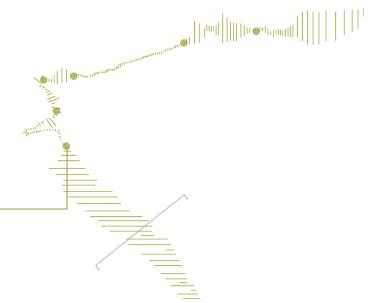


Bindingsnuten

b →



Fra det kurvede og bratte forløpet ned kleivene åpner sekvensen seg brått og avdekker den vidåpne dalen med de flate jordbrukslettene.



«Det blir særlig spesielt siden det er så flatt i bunnen, nesten som en Gran Canyon [...] Skorve er på mange måter hovedfjellet, og dominerer i landskapet. Det ligger midt i og kan ses både fra Seljord og Flatdal. Skorve skiller seg fra Mælefjell, på andre siden av dalen. Mens Skorve har en veldig karakteristisk form, er Mælefjell mer forutsigbar. I tillegg er Skorve så innmari langstrakt, det fortsetter bakover, slutter aldri» (Sara Fjågesund Aase).

En poetisk skildring av den fruktbare dalen

av Andreas Munch

«Dybt inde i øvre Telemarkens mægtigste fjeldknode, midt imellem Hjartdal og Siljord, ligger en ensom, men blid dal, der ved sin eiendommelige dannelse og beskaffenhed ret paafaldende adskiller sig fra vaare almindelige fjelddale. Medens disse sedvanligvis kun er lange kløfter i fjeldmassen, hvis sider mere eller mindre brat skraaner sig sammen mod elveleiet i bunden, der ofte ganske optages av den rivende bjergstrøm, og hvor de dyrkede, beboede steder ligger adspredte langs elvekanten og opad lierne, bestaar derimod Flatdal af en aflangrund kjedel, hvor fjeldvæggene rundt om styrter sig saa steilt ned mod den flade dalbund, at de paa mange steder næsten danner en ret vinkel med denne. Og disse fjeldsider har kun paa faa steder deres fødder bedækkede med mørke naaleskog; i almindelighed stiger de, som det truende Skorvefjeld, hvis vældige masse danner dalens mur mod vest, i stolt nøgenhed op fra den frugtbare græsvold, dog ikke graa og stygge, men til en vis høide malerisk skatterede med grønt og brunt mos, med vaiende løvkranse fra revner og kløfter, med de styrrende fjeldbækkers hvide sølvbaand, medens høit over alt dette skimtes oppe mod synskredsen de øverste fjeldkamme og nuter, som taarne og tinder paa vagt om denne af naturen selv saa sært lukkede og fredede dal. Men derfor er den ogsaa af naturen høit velsignet og begavet med frugtbarhed fremfor sine nabodale; den jevne flade, som danner dens bund, bølger til rette tid af vidstrakte kornagre, dufter af yppige kløverenge, og blomstrende frugttrær. Det er ganske som om en af Sjællands rigeste sletter i al sin prangende fedme med et var flyttet op blandt disse strenge fjeldvægge, for der, som i et drivhus, at modnes frem til en hurtigere fylde. Og som for at gjøre ligheden endnu fuldstændigere, ligger dalens huse ikke på sedvanlig norsk vis adspredte hver for sig, men samlede i en landsby, og omgivede af smaa haver med æble- og kirsebærtrær.

Noget udenfor denne landby smiler dens lille hvide kirke på grøn vold, omskygget af store, skjønnne hengebirker, og derfra strækker sig dalsletten i ager ved ager, eng ved eng, indtil den tilsidst bliver ganske sid, og i dalens søndre endre gaar over i en liden blank sjø, hvorfra en smal elv gjennom bjergpasset løber ned til Siljord.

Kommer man nu paa den modsatte kant ud fra den skoghei, som skiller Hjartdal fra Flatdal, og overser fra disse høie bakker paa engang den besynderlige klippekjedel, fra hvis dyb hint rige landskab smiler op, saa forundrer man sig næsten over at se kornet og græsset bølge dernede, og ikke et ensomt fjeldvands blankt-glinsende vover, som man efter kjedelens dannelse her maatte vente at finde. Uvilkårligt ledes man til at tænke sig det lille vandblink i syd utvidende sig og voksende til at udfylde den hele nu saa grønnende dalbund med sit blanke, falske speil. Og enten det nu er denne ved egnens beskaffenhet naturligt sig frembrydende forestilling, der har født sagnet, eller det hviler paa en virkelig naturforandring i den fjerne fortid, nok er det, at et sagn her ved at fortælle, ikke alene hvorledes hele Flatdal i sin tid har været en eneste stor fjeldsjø, men ogsaa de vidunderlige omstændigheder, der skal have bevirket denne kolde, dødgivende vandbunds overgang til den livsvarme, dyrkede og beboede jordbund, som nu fylder dalen, og udgjør en af Telemarkens rigeste og yndigste egne» (Andreas Munch i Aasbø, 1977).



Flatdøla etter kanalisering



Oversvømmelse i Flatdal

Kampen om jordsmonnet i Flatdal

Bøndene i Flatdal var velsignet med et rikt jordsmonn, men den flate dalbunnen var til stadighet plaget av oversvømmelser fra elva Flatdøla. Flommene tok med seg avlinger og jordsmonn, og for å hindre tapet ble det foretatt flere senkinger av innsjøen Flatsjø rundt århundreskiftet. Det hjalp lite, og bøndene i dalen søkte hjelp hos Vassdragsdirektøren i Oslo:

«Som her vassdragsdirektøren kjenner til er terenget langs elvi fraa Flatsjø og oppyver ei flat slette. Jordviddi er millom 3 og 4000 maal. Jordi er av aller beste slag og steinfri. Her skulde soleis vera dei aller beste vilkaar for eit

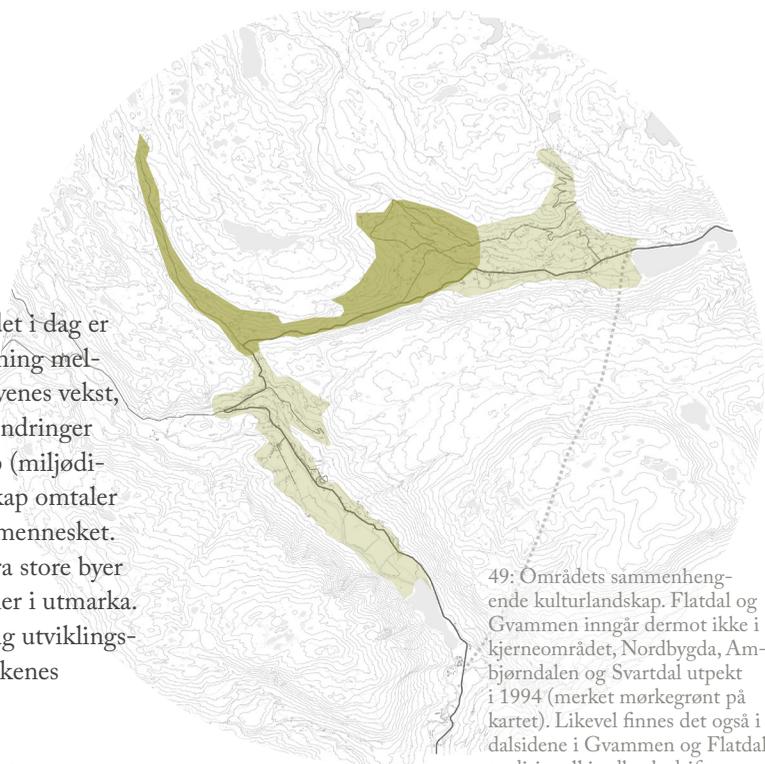
intensivt drive jordbruk dersom ikkje vatnet hadde lege som ein bøyg i vegen. Med dette vatnet hev folket i dalen lege i kamp med i lange tider og held på enno» (NVE, arkiv a;b). Det legges til at «Saki hev almen interesse. Det gjeld um aa berga ei stor jordvidde av den aller beste i landet» (NVE, 1928)

Istedenfor å meandere seg gjennom det flate dalføret, blir Flatdøla kanalisert. Det bygges flommur, idag kjent under navnet Åmuren, som forsterkes ytterligere etter storflommen i 1938. I dag er dalbunnen i Flatdal preget av større jordlapper og er et motstykke til det tradisjonelle landbruket som drives i dalsidene.

KULTURLANDSKAPET

Det varierte landskapet slik vi kjenner det i dag er et resultat av mange tusenårs vekselvirkning mellom mennesket og naturen, men med byenes vekst, intensivering av jordbruket og klimaendringer forsvinner naturtyper og kulturlandskap (miljødirektoratet, 2016). Begrepet kulturlandskap omtaler landskap som i ulik grad er påvirket av mennesket. Det omfavner de aller fleste landskap, fra store byer og industriområder til høstingstradisjoner i utmarka. Kulturlandskapet er et resultat av en lang utviklingshistorie, og er en viktig brikke i menneskenes identitet og kulturarv (Bruun, 2012).

Området Hjartdal via Svartdal til Flatdal er et sammenhengende kulturlandskap, og et typisk eksempel på hvordan 'geologisk mangfold' i form av berggrunnsgeologi, terrengformer og hydrologi setter premissene for utnyttelsen av landskapet og det biologiske mangfoldet (Dahlgren, 2002). Mens det bratte terrenget satte en stopper for det moderne landbrukets inntog og bevarte det særpregede mosaikk-landskapet i dalsidene, er de åpne dalbunnene i Gvammen og Flatdal karakterisert av mer effektivisert landbruk.



49: Områdets sammenhengende kulturlandskap. Flatdal og Gvammen inngår dermot ikke i kjerneområdet, Nordbygda, Ambjørndalen og Svartdal utpekt i 1994 (merket mørkegrønt på kartet). Likevel finnes det også i dalsidene i Gvammen og Flatdal tradisjonell jordbruksdrift.

Bevegelsen gjennom området er en dermed en levende fortelling om mennesket som formgiver av sine omgivelser, en fortelling som blir stadig viktigere å formidle i en tid hvor naturtyper og kulturlandskap forsvinner.

I perioden 1992- 1994 ble det gjennomført en *Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap* i Norge, og i den påfølgende rapporten blir de norske



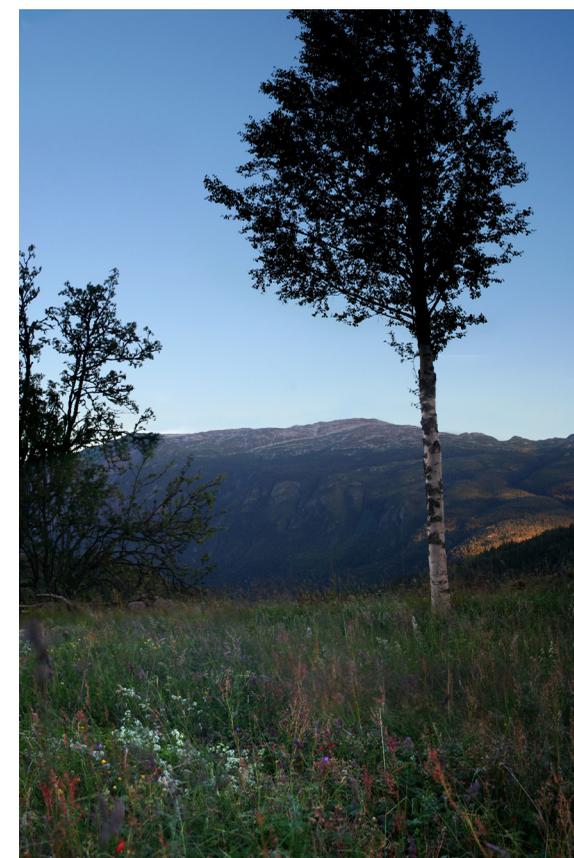
Apollo sommerfugl
(*Parnassius apollo*)

Søstermariland
(*Dactylorhiza sambucina*)

kulturlandskapene omtalt som «*Betydningsfulle og uerstattelige innslag i vår felles europeiske kulturarv*» (Nordby og Wagn, 2007: 38). I den samme rapporten ble områdene Nordbygda, Ambjørndalen og Svartdal plukket ut som et viktig sammenhengende område med utfyllende kvaliteter knyttet til kulturlandskapet. Området er karakterisert av det særegne lappeteppet av steingjerder, røyser, styvingstre, verneverdig bebyggelse og ferdselsårer på kryss og tvers, som også har lagt grunnlaget for det store artsmangfoldet med et betydelig antall sjeldne arter. Rundt 35% av Norges truede og sårbare arter tilhører kulturlandskapet (Naturhistorisk museum, 2015). Det mest unike i området er de ugjødsle og seinslåtte engene, som blant annet er habitat for den fredede orkidéen Søstermariland (*Dactylorhiza sambucina*). Harald Barstad kan fortelle om frodige blomsterenger i Svartdal:

«I enga til Kjell er det rundt 30-40 ulike blomstretre [...]. Engene skal ikke beites om våren, og må ikke slås før 20 juli, slik at blomstene får spredd seg. Vi raker med oss det slåtte graset, og sånn sprer vi artene og frøa» (Harald Barstad).

Engene gir gode forhold for insekter, og særlig vekker de sjeldne sommerfuglene i området interesse. Færre enger har gjort sommerfugler sjeldnere i Europa, og de artsrike engene i Hjartdal-Svartdal utgjør et viktig habitat for den fredede Apollo sommerfuglen (*Parnassius apollo*). Den er internasjonalt strengt vernet, og i Norge er den fredet (Schei, 2003).





Lauvingslia på Myljom-To med Ambjørndalen i bakgrunnen



Su- Hovland i Hjartdal

Styvingstrær og arts mangfold

Til forskjell fra omkringliggende områder som preges av fjellbjørk og nåletrær, er beltet mellom Hjartdal og Svartdal vegetert med edelløvskog (Schei, 2003). Alm (*Ulmus glabra*) og Ask (*Fraxinus excelsior*) er arter som lever i dette beltet. De egner seg svært godt som styvingstrær, en viktig del av kulturlandskapet i området.

Styving er en gammel beskjæringsteknikk som ble utført for å skaffe dyrefôr til vinteren. Beskjæringen gir opphav til kompakte og frodige trær med trolske former. På Myljom-To kan Olav Tho vise frem lauvingslia med de karakteristiske trærne. Han er en engasjert forkjemper for det spesielle kulturlandskapet.

«Vi har et eldhus med kulturlandskapsrom og baksterom. Der har jeg samlet ulike redskap og verktøy knytta til landskapet her. Vi har 70-90 studenter her hver vår. Det er særlig studenter fra

Bø og Notodden. Vi forteller om styving av trær og lignende. Vi har hatt elever fra de lokale skolenene, men det er ikke alltid så lett å finne midler til transport. Vi viser hvordan vi lauver og lager lauvkjerv. Den svenske kongelige akademian var også her. Det samme med skogfolk fra Finland. De kom hit i ruskevær og likevel fortalte han ene meg at det var hans beste sommerminne».

Mange av de gamle styvingstrærne er hule inni, noe som gjør de til viktige habitater for mose, sopp og insekter. I tillegg tilbyr styvingstrærne gode reirplasser for fugler. Harald Barstad kan bekrefte et rikt fugleliv i området:

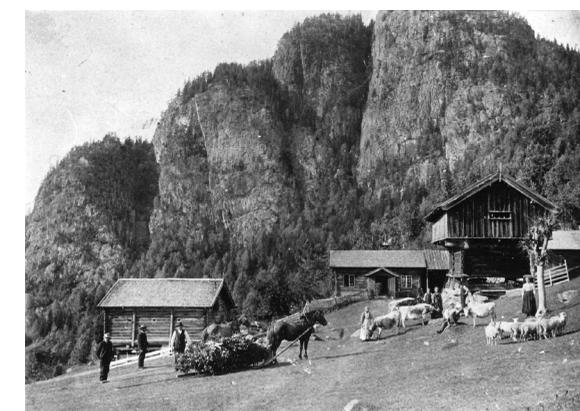
«Vi har frodige blomsterenger og et voldsomt fugleliv. Vi har tre ulike ugler; kattugle, perleugle og spurvugle, også har jeg sett haukugle. Også har vi fiskeørna da. Er du på Ståldalsvatnet kommer hun og varsler om territoriet sitt».

Anerkjennelse og lokalt engasjement

I 2003 ble kulturlandskapet i Nordbygda, Ambjørndalen og Svartdal nominert til *Melina Mercouri International Prize For the Safeguarding and Management of Cultural Landscapes* (UNESCO) av Direktoratet for Naturforvaltning. Det viser hvilken enorm verdi dette landskapet har både nasjonalt og internasjonalt. I 2007 mottok Hjartdal kommune den første kulturlandskapsprisen for sin innsats for å bevare kulturlandskapet (Nordby og Wagn, 2007). Det lokale engasjementet for å holde tradisjonene og landskapet levende kommer også frem i intervjuene med lokalbefolkningen.

«Vi er en del av et gammelt kulturlandskap som ikke er påvirket av et industrielt landbruk. Her har det aldri vært brukt kunstgjødning eller sprøytemidler. Det spesielle jordsmonnet har gitt opphav til mange ulike biotoper. Vi er en del av det særegne landskapet i Vest-Telemark» (Björg Minnesjord Solheim).

«Her er det kulturlandskapet som er spesielt, natur har alle. Mange ser kanskje ikke verdiene i kulturlandskapet. Det er ikke alltid så lett å være observant sine egne omgivelser, men det er viktig at folk blir opplyste verdiene og mulighetene i bygda. Det fremmer stolthet» (Olav Tho).



Tradisjonell gårdsdrift ved foten av Bindingsnuten



Slåtteeeng i Svartdal



Tevling under Slåttefestivalen i Hjartdal

Harald Barstad kan fortelle om interesse for den tradisjonelle driften:

«Før, når vi hesja, var det mange som forvilla seg oppover i Svartdal for å oppleve tradisjonene».

Harald holder fortsatt sauer for kulturlandskapets skyld, men fremmer en skepsis for fremtiden:

«På slutten av 50-tallet var det en lektor fra Notodden som skrev «Svartdal, ei døende bygd», og la til grunn den aldrende befolkningen. Der tok han feil, men om ikke noe endrer seg blir det ikke særlig mye jordbruksdrift i bakkene her. Folk vil sitte på traktoren, det er en behagelighetskultur. Det er mange tunge løft som må gjøres for hånd. Vi har bratte fjellsider, og det er ikke alltid så lett å drive. Det er dessverre stor gjengroing. Nå kryper trea stadig høyere opp i fjellsidene».

Olav Tho påpeker at det har vært flere ryddeprosjekter, og hos de lokale er det stor interesse for å bevare det åpne landskapet.

«Akkurat som vi har ruskenaksjon på våren, kunne vi jo hatt kvistryddedagen», foreslår lærer Sara Fjågesund Aase.

Slåttefestivalen

I området er det generelt stor dugnadskultur og interesse for å bevare og formidle kunnskap om kulturlandskapet. I Hjartdal arrangeres den årlige Slåttefestivalen, på frivillig basis og Britt Merete Funner kan fortelle at store og små hjelper til med å arrangere. På programmet står marked, konserter og slåttetevlinger. Festivalen er det offisielle Norgesmesterskapet i slått, og har som mål å øke bevisstheten og kunnskapen om kulturlandskapet.

«Slåttefestivalen er viktig for samholdet. Det kommer folk utenfra, og bygda blir kjent for kulturlandskapet, det er nok veldig verdifullt for bygda». (Olav Tho)

Kulturlandskapscenteret

Sammen med slåttefestivalen gjør Kulturlandskapscenteret en viktig innsats for å holde kultur og tradisjoner levende. Kulturlandskapscenteret er lokalisert i Hjartdal, like ved Nordbø pensjonat og jobber med å formidle kunnskap om kulturlandskapet gjennom guiding, undervisning, kurs og konsulentvirksomhet. Senteret er en stor ressurs i lokalsamfunnet, og bidrar med skjøtelsesplaner og lokal rådgiving om støttemiddelordninger (kulturlandskapscenteret, 2017a).

BEBYGGELSE I OMRÅDET

Regionen er karakterisert av den spredte gårdsbebyggelsen, hvor terrenget har lagt premissene for bosettingsmønsteret. I dalbunnen er gårdene ofte organisert i et rektangulært mønster, med større driftsbygninger. Dalsidene preges av rekketun med flere småhus. De eldre tunene er fortsatt svært

synlig i dalsidene i området, og kjennetegnes av forholdsvis likhet i form og størrelse (Puschmann, 2005). Regionen utgjør et kjerneområde for eldre tømmerhus, og av de vernede husene fra middelalderen (år 500-1500), er omtrent 50% av disse lokalisert i Øvre Telemark (Schei, 2003).



Stabbur på Uppigard Natadal



Lien fjellgard i Svartdal - et typisk rekketun



Bebyggelse i dalbunnen i Flatdal



Bur og loft i Hjartdal

«Vi har mange stabbur her. På Sud Åby er det ei bu fra 1200-tallet, stabburet er datert før Svartedauden. Turistene, særlig amerikanerne blir helt mo i knæra når de får høre om slike lange røtter. De fleste av stabburene er bygd på 1700-tallet, da det var økt velstand og befolkningsvekst. Stabburet er et av de gjeveste husa på gården. Kom det besøk, ble de alltid vist stabburet. I første etasje lagra de mat, og i andre etasje var det et finere rom. Det var her brura var før bryllupet. Ungjentene holdt ofte til i stabburet på sommerstid» (Olav Tho).

«Jeg tror det er av interesse for folk å oppleve samfunnet og folkene her. Jeg tror det er spennende å sove ei natt på et ekte Telemarksstabbur. Når jeg er ute og reiser er jeg interessert i hvordan menneskene på stedet bygger, bor og lever, og hvorfor det er sånn. Jeg ønsker å oppleve kulturen og samfunnet» (Ellen Barstad Grøstad).

Landsbyen i Flatdal

I dalbunnen i Flatdal ligger klyngetunet som blir kalt Flatdalslandsbyen. Klyngetunet består av 10 gårdstun og rundt 40 hus som er samlet rundt vegkrysset Tunvollen. I Norge var tunstrukturen et typisk bosettingsmønster før *det første hamskiftet* i norsk landbruk, hvor bosettingen endret seg til større tun og driftsbygninger. (Nordby og Wagn, 2007). I Flatdal ble derimot den gamle tunstrukturen beholdt på grunn av elva Flatdøla. Landsbyen er lokalisert noen høydemeter høyere enn den resterende dalbunnen, noe som gjør at den er skånet for ødeleggelser når elva går over sine bredder (Ibid.).



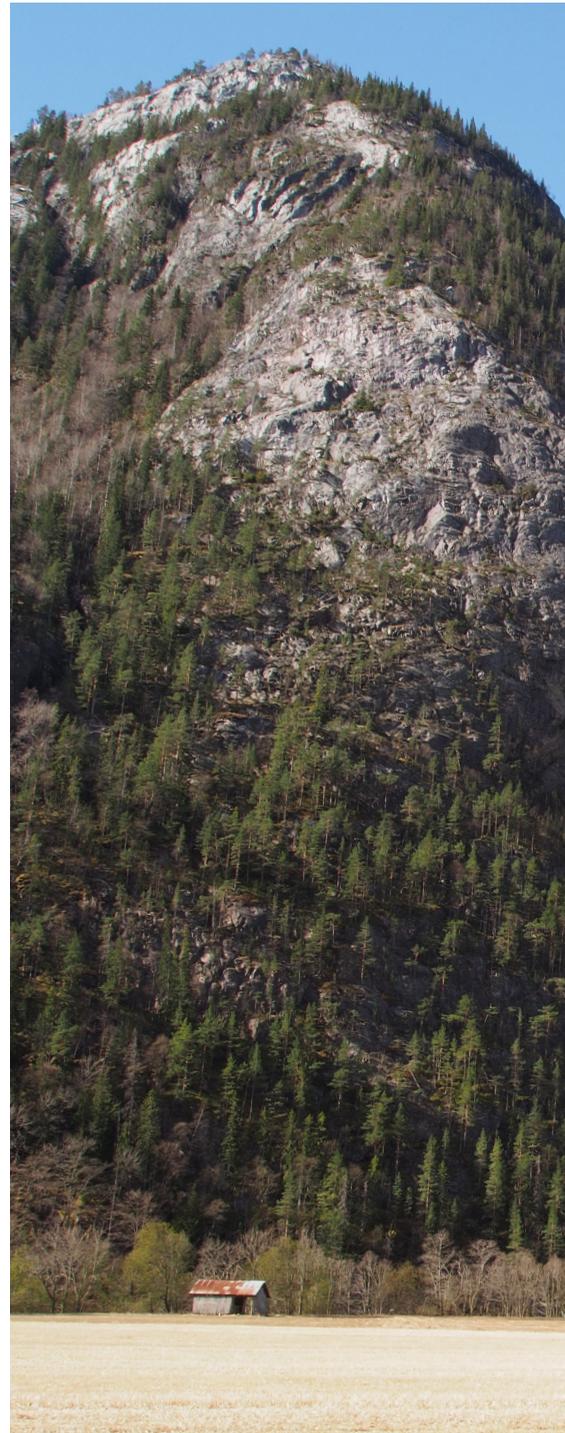
Eldre bilde av landsbyen og teigsystemet, sentrert rundt vegkrysset, Tunvollen.



Nyere bilde viser hvor godt landsbyen er bevart



Utsnitt fra Bebyggelsen i landsbyen



Høyløene som skalamålere

Høyløene ved Flatdal

Langs ved foten av Skorve står fortsatt flere av de gamle høyløene og vitner om teigsystemet og eiendomsstrukturene i dalen (se kart under). Hver familie hadde sin løe, og når høyet skulle inn var disse ofte samlingspunkt for bygdas innbyggere (Rue, 2017). I dag utgjør høyløene viktige kulturminner og skalamålere i landskapet. Dessverre står flere til nedfalls.



Gammelt kart over eiendomsstrukturen på Øyan i Flatdal hentet fra NVE. Her ser man de langstrakte teigene med tilhørende høyløer



En av flere høyløer som står tomme og forlatt

KUNST OG LANDSKAP

Landskapet, kulturen og lyset har tiltrukket kunstnere gjennom årtider. Olav Tho kan fortelle at det utover på 1900-tallet kom mange malere til bygdene Hjartdal, Svartdal og Flatdal.

«Det var en grunn til at de kom hit, de så skjønnheten og verdiene i landskapet» (Olav Tho).

I dalsiden hvor Nutheim gjestgiveri er posisjonert åpner Flatdal seg opp og gir den skuelystne spektakulær utsikt, og for mange malere har dette utsynet blitt omformulert til motiver på lerret. Nutheim gjestgiveri var sentrum for de tilreisende malerne, og det er av den grunn at Nutheim ofte blir referert til som kunstnerhotellet. Solveig Barstad som driver Nutheim gjestgiveri sammen med moren Ellen Grøstad Barstad, forteller at dalen alltid endrer seg avhengig av vær og lys *«det er som en scenografi»*. Ellen legger til;

«Slik dalen fanger lyset gir store forskjeller, og fargen skifter med værømslagene. Skorve er et værmerke, som kaster en sånn enorm blåskygge. Hvordan dalene ligger gir det spesielle lyset».

På Nutheim frekventerte kunstnere som Henrik Sørensen, Erik Werenskiold, Willy Middelfart,

Harald Kihle, Kai Fjell og Charles W. Strøm, før brødrene Erlend og Terje Grøstad kom til dalen. Erlend og Terje giftet seg med hver sin søster på Nutheim og ble værende i Flatdal, hvor de gjennom sitt liv og virke skulle være med på å definere landskapet. Erlend giftet seg med Anne (Ninni) Svartdal og tok over Nutheim gjestgiveri, mens Terje og Synnøve (f. Svartdal) bygde sitt hjem og atelier like nedenfor Nutheim. Brødrene hadde interesse for tradisjoner, kunst og byggestil, og det var på deres initiativ at Hjartdal prestegard ble flyttet til Nutheim. Uten denne innsatsen ville trolig et viktig kulturminne gått tapt.

«Mange synes området er interessant, men det mest fantastiske er Nutheim. Området profilerer seg på kunst- og kulturhistorie. Det var fantastisk når man kunne møte Erlend Grøstad, han snakket så lenge at man skulle tro han var vaksinert med en grammonfonstift. De fleste som kommer hit er over middels kunst- og kulturinteresserte. Vi sendte ofte gjestene til Terje Grøstad. Terje var alltid åpen for enkeltgjester som ville hilse på. Det var kvaliteter som styrka plassen her. Nå er vi heldige, Ellen er en god forteller. Hun har opplevd det kunstnermiljøet som var på Nutheim på 50- og 60-tallet» (Dag Aanderaa).

Harald Kihle og Kai Fjell vandrende ved Nutheim i 1932



Vinternattlys av Terje Grøstad. Bildet viser Skorve og det karakteristiske blå lyset med høyløene i dalbunnen



Erlend Grøstad i sitt rette element

Erlend Grøstad holdt på sommerhalvåret malerkurs på Nutheim, en arv som fremdeles videreføres. Under malerkursene bruker kursdeltagerne det lokale landskapet som motiv, og Ellen forteller entusiastisk om området;

«Kulturen er godt hermetisert her. Øvre Telemark er en kulturvogge med stor kvalitet. Både det som er, og det som var, er spesielt. Vi har sterke røtter i

kulturen og mange aktive kunstnere. Under nasjonalromantikken, når man skulle bygge landet, ble en stor del av vår kultur brukt til nasjonsbyggingen; eventyr, arkitektur, smykker og rosemaling».

«Nutheim Gjestgiveri er kulturformidling» forteller Ellen. På veggene i det tradisjonstunge familiehotellet henger bilder fra Werenskiold og brødrene Grøstad, samtidig som det settes opp ulike utstillinger i kjelleren. Et besøk på gjestgiveriet er på mange måter en reise i kunsthistorien, samtidig som en kaffekopp kan nytes med dalens scenografi som bakteppe.

«Kunst og kultur er viktige enheter i dette landskapet», forteller Bjørg Minnesjord Solheim. Det er fortsatt mange aktive kunstnere i området, og årlig arrangerer Seljord kunstforening sommerutstillingen på Kunstlåven i Seljord. I Terje Grøstads atelier kan besøkende få kjennskap til Terjes kunst, og i nabobygda Åmotsdal kan man besøke Eva Bull Holtes museum.

Seljord Kunstforening; Kunstlåven



Kunstneren Anders Kvåle Rue er en av områdets aktive kunstnere. Her er han igang med å illustrere *Flatøyboka*, en av de viktigste skrifterne om de norrøne fortellingene

SEGN OG SOGER

Området har en rik og levende fortellertradisjon, stedfestet gjennom prosjektet *Seljord og sogene*, der åtte 'kikkenskap' ble laget av lokale kunstnere. Fortellingene i kikkenskapene knytter seg til mytiske kvinneskikkelser, og er lokalisert i forhold til hvor de ulike sogene finner sted i landskapet. Det er et kikkenskap i Åmotsdal, tre i Flatdal og fire i Seljord. På alle stedene er det montert en benk, «*der folk kan nyte ei annleis kunstoppleving i sogelandskapet. Tanken har vore å gje ei vakker kunstoppleving, samtidig som dei usynlege laga i landskapet vert formidla gjennom kunstverket, landskapsopplevinga og sogemobilen**» (Seljord og sogene, 2017).

* Sogemobilen er et telefonnummer som formidler en forenklet versjon av saga og den tilhørende slätten

Soge	Lokalisering	Kunstner
Guro Lomodden	Lomodden	Trygve Barstad
Guro Heddeli	Lakshøl	Gunnar Torvund
Kivlemøyen	Kivledalsvegen	Philipp Dommen
Gonil Dale	Grindekleiv	Knut Hølje Odde
Tårån i troppin	Natadal	Ellen Grøstad Barstad
Glima i rupedalar	Kvåle	Ingrid Lene Langedok
Ljose-Signe	Flatdal kirke	Kristine Brodersen
Skuldalsbruri	Skuldalen	Torhild Grøstad

50: Kartet på neste side viser lokaliseringen av de tre kikkenskapene i Flatdal, og hvordan disse er orientert i forhold til landskapsfortellingene



Tårån i troppin

Kikkenskapet ved Natadal med utsyn mot trappene i Skorve

Skuldalsbruri

Kikkenskapet er i dag plassert i Åmotsdal med utsikt til Skuldalen. På bildet er de lokale kunstnerne og initiativtakerne Philipp Dommen og Torhild Grøstad

Ljose-Signe

Kikkenskapet ved kirka i Flatdal med utsyn mot Bindingsnuten

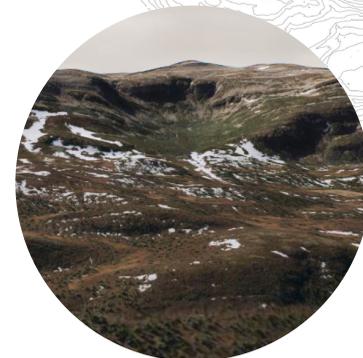
«*Fe lenge, lenge sea, i hedensk tid, budde det tri gygrur på fjølli i Flatdal. Det seiest at dei var systrar, den eine heitte Tårån, den andre Glima og den tredje Signe*» (Telnes, 1981:68). Tårån bodde på Skorve, Glima på Mælefjell og Ljose-Signe på Bindingsnuten, de vokter over bygdefolket og holdt kontakten med hverandre ved å blåse i luren.



Dalegubben

Med sitt karakteristiske utseende og trofaste tilstedeværelse er Dalegubben som en beskytter for bygdas innbyggere.

○ Segn og soger i landskapet
■ Kikkenskap



Gunnegrov

I Mælefjell kan man fortsatt se sporene etter trollkjerringa Gunne. Hun likte ikke lyden av kirkeklokkene, og i frustrasjon kastet hun stein etter kirka. I kastet datt hun bakover, og i fallet dannet hun dalen som har fått navnet Gunnegrov.



Tårån i troppin

Det sies at Tårån klora ut trappetrinn i Skorve med bare fingrene for å gjøre ferdene opp og ned Skorve trygg for mannen sin, Steingrim.



Spådomsnuten

Spådomsnuten er en steinblokk som henger over innsjøen Flatsjø oppi fjellsida av Skorve. Ifølge spåkona Sibylla vil hele Flatdal settes under vann i det spådomsnuten faller i Flatsjø. Vannet skal nå så høyt at folk skal kunne binde båtene i dørklinka på gården Aase, høyt oppe i nordenden av Flatdal.



«Det ligger store muligheter i landskapet. Spesielt for området er segn og soger som er nært knyttet til folk og landskap» (Björg Minnesjord Solheim).

En levende sogetradisjon

«Jeg fikk overdose av Asbjørnsen og Moe da jeg var seks år, og derfor måtte jeg ha en plass hvor jeg kunne leve som i eventyrene» (Dag Aanderaa).

Fra Uppigard Natadal, rekketunet som klorer seg fast på Flatdalssiden av Mælefjell, forteller Dag Aanderaa ivrig om sogene som knytter seg til landskapet;

«Vi har arrangerer turer til fjells eller så stifter vi bekjentskap med trollene her. Jeg tar mange med til Fossegrimen. Borte i lia faller en høy foss. Om en setter seg ved fossen med hardingfela og kaster ut et fenalår, da kommer fossegrimen og lærer deg å spille. En gang tok jeg med fela for å prøve lykken, men jeg syntes det var for galt å kaste ut et helt fenalår. Så jeg tok et som nesten var ferdigspist, men da var ikke Fossegrimen særlig fornøyd. Da lød det fra fossen:

*Eg skó ære deg leiken stille,
men ikkje på han slå,
fe du gav meg eit bein
som inkje kjøt var på»*

Dag Aanderaa trollbinder med sine fortellinger om det naturmystiske. Han snakker ivrig om soger og tradisjoner i dalføret, og forteller; «vi har en stein, forma som et kikkeskap på vegen opp til gården og når man kikker gjennom hullet i steinen, ser man gygretrappene i fjellsida. I hullet står også Ellen Grøstad Barstads gygrefigur, Tårån. Jeg må jo alltid fortelle om Tårån. På grunn av trappene, går nå trollene så greit opp og ned Skorveliene, at vi ikke lenger plages av troll som faller utfor og hylar og bråker. Videre benytter vi gjerne muligheten til å fortelle om de andre kikkeskapene i Seljord. Jeg forteller om segnene fra området, og peker ut merkene i landskapet som man ser herfra»

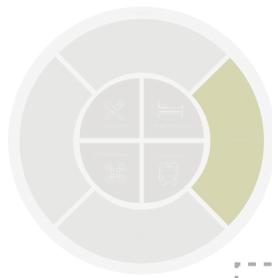


Folkedans under Landskappleiken i Seljord 2015

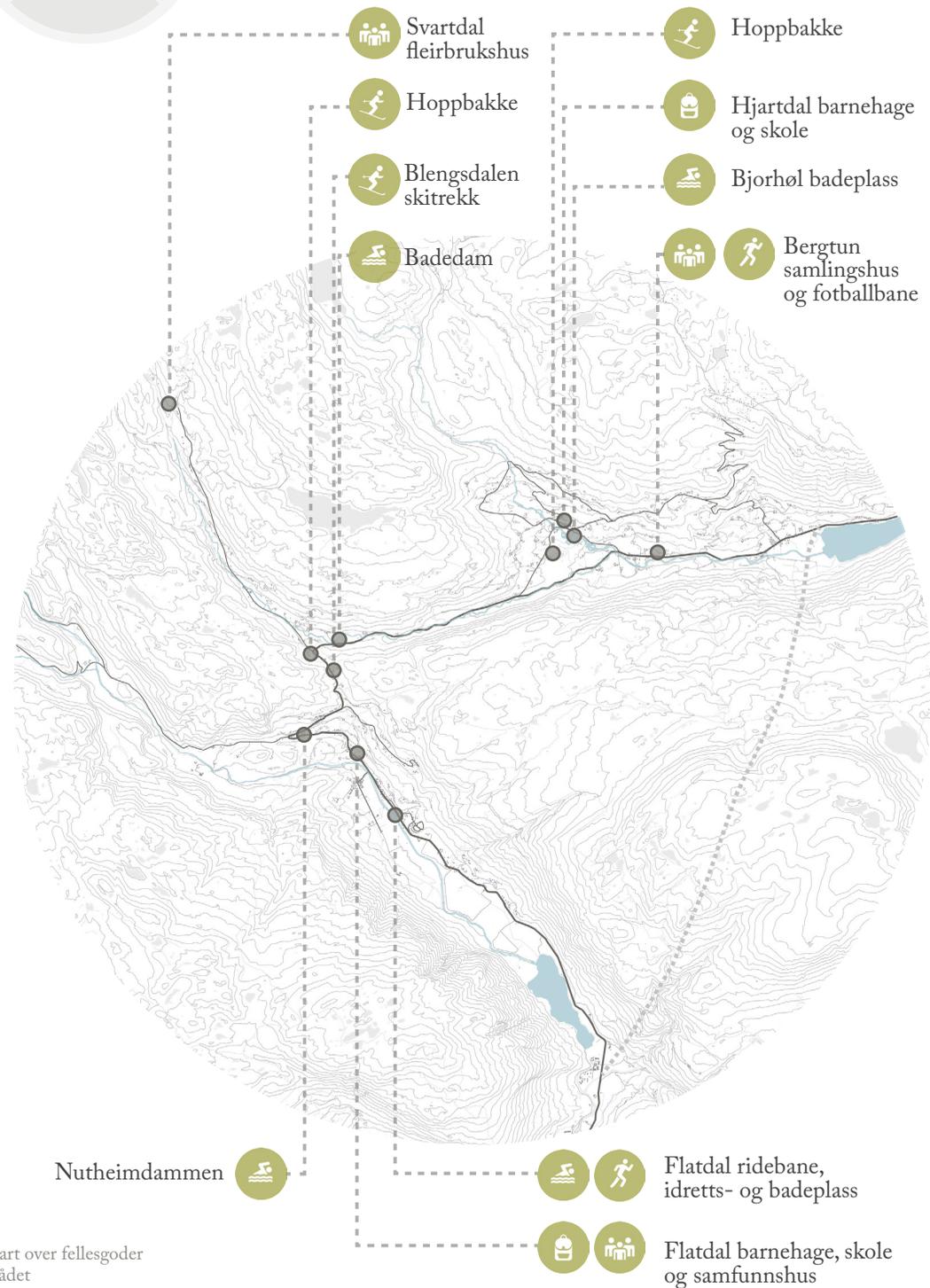
Musikk og folkedans

Også folkemusikken knytter seg til landskapsfortellingene. I området er det mange lokale som driver med folkemusikk og folkedans. Dette er en levende tradisjon som bringes videre til den yngre garde gjennom flere lokale spel- og dansarlag. Sara Fjågesund Aase er en av mange hardingfelespillere i området og har blant annet bidratt til slåttene i kikkeskapa.

«Kulturen springer ut av landskapet. For eksempel har hardingfelemusikken mange referanser til fjella og ulike steder i landskapet» (Sara Fjågesund Aase).



**OMRÅDET
FELLESGODER**



51: Kart over fellesgoder i området



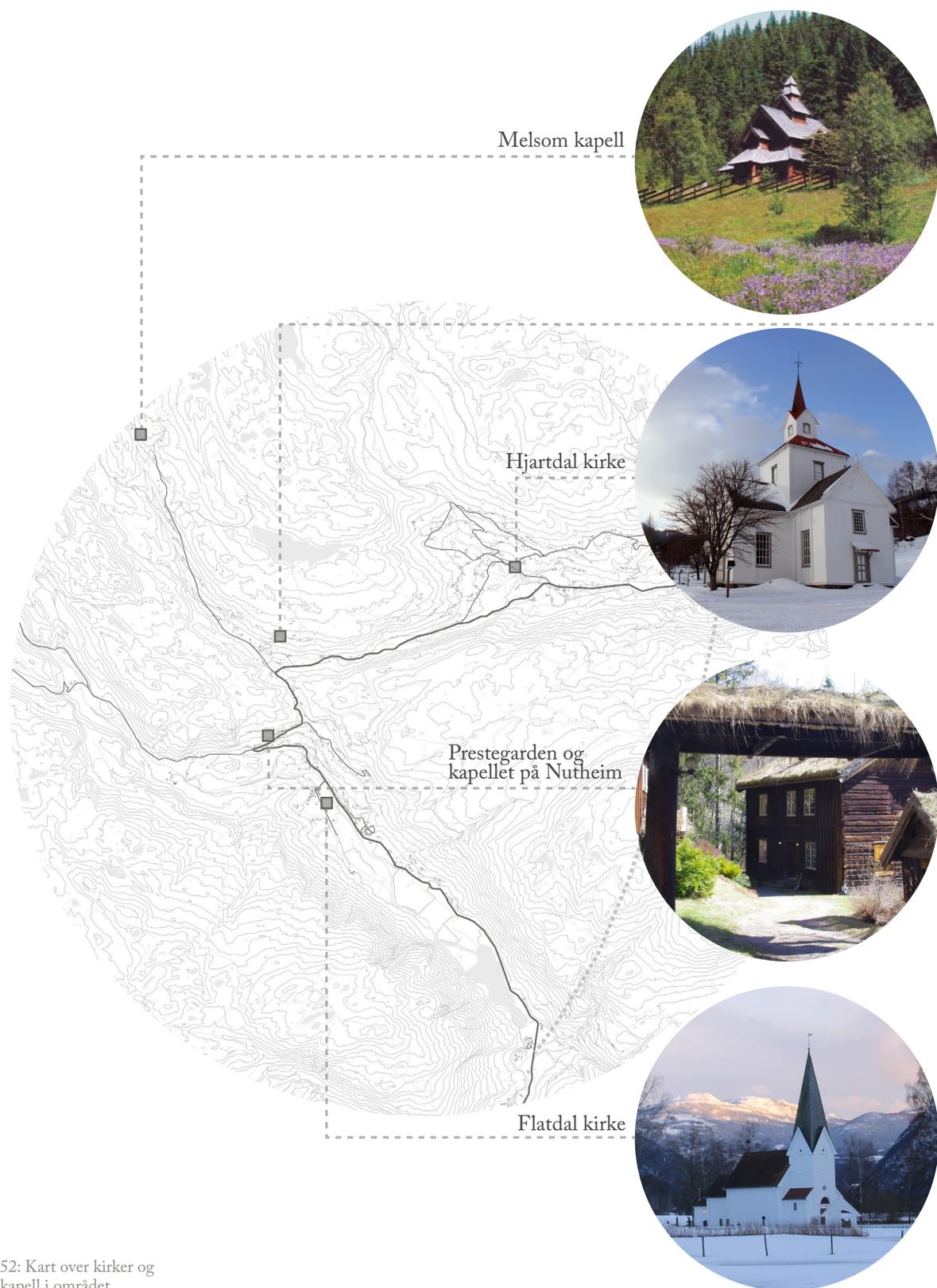
Fleirbrukshuset i Svartdal

I tillegg til skole og barnehage finnes et fint utvalg av fellesgoder i området i form av møteplasser og fritidstilbud. Det meste er opparbeidet på dugnad, av de lokale bygde- og idrettslagene. Et eksempel er fleirbrukshuset i Svartdal (se bilde over). Det vesle huset øverst i dalen ble bygget på initiativ fra Svartdal grendelag og står åpent for alle, om man vil ha en liten feiring eller bare en pause på turen innover i fjellheimen.



Bergtun i Hjartdal

Nutheimdammen



Melsom kapell



Hjartdal kirke



Prestegarden og kapellet på Nutheim



Flatdal kirke



52: Kart over kirker og kapell i området



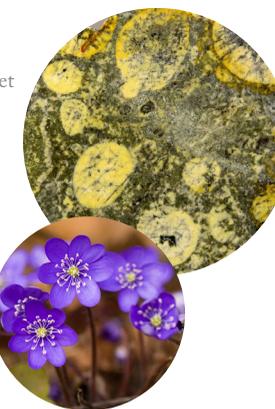
Blika gruver

I 1870-åra ble det funnet gull i en kvartsgang i nærheten av gården Nord-Blika i Svartdal, noe som gav opphav til driften i Blika gruver. I begynnelsen ble gruvene drevet av et fransk gruvekompani, før ulike norske eiere prøvde seg. Fra 1882 til 1900 og 1933 til 1940 var gruva i Svartdal den eneste aktive gullgruva i Telemark. I tillegg til gull fant man vismutglans, svovelkis, blyglans, sinkblende og kobberkis. I dag står Blika gruver igjen som et særlig interessant område både av kulturelle og geologiske årsaker (Dahlgren, 2002), men er dessverre ikke tilrettelagt for besøkende.

«Blika gruver er det dessverre gjort altfor lite med» (Olav Tho).

I vegen opp til gruvene finnes forekomster av bergarten kuledioritt. Det er en svært sjelden bergart som har nasjonal verneverdi som geologisk naturminne (Dahlgren, 2002).

Gullårene inneholder mineralet ankeritt som oppfører seg som kalk, derfor vokser kalkrevende planter langs disse. I området mellom Blika og Sverveli kan man på våren se gullårene i terrenget ved å følge blåveisen. (Dahlgren, 2002).



Bondeopprøret i Ambjørnsdalen

I tillegg til driften i Svartdal var det også gruve drift andre steder i området. Både til Gullnes gruver i Seljord og Moisberg i Fyresdal sendte dansk kongen tyske bergverksarbeidere for å utvinne ressursene. De selvstendige bøndene i Telemark, som kongen aldri hadde klart å feste sitt grep om, likte svært dårlig å bli påtvunget å huse de tyske gruvearbeiderne. Trass ordren fra København, sendte Telebøndene gruvearbeiderne vekk. De fattige fjellbøndene skulle midlertidig ikke få ødelegge kongens velstand. I frustrasjon sendte majestet en hær med tyske leiesoldater oppover dalførene, men Telebøndene var forberedt. På det smaleste partiet i Ambjørndalen sto bøndene strategisk

plassert. Da Kongen forsto at Telebøndene både hadde fordel av å kjenne terrenget og var overlegne i antall, overtalte han bøndene til å legge ned våpnene og forhandle. Det skulle de riktignok aldri gått med på. Historien endte med Norgeshistoriens hardeste straff, både før og i etterkant. Utenom bøter og pliktarbeid ble 16 menn dømt til døden. Ti av dem kom seg unna, men for de siste seks var det ingen nåde. Fem av de dømte ble halshugd av den sjettede Telebonden, som etter å ha fungert som bøddel for sine venner, selv ble halshugd. I dag står minnesteinen for bondeopprøret utenfor kirka i Hjartdal, på stedet der de seks bøndene måtte bøte med livet (Telnes, 2016).

SYKKEL OG TURMULIGHETER

I dag finnes nærmest ingen tilrettelagte gang- og sykkelstier i området, annet enn gangvegen fra skolen til badedammen i Flatdal. Selve hovedvegen utgjør en farlig bevegelseslinje, som også flere av våre informanter har pekt på.

«Her kan man ikke bruke veien, den er for farlig» (Kristin Kusslid).

«Slik veien har fungert til nå har den delt bygda. Meningen er at den skal fungere som kommunikasjonsåre, men med tungtransporten har den blitt en barriere som deler bygda, der all annen ferdsel enn med bil, er farlig» (Björg Minnesjord Solheim).

Likevel ser man nye muligheter når tunnelen står ferdig, og tungtransporten forsvinner.

«Det blir lettere å bevege seg i området spesielt til fots. I tillegg kan jeg sende ungene ut og vite det er trygt» (Sara Fjågesund Aase).

1: Oppkjørsla til bakeriet hvor turister stopper for å ta bilde av utsikten



«Jeg gleder meg veldig til å slippe tungtransporten her nede, og at veien kanskje kan gå, sykles og løpes på» (Brit Merete Funner).

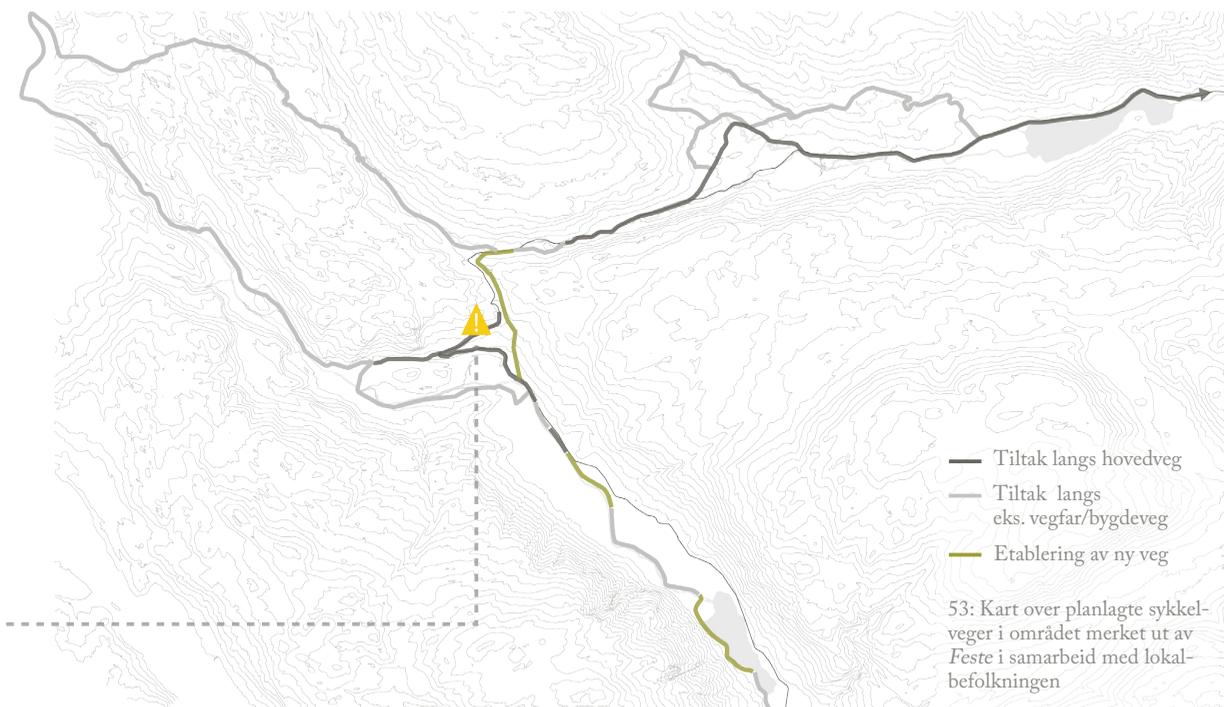
«Når tungtransporten blir borte kunne vi kanskje ha kutta autovernet slik at gjester kunne gått direkte ned til atelieret på nedsiden av veien» (Solveig Barstad).

Det er et klart ønske i bygdene å bedre tilbudet for fotgjengere og syklister. Man ser også potensialet av å oppmuntre turister til å velge andre fremkomstmidler enn bilen.

«Tenk så fint det hadde vært å bruke elvemuren til å lage en gangsti helt ned til Flatsjå!» (Kristin Kusslid).

«Om en kan lage en tur- og sykkelsti oppå Åmuren ville dette vært veldig positivt» (Olav Lind).

«Syklister er en gruppe som er villige til å unne seg noe godt. Med sykkel går det ikke så fort. Man ser ting på en helt annen måte, samtidig som man kommer seg raskere fram enn om man går. Sykkel er et fantastisk fremkomstmiddel» (Brit Merete Funner).



Ny sykkelsatsing i forbindelse med Opplevingsvegen om Nutheim

Feste Arkitekter har i deres satsing på sykkel i området, tegnet opp en rekke sykkeltraseer sammen med de lokale referansegruppene. I tillegg til forbedringer langs selve hovedvegen er flere veger tenkt å gå langs eksisterende bygdeveger eller andre mindre veger i området. Noen steder er det planlagt helt nye traseer som fra Køsi i Svartdal ned liene til Flatdal, eller langs vestsiden av Flatsjå til Seljord i bro forankret i fjellveggen (Feste Grenland, 2016). Den sistnevnte traseen vil koble seg på en ny gang- og sykkelveg langs Åmuren i Flatdal, noe som underbygger ønskene fra våre informanter. Denne traseen vil også gå forbi de karakteristiske høyløene i kanten av åkerlappene. En av disse er i planene til Feste tenkt å opprustes til sykkelbu og enkelt overnattingssted. Dette mener vi er en god idé for å gjøre lokalbefolkning bevisste høyløene, som i dag står til nedfalls. I tillegg vil et besøk i en løe gi spennende opplevelser for tilreisende.

Krysset til Åsanvegen utgjør et spesielt farepunkt langs trasséen. Den spektakulære utsikten frister gjennomreisende til å stoppe ved oppkjørsla til bakeriet, noe det ikke er tilrettelagt for. I planene til Feste er dette markert som et fremtidig utsiktspunkt, der det eventuelt vil lysnes ut arkitektkonkurranse, da dette også er av interesse for vegmyndighetene som uansett må bedre trafikksikkerheten på stedet. Med andre ord er det mulig å få ytterligere midler for et slikt prosjekt.

Oppmerkede stier

Ettersom området innehar store naturområder med et godt utvalg av ulike fjelltopper og attraksjoner, er det gode muligheter for kortere og lengre turer til fots.

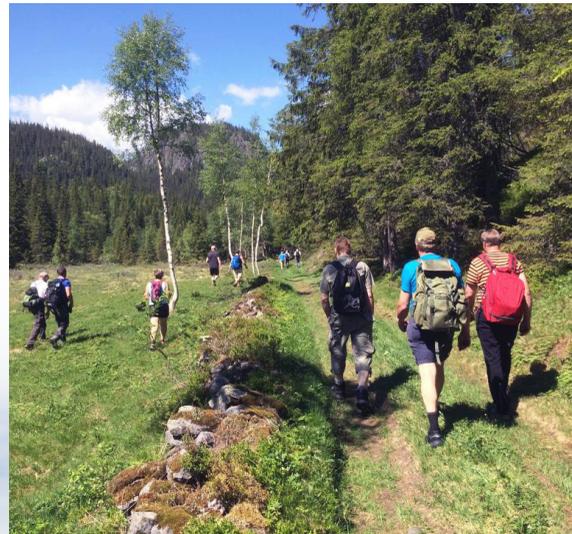
«Jeg syntes det er spesielt å kunne gå alene i naturen» (Patrick Clijsters).

Det bratte terrenget og det tradisjonelle kulturlandskapet har også ført til at det finnes utallige ferdssårer og driftsveger som kan brukes til vandring. Tross alle mulighetene er det kun et mindretall av stiene som er godt oppmerket.

«Når vi flytta hit kjøpte vi en turistguide, der sto det at Hjartdal er et godt utgangspunkt for fotturer, men da vi kom hit fant vi ikke ut hvor man skulle gå. I Nederland er vi vant til god merking, det er det ikke her. Jeg tror bedre og mer oppmerking av stier ville gjort at flere turister ville oppholdt seg lenger i området» (Patrick Clijsters).

«Det er mange som er glade i å gå i naturen og vil vite om turveger i området. Det er litt trist at det ikke finnes flere merkede stier» (Lita Sandsdalen).

«Vi sliter med at det ikke er bra nok merka turstier. Det er løyper for lokalbefolkningen, men skal de fungere for turister må de merkes. Det er for så vidt en jobb som ikke behøver å være så stor. Forbi Braserud opp til Haugan, forbi Kai Fjell-tunet, bort til Minnesjord og Kleivberg og tilbake. Det er en kort runde, men veldig fin runde. Her kreves lite rydding, kun merking» (Solveig Barstad).



Skarsvegen, en av de få tilrettelagte stiene i området ↗

Samtidig finnes det hav av andre steder å utforske, her fra Mælefjell, med utsikt til Vindeggen ↘

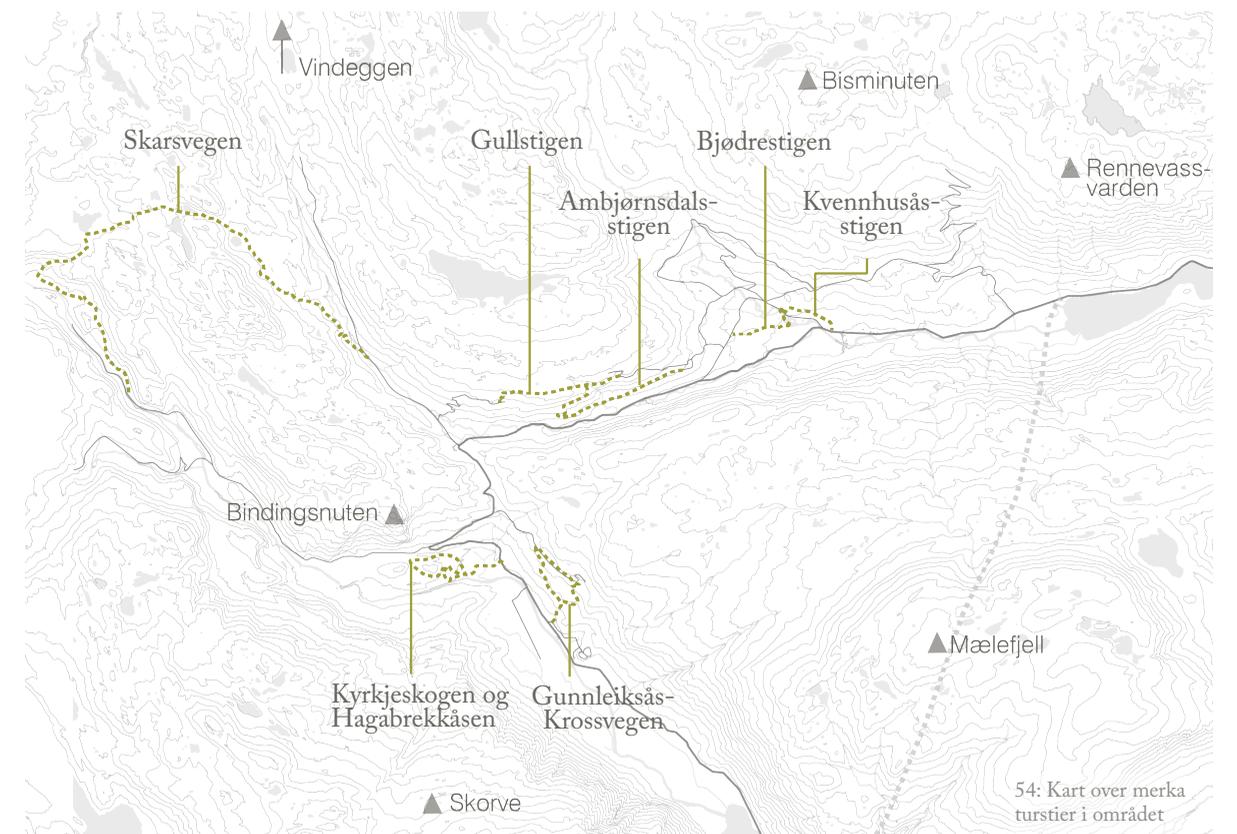
Likevel finnes noen oppmerkede stier. Den mest kjente turvegen i området er den 7 kilometer lange Skarsvegen, som går fra Svartdal over Skaret til Åmotsdal. Vegen ble bygd som hovedveg mellom Øst- og Vest-Telemark tilrettelagt for hest og kjerre. I dag er vegen vernet som en typisk 1800-tallsveg og er en spennende reise gjennom tid og natur (Vest-Telemark, 2017).

De merkede stiene i Hjartdal er først og fremst gjort på initiativ fra Kulturlandskapsenteret, der informasjonstavler forteller om særtrekk ved kulturlandskapet og lokalhistorien.

«Oppmerkingen er gjort på dugnad, men det blir krevende å holde de ved like» (Olav Tho).

Stiene i Flatdal fungerer mest som lokale turstier merket med røde stolper. Også her er vedlikehold en utfordring.

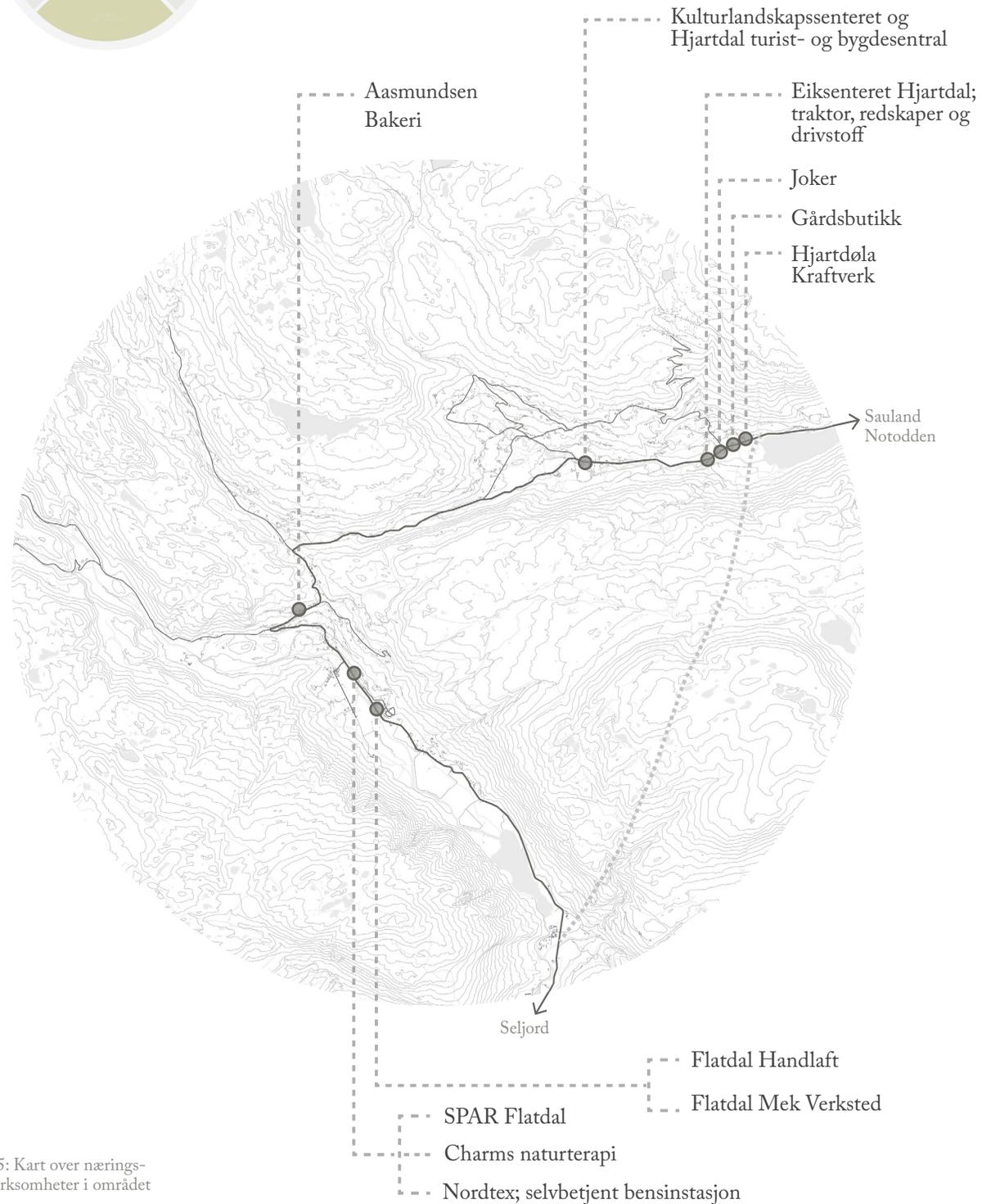
For turister som ikke er kjent i området, er det vanskelig å oppdage mangfoldet av turmuligheter, og vil man for eksempel på en av de mange toppene i området (Skorve, Mælefjell, Brattefjell, Vindeggen, Bindingsnuten, Rennevassvarden eller Bisminuten) er det en stor fordel å ha lokal kjennskap til området ettersom de fleste stiene kun er delvis oppmerket.



54: Kart over merka turstier i området



OMRÅDET
NÆRING OG ANDRE SEKTORER



55: Kart over næringsvirksomheter i området



Over: Hjørtalø gårdsutvalg
Til venstre: Hjørtalø kraftverk



I tillegg til basisnæringer som dagligvare og bensinstasjon finnes et lite utvalg av mindre næringer i området. I tillegg til det som er oppmerket på kartet er området rikt på lokale håndverkere, kunstnere og bønder.

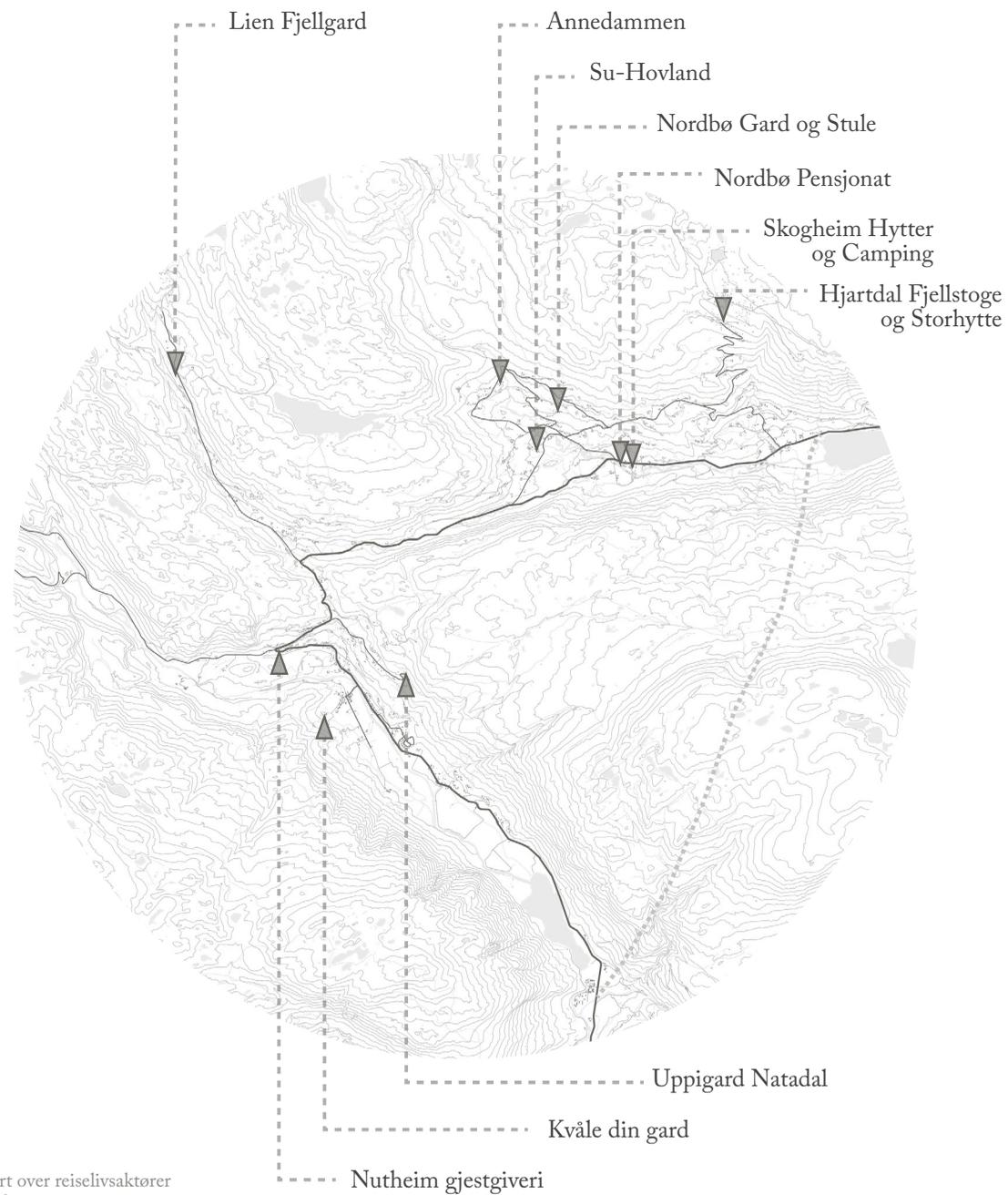
Ellers supplerer større tettsteder med et bredere utvalg av arbeidsplasser. Både Seljord, Bø, Kvitseid, Sauland, Notodden og Kongseberg ligger innen en times kjøretid unna, en overkommelig rekkevidde for pendlere.

Aasmundsen bakeri





KJERNEVERDI SERVERING OG INNKVARTERING



56: Kart over reiselivsaktører i området

Generelt i området finnes et stort utvalg av steder for overnatting og servering, men det er kun Nutheim gjestgiveri og Nordbø pensjonat som holder åpent for gjennomfartstrafikk. De andre stedene er mer spesialiserte og tar imot mindre og større grupper på bestilling, med unntak av Kvåle din Gard som tar imot besøkende uten forhåndsbestilling. De følgende sidene presenterer kort områdets serverings- og innkvarteringsforetak.



Nordbø Pensjonat er en sjarmerende hotell- og restaurantvirksomhet i Hjartdal, som holder åpent for innomgjester vinter som sommer. I tillegg til matservering finnes en liten butikk med mulighet for å kjøpe gaver og lokale produkter. Pensjonatet egner seg også godt til ulike arrangementer, selskaper, møter og kurs. Stedet er en viktig møteplass og sosial arena for lokalsamfunnet.



Nutheim gjestgiveri er et idyllisk familiedrevet kunstnerhotell med lang tradisjon for å ta imot vekturister til servering og overnatting ved den gamle skysstasjonen. Hotellet har vært i familien siden 1917 og fungerer som den største reiselivsaktøren i området. Her holdes arrangement for lokale og tilreisende i form av større selskaper, konferanser, utstillinger, konserter og malerkurs. Stedet fungerer som en viktig lokal møteplass og sosial arena. Den gamle prestegarden fra Hjartdal med tilhørende kapell og nyoppusset atelier er tilknyttet hotellet. Hotellet feirer i år 140 års drift og 100 års jubileum i Svartdalfamilien.



Lien Fjellgard er en slektsgård fra 1600-tallet som tilbyr skreddersydde opplevelser med fokus på mat, tradisjoner og kultur. Her holdes forhåndsbestilte kurs, møter og selskaper.



Uppigard Natadal er en kurs- og konferansegård i Flatdal, som tilbyr overnatting og servering på bestilling. De har badestamp og tilbyr guidet tur i området med formidling av lokal kunst og kultur.



Nordbø Gard og Stule ligger i Hjartdalsbygda og er en husdyrgård med melkeproduksjon. Her tilbys overnatting og servering av hjemmelaget tradisjonsmat på bestilling. Fra juni til august ønskes også velkommen til Bjordal seter, der en kan lære om ysting og kinning.



Annedammen ligger idyllisk til ved Aarhusfossen øverst i Hjartdalsbygda. I tillegg til overnatting og servering finnes badestamp og badstue som kan leies. Stedet holder åpent ved bestilling.



Hjartdal Fjellstoge leies ut til store og små grupper og egner seg godt til familieselskaper, slektstreff, kurs og konferanser. Det er også mulighet for å bestille catering og hjelp til å planlegge aktiviteter i området.



Kvåle din Gard er en økologisk gjestegård plassert i landsbyen i Flatdal. I tillegg til selskaper og overnattingsmuligheter finnes et lite matutsal hvor en kan få kjøpt hjemmelagde kjøttprodukter og egg. Stedet er åpent for innomgjester.



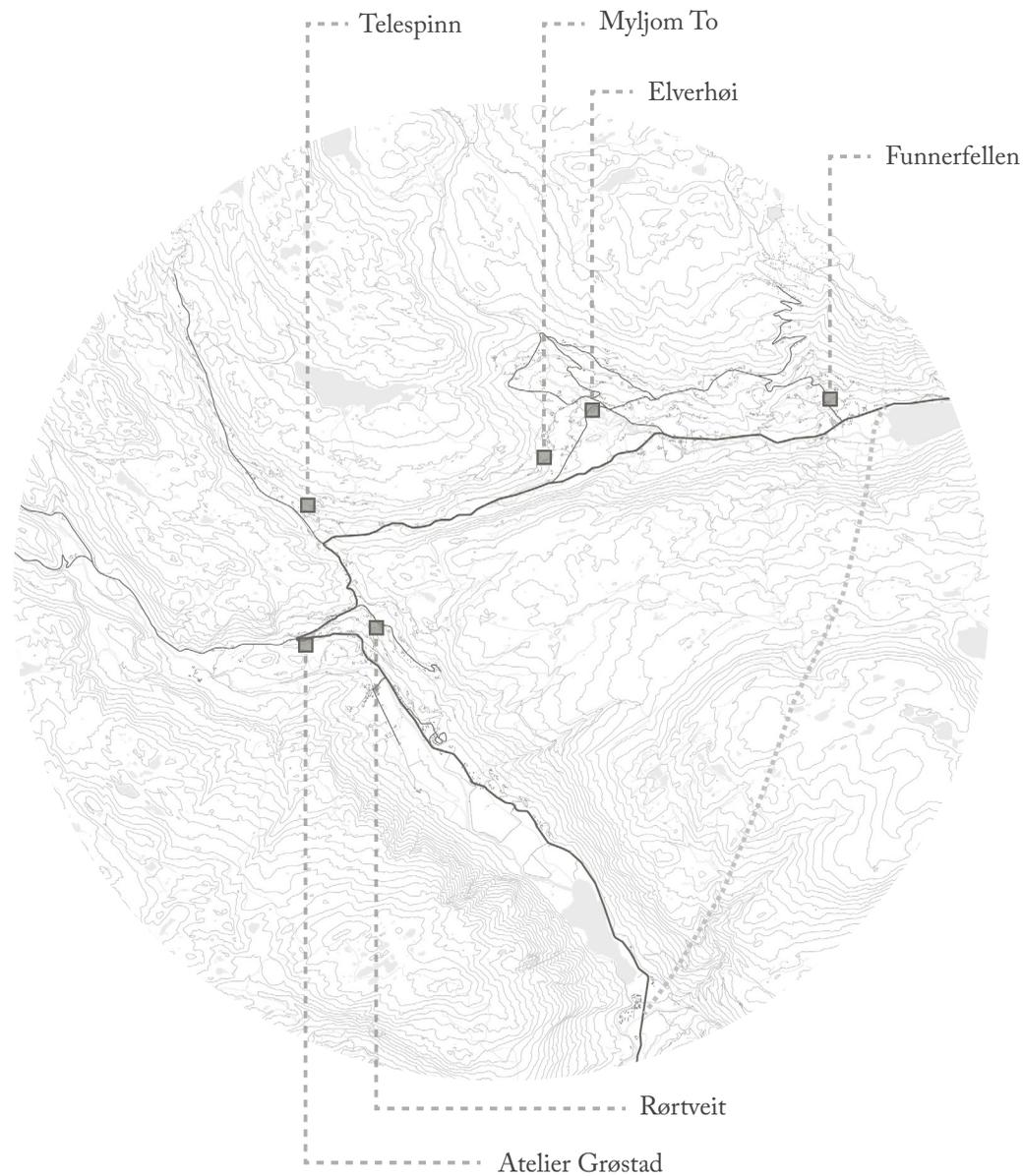
Su-Hovland er en gammel gjestgivergård i Nordbygda som tilbyr overnatting i gamle bygninger og servering etter avtale. Det tilbys også omvisning med historieformidling knyttet til gården og bygda.



Skogheim hytter og Camping ligger i Hjartdal, ved siden av Nordbø pensjonat. I tillegg til campingplass tilbys leie av fem enkle campinghytter, samt en moderne hytte med alle fasiliteter.



KJERNEVERDI
TILRETTELAGTE ATTRAKSJONER



57: Kart over tilrettelagte attraksjoner i området

I tillegg til områdets mange og karakteristiske overnattings- og serveringssteder, finnes et spennende utvalg av andre tilrettelagte attraksjoner i området hvor man ønskes velkommen.

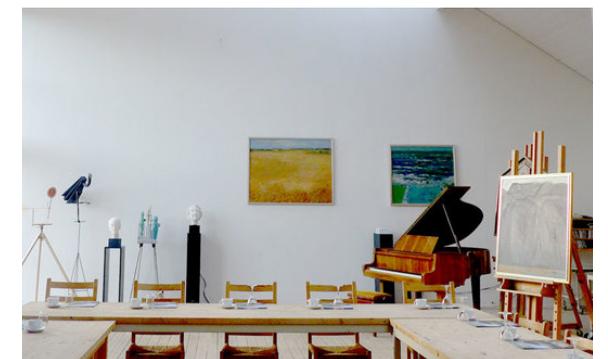
Fellesnevneren kan sies å være knyttet til kunst og kultur, der både kunnskap om tradisjonell jordbruksdrift, håndverk og omvisninger tilbys. Også friluftsliv, natur og et rikt biologisk mangfold er viktig for totalopplevelsen.



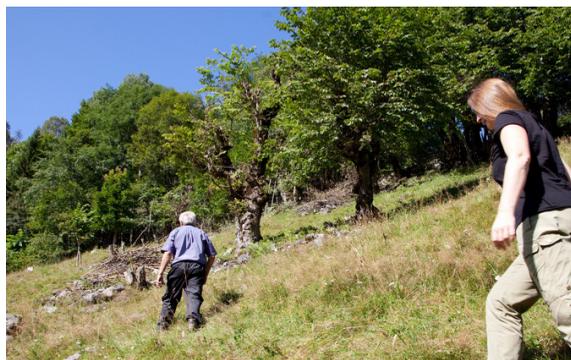
Rørtveit er en liten familiedrevet gård i Flatdal med sauer, storfe, griser, hester og gjeterhunder. Her kan man se hvordan kulturlandskapet holdes i hevd og hilse på dyra enten på setra eller på gården. Det er også mulig å få kjøpt sauefeller og kjøtt av sau, gris og storfe, ja til og med fra den rødlista Telemarkskua.



Telespinn er et lite spinneri i Svartdal, spesialisert på norsk ull. På gården kan man følge produksjonen fra klipping av mohairgeiter til ferdig garn og strikk. Spinneriet innehar en liten butikk for salg av garn og egenproduserte produkter. I tillegg tilbys omvisning og enkel servering for større og mindre grupper på bestilling.



Atelier Grøstad ligger i Flatdal, like nedenfor vegen for Nutheim. Kunstneren Terje Grøstad gikk bort i 2011, men atelieret holdes fremdeles åpent hver sommer for salg av kunst og formidling av Terjes kunstnerliv. På stedet kan man også hilse på barnet Ånond Versto som arbeider aktivt som kunstner i atelieret.



Myljom To er en husdyrsgård med sauer og kuer i samdrift i Nordbygda i Hjartdal. På gården finnes et eldhus som benyttes til bakst og undervisning om det tradisjonsrike kulturlandskapet i området. Etter avtale tilbys omvisning, lauvingskurs og salg av egenprodusert tradisjonsbakst.



Elverhøi er et lite gårdsbruk i Hjartdalsbygda, som drives av tre naboer. De har kaniner, hund, katt, hester og kashmirgeiter og tar gjerne imot besøk. De har melkeproduksjon og tilbyr ride-tur på tunet for de som måtte ønske det. Det er også mulig å besøke setra på fjellet som er et godt utgangspunkt for turliv og aktiviteter.



Funnerfellen er en familiebedrift i Hjartdal som lager skinnfeller av ulike størrelse med tradisjonstrykk fra bygda. Her kan man komme innom for kjøp av ulike produkter samt lære om håndverket og virksomheten.

NÆRINGSNETTVERK

«Det er flotte områder med gode forutsetninger for turisme. Men folk er nødt til å stå sammen om å skape noe. Hele området må være turistvennlig» (Solveig Barstad).

Som i mange andre bygdesamfunn i Norge er det også her små forhold som gjør at samarbeid er viktig for at hver aktør skal bli synlig. I området har flere initiativ funnet sted og i dag er det Telegardar som fungerer som samlende plattform for reiselivsaktørene, et resultat av Eldhusprosjektet som pågikk fra 2002-2006 (Haukeland og Brandtzæg, 2010).

Eldhusprosjektet

Målet med Eldhusprosjektet var å skaffe nye inntektskilder for å styrke sysselsetting og bosetting i området. I tillegg ville man inkludere de mange deltidsaktørene ved å skape et helhetlig reiselivsprodukt. Prosjektet startet med et forprosjekt som kartla kompetanse, interesse og fasiliteter for turistsatsing i området (Ibid.). Forprosjektet tok kun for seg Hjartdalsbygda, men Svartdal ble inkludert i hovedprosjektet etter ønske fra Seljord kommune, noe som ble sett på som naturlig ettersom bygdene tilhører samme dalføre. Eldhusprosjektet gikk over all forventning, og 70 av 102 planer for restaurering og utviklingstiltak ble gjennomført. I tillegg ble det utført 10 fellestiltak samt utviklet en internettside for markedsføring av tilbud som overnatting, servering, produkter og opplevelser. Hovedutfordringen med å

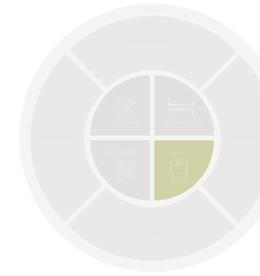
skape et helhetlig reiselivsprodukt for området skulle vise seg å være samarbeid, koordinering, markedsføring og salg, som følge av at flere av aktørene driver med turisme som binæring. Likevel var interessen stor og totalt var ca. 110 personer med i de 12 ulike utviklingsgruppene som ble etablert, noe som tilsvarer 18% av innbyggerne i de to bygdene (Ibid.).

Telegardar

«Det er et potensiale i bedriftsnettverk, felles markedsføring og pakkeløsninger, noe Telegardar har jobbet med» (Brit Merete).

Som resultat av Eldhusprosjektet ble Telegardar etablert i 2006, for å ta tak i utfordringene som ble kartlagt i Eldhusprosjektet. Forretningsidéen var å stifte et felleskontor for området med en person som kunne ta seg av å utvikle ulike markedsføringsmidler som brosjyrer, nettsted o.l. samt ta seg av koordinering og salg av produkter som tilbys fra de ulike aktørene. I tillegg skulle samvirket fungere som turistanviser i området (Ibid.). Telegardar tok utgangspunkt i Hjartdalsbygda og Svartdal, men har i senere tid knyttet til seg flere aktører også i Flatdal, da områdene deler mange av de samme kulturverdiene og interessene. Dette medfører at Hjartdalsbygda, som egentlig hører til kongsbergregionen, blir ytterligere knyttet mot Vest-Telemark. Ser man på mulige konsekvenser av tunnelbyggingen, vil et slikt samarbeid være svært fordelaktig i markedsføringen av det gamle vegstrekket.

Fortsetter neste side →



KJERNEVERDI

TRANSPORTTILBUD RETTET REISELIVET

I dag er 14 aktører med i Telegardar, men i samtale med flere av medlemmene kom det fram at samarbeidet har stått litt på stedet hvil de siste årene.

«Det har vært sammenkomst en gang i året. Det er mange planer, men ingen gjør noe. Samarbeidet er vanskelig, siden alle har mye å gjøre» (Patrick Clijsters).

«Og hatt en koordinator, som vi hadde før, som kunne solgt pakker og gjort den jobben, hadde vært til stor hjelp. Det er på en måte ingen som på dugnad har kapasitet for å gjøre dette for hele gjengen» (Brit Merete Funner).

Tross utfordringer i forhold til koordinering og marginal driftskapasitet foregår ulike samarbeid mellom reiselivsaktører.

«Vi avhenger ofte av større overnattingskapasitet, når Nutheim blir for lite bruker vi Kvåle. Vi har catering, og leverer mat til Hjartdal Fjellstoge» (Dag Aanderaa).

«Jeg sender folk til andre overnattingssteder i bygda når det er fullt her, og jeg prøver å fortelle de om opplevelsene i området» (Patrick Clijsters).

Med prosjektet *Opplevingsvegen om Nutheim* virker det likevel som om samvirkelaget har fått en opp-sving, med Nutheim gjestgiveri som nøkkelaktør. Det varierer nemlig hvor langt medlemmene har kommet i utviklingen av sine forretningsaktiviteter og tilbud. Noen er små og delvis nystartet, mens andre er veletablerte, profesjonelle bedrifter. En ny tanke kan være at de større og mer stabile bedriftene danner en hovedplattform. Etter hvert kan mindre aktører hive seg med og et større nettverk kan opparbeides sakte men sikkert.

«Vi må samle de forskjellige tilbudene. Vi må ha aktørene, og de ulike rundturene. Vi har begynt et samarbeid med Telespinn og Rørtveit. Det hadde selvfølgelig vært best om alle hadde vært med, men det kan være lettere å slenge seg med når det finnes et nettverk» (Solveig Barstad).

Ellen Grøstad Barstad legger til;

«I samarbeidet har vi laget noen pakkeløsninger som vi har fått respons på. Pakka består av gårdsbesøk, strikking, middag og kulturhistorie».

«Aktørene må ha et produkt som holder mål, og det kreves mye arbeid. Vi er åpne for at andre aktører kan komme inn på et senere tidspunkt» (Björg Minnesjord Solheim).

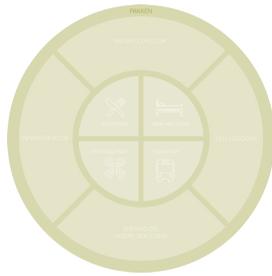
Det finnes ingen transporttilbud i området som spesifikt retter seg mot reiselivet. Man må ta seg fram på egen hånd. Selv om mulighetene er mange, med et stort nett av lokale veier som egner seg godt til ulik ferdsel, oppkjørte skiløyper vinterstid, større vann og elver som er ideelle for kajakturer og fiske samt fjellvegger hvor man kan klatre, er dette i stor grad lokale hemmeligheter eller for de spesielt interesserte. Likevel finnes noen tilrettelagte tilbud som knytter seg til fremkommelighet. Flere gårdbrukere tilbyr lengre og kortere rideturer for enkeltpersoner eller i forbindelse med selskapeligheter. I tillegg kommer mange valfartende for å hive seg ut fra fjellveggen like ved Hjartdal fjellstue, som i mange år har vært et av de mest kjente stedene for hanggliding og paragliding. Her har også Norgesmesterskapet blitt arrangert flere ganger (Norges luftforbund, 2017).



Brudepar kjøres i hest og kjerre fra Lien Fjellgard

Paragliding over Gvammen, til venstre i bildet Hjartsjø





PAKKEN DET HEHETLIGE REISELIVSPRODUKTET

OMRÅDETS UTVIKLINGSPOTENSIAL

Som det fremgår av kartleggingen av området, virker det som at folk trives i sine lokalsamfunn. Det legger et godt fundament for reiselivssatsing da tilfredshet og lokalt engasjement beriker totalopplevelsen for tilreisende.

Et godt sted å bo er også et godt sted å komme til.

I vårt tilfelle er også lokalbefolkningen i stor grad bevisste kvaliteter i egne landskap og er aktive forvaltere av sine omgivelser, noe som styrker kvalitetene. Alle reiselivsaktørene og det store repertoaret av ressurser som knytter til seg et rikt spekter av kultur og landskapsfortellinger, gjør utviklingspotensialet stort. Området har mye å by på, men bare brøkdeler av potensialet er utviklet og synliggjort. For reisende er det trolig vanskelig å få grep på mangfoldet av opplevelser og kulturhistorie som gjemmer seg i landskapet. Det er et stykke å gå, men når tungtransporten kanaliseres i tunnel, ser også våre informanter mulighetene til en ny satsing:

«Det må åpnes for å drive med turisme, det ligger store muligheter i landskapet» (Bjørn Minnesjord Solheim).

«Å klare å lokke turistene innom blir viktig. Vi trenger gjennomfart og besøkende» (Harald Barstad).

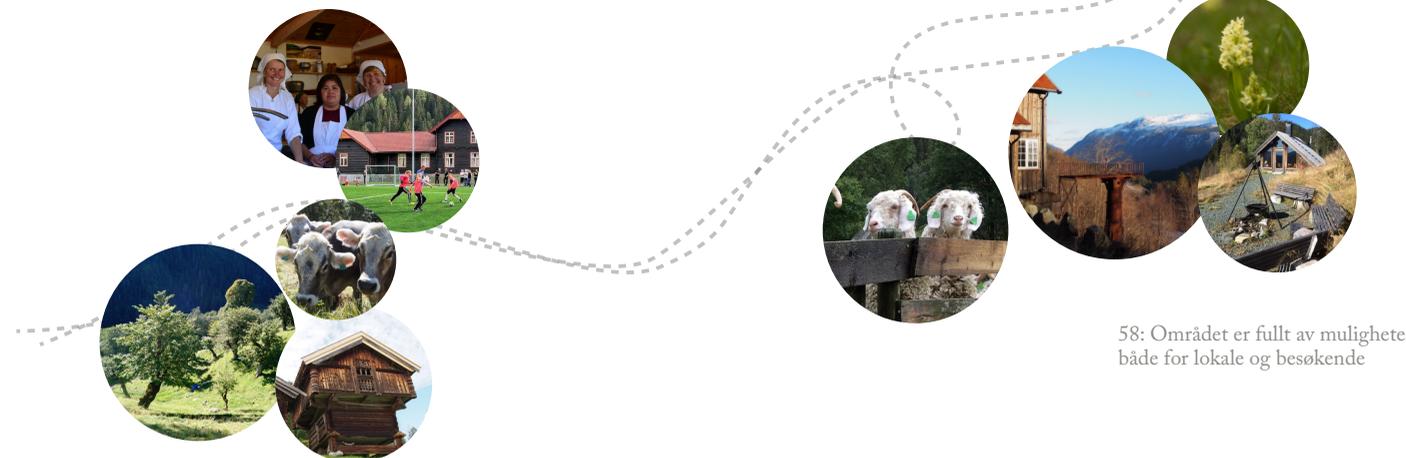
«Skal det komme turister her må man vite hvor man skal gjøre av seg. Det må være kart og det må være skilt så man kan orientere seg» (Brit Merete Funner).

«Det hadde vært et godt grunnlag for Nasjonale turistveger her i Telemark, vi kunne ha trengt noe slikt» (Olav Tho).

At lokalbefolkningen gjøres bevisste at turisme kan gi fordeler er viktig for å øke lokal gjestfrihet i møte med besøkende, noe som pekes på av Innovasjon Norge (2015) som en av de viktigste faktorene for fornøyde turister.

Det pågående arbeidet med *Opplevingsvegen om Nutheim* er også med på å styrke utviklingspotensialet, da en allerede er i gang med en reiselivssatsing i området. Som kultursjef i Seljord kommune Asbjørn Storrusten peker på er dette et godt utgangspunkt for å sette i gang flere prosesser:

«Grunnen til at vi tok initiativ for en del år siden, var for å gjøre vegen attraktiv og holde liv i bygdene. Her har vi en mulighet for stedsutvikling. Det er nå det går et tog, og det må vi ta».



58: Området er fullt av muligheter både for lokale og besøkende

Utfordringer i lokalsamfunnet

Kamfjord (2011) peker på lokalbefolkningens engasjement som en viktig ingrediens for å lykkes i reiselivssatsingen. I tillegg avhenger utviklingen av kompetanse, kapital og politisk vilje (Ibid.). I møte med våre informanter trekkes i denne sammenheng noen spesifikke utfordringer fram:

«Vi har følt oss som et offer for den nasjonale markedsføringen. Vi har ikke fått en krone av Innovasjon Norge, men nå begynner de sakte men sikkert å se at de må spre pengene bedre i hele landet» (Olav Lind).

«Alt avhenger av hvordan ting promoterer. Innovasjon Norge har fokusert på natur. Hadde det vært satsa mer på kultur, kunne det vært lagt igjen mer penger i bygdene» (Ellen Grøstad Barstad).

«Det er mange gode idéer. Det viktigste er allikevel å få med innbyggerne. Problemet her er at vi nesten er for få. Det er mangel på ressurssterke folk som tør å satse. Det er lettere å gå i fast jobb» (Olav Tho).

«Det er mange muligheter her, men det kreves veldig mye av hver enkelt person. Vi er få, og hver person er enormt viktig» (Bjørn Minnesjord Solheim).

Implementering av lokal opplevelsesveg

Kartleggingen underbygger våre funn i litteraturstudiet. Særlig understrekes den problematiske profileringen av Norge som en naturdestinasjon, samt behovet for en turistvegsatsing som tar aktørene og stedene langs de norske vegene på alvor. Det store mangfoldet av foretak, opplevelser og landskapsverdier på det korte vegstrekket viser hvilke muligheter som finnes rundt om i landet. Et mangfold som blir neglisjert av dagens turistvegsatsing.

Vi mener de lokale opplevelsesvegene kunne bidratt til å synliggjøre kvalitetene i området fra Gvammen til Århus. Den gamle vegen er bygd på landskapets premisser og slynger seg gjennom daler, rundt koller og ned høydedrag. På den måten synliggjør vegen landskapsformene, samtidig som den er en viktig transport- og kommunikasjonsåre i lokalsamfunnet. Den reduserte hastigheten, åpner opp for observasjon og tilstedeværelse. Med de lokale opplevelsesvegernes markører og skilt kan landskapsverdier synliggjøres og vekke nysgjerrighet hos lokale og besøkende.

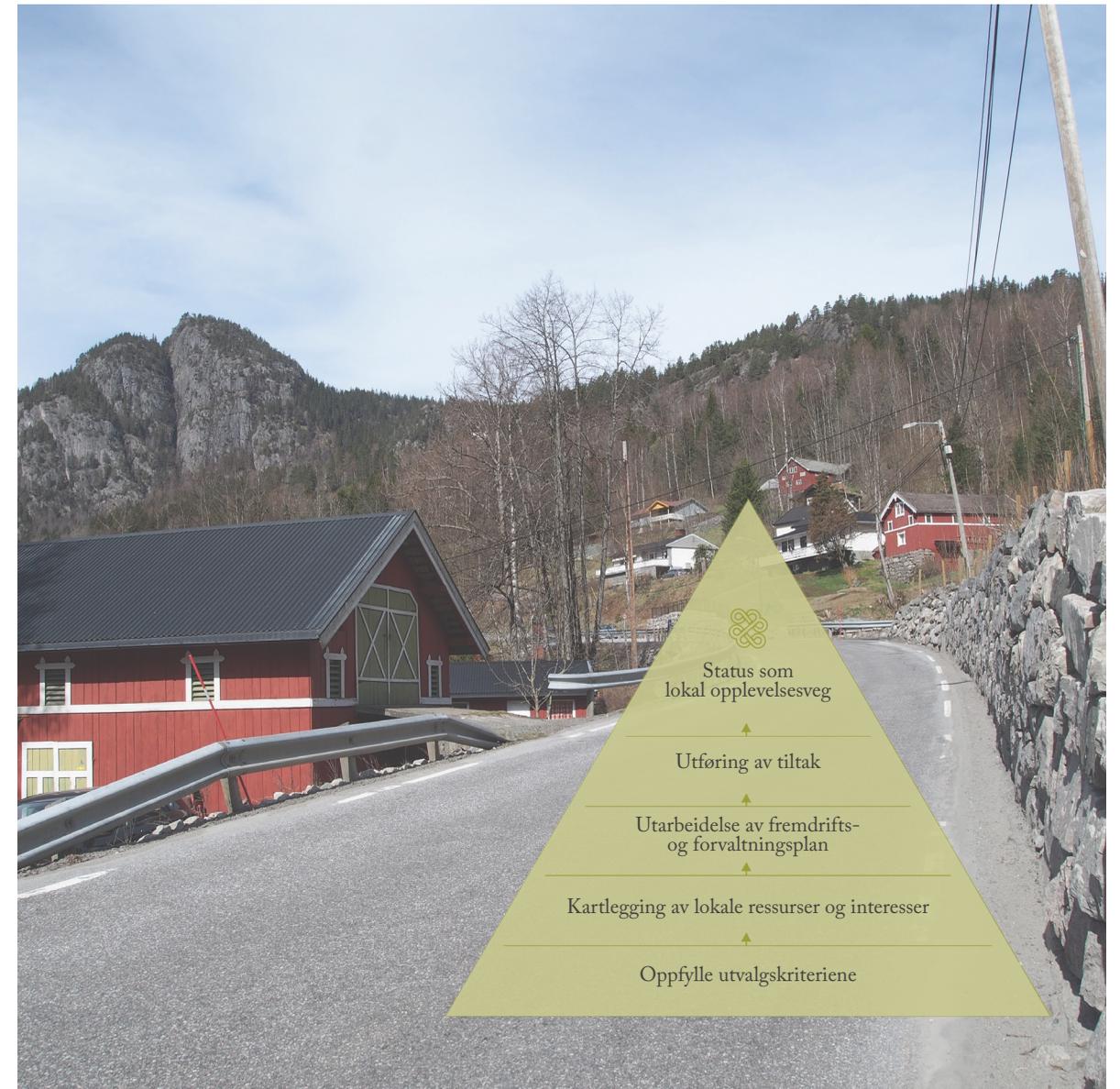
I tillegg til synliggjøring, påpeker lokale aktører et behov for assistanse til opparbeiding og drift av næringsnettverk, samt markedsføring. Her kunne det statlige rådet for de lokale opplevelsesvegene bistått med både kapasitet og kompetanse i arbeidet med å profilere og utvikle området.

Kartleggingen av kjerneverdiene viser at det finnes mange aktører som tilbyr servering og innkvartering. En utfordring er likevel at det kun er to foretak,

Nutheim gjestgiveri og Nordbø pensjonat, som holder åpent for spontane besøk av ferdende og lokale. Det finnes et utvalg tilrettelagte attraksjoner, men få transporttilbud innad i området. Likevel ligger et stort potensial for tilrettelegging for gående og syklende langs de mange ferdselsårene, spesielt etter vegomlegging. Kanskje hadde det vært en idé om aktørene hadde gått sammen for å tilby utleie av sykler og lignende for å bedre aktivitetstilbudet og transportforbindelsene mellom attraksjoner og opplevelser i området? Vel så viktig er merking av lokalveger og stier.

Uten tilrettelegging er likevel området sårbart om det skulle komme store mengder turister. Dette er særlig aktuelt ved Aasmundsen Bakeri, hvor Statens vegvesen har planer om å bygge et nasjonalt utsiktspunkt. Dersom det blir stor pågang må også tiltak vurderes andre steder langs strekket.

I figur 31 som viser fremgangsmåten for å bli en lokal opplevelsesveg, har vi til nå bekreftet at vegen oppfyller utvalgskriteriene, og kartlagt områdets utviklingspotensial med ressurser og lokalt engasjement. Neste steg ville være å utarbeide en fremdrifts- og forvaltningsplan. Da dette er et mulighetsstudie, og planen skal utarbeides fra lokalt hold vil denne oppgaven ikke ta for seg dette steget i prosessen. Videre i oppgaven vil vi nå utforske hvordan strategiene og tiltakene for de lokale opplevelsesvegene kan implementeres i området.



Figur 31 som viser fremgangsmåte og prosess for å bli en lokal opplevelsesveg. Bildet viser et utsnitt fra vegstrekket mellom Gvammen til Århus

MULIGHETSSTUDIET I MØTE MED STRATEGIENE FOR DE LOKALE OPPLEVELSESVEGENE

Vi vil i dette kapitlet redegjøre for hvordan de fire strategiene for de lokale opplevelsesvegene (se side 70-71) kan knyttes opp til mulighetsstudiet. Det vil også fremgå at flere prosesser allerede er i gang i området som følge av det pågående arbeidet med *Opplevelsesvegen om Nutheim*. Vi vil ta for oss hver strategi og belyse funn som vi mener er viktige å videreutvikle og synliggjøre. For å avgrense har vi til slutt valgt å ta for oss møteplassen med tilhørende inngangssoner og landskapsressurser lokalisert i Svartdal, for å eksemplifisere hvordan konkrete tiltak kan fremstå i landskapet.

Det er verdt å være klar over at flere av strategiene er prosesser som pågår kontinuerlig, helt fra idéstadiet av et prosjekt til utføring og senere drift og vedlikehold. Spesielt omhandler dette strategiene om *Levedyktige distrikter* og *Samhandling*, som begge utgjør komplekse mekanismer. Vi har i denne oppgaven prøvd å belyse temaene, men å sikre dette for fremtiden blir opp til lokalsamfunnet og politikerne.

Strategi:

LEVEDYKTIGE DISTRIKTER

For at reiselivsutvikling skal styrke distriktene må en bevisst gjøre tiltak for å sikre en slik utvikling. Dette er ikke noe som kommer av seg selv.

Tiltak: Utnytte lokal arbeidskapasitet

I Samtale med Seljord og Hjartdal kommune, kom det frem at de ønsker å se på mulighetene for å engasjere lokale lag og foreninger som viktige utviklere av prosjektet *Opplevelsesvegen om Nutheim*. Dette vil være med på å skape velvilje og eierskap til utviklingen, samt bidra til at folk får mer respekt og er mer åpne for de endringene som skjer. I tillegg ligger det et økonomisk motiv bak, ved at dugnadsarbeid kan gi pengene merverdi. «Istedenfor kakesalg, kan man drive områdeutvikling» (Storrusten, 2017). «Lagene kan nemlig søke tippemidler for innsatsen sin, og plutselig sitter vi igjen med mer enn de 40 millionene som er avsatt» (Langfors, 2017). Langfors kaller Hjartdal selve 'traktorenes habitat' og legger ved at det ville være dumt å betale noen utenifra for å komme med traktor og gravemaskin, når det finnes så mye lokal kunnskap og kapasitet.

Storrusten kan også meddele at Statens vegvesen er åpne for kommunenes fremgangsmetode;

«De synes det er spennende med et prosjekt som ønsker å jobbe sammen med frivillige lag og organisasjoner for å få prosjektet realisert, men det finnes ingen tilsvarende modell som kan vise til hvordan vi bør gå fram» (Storrusten, 2017).

Det arbeides fortsatt med noen problemer rundt modellen, blant annet hvem som skal ta unna merverdiavgiften.

Vi ser det som svært positivt at man i området allerede er i gang med å se på mulighetene for hvordan lokal arbeidskraft kan utnyttes til lokal utvikling. Den spesielle eiendomsstrukturen i området med avlange teiger som ligger side om side på tvers av dalførene, gjør at selv mindre tiltak lett kan berøre flere grunneiere. Det gjør det enda viktigere med lokal forankring, noe Langfors også understreker; «bygdedynamikken er på mange måter det beste 'tvangsmiddelet'. Når flertallet er med, er det vanskelig for én og si nei. Da kan man fort føle seg tverr og kjip». Likevel er det viktig å møte de lokale med forståelse og ydmykhet når man skal i gang med et slikt samarbeid.

Tiltak: Sikre lokale arbeidsplasser

Som det kommer frem i analysene innehar området noen større og mange små aktører og næringer. Disse er det ekstremt viktig å støtte opp under når området skal utvikles som et reisemål.

«Vi er heldige som har skole, nærbutikk og bensinstasjon. Det er viktig at folk er bevisste på det slik at vi kan beholde disse tingene i bygda» (Solveig Barstad).

Som Solveig Barstad understreker er det viktig å opplyse folk om ressursene som finnes i egne landskap, som man fort kan ta for gitt. Vi håper at vår kartlegging av området kan være med på å øke denne bevisstheten blant lokale og også støtte lokalt

næringsliv. I tillegg kan opparbeiding av bedriftsnettverk støtte opp under mindre aktører i området. Dette kan i sin tur føre til at man etter hvert klarer å utvikle et bredere tilbud, som kan trekke flere besøkende til området. Slik vil en skape et bedre næringsgrunnlag i bygdene på sikt.

Tiltak: Utvikle tilbud som kommer både lokalbefolkning og besøkende til gode

Det er svært viktig å bevisst utvikle tilbud som kommer både lokalbefolkning og besøkende til gode, og i stor grad gjelder det å ta i bruk og utvikle i fellesgod-er i lokalsamfunnene. Dette vil bli utdypet ytterligere i strategien om interaksjon og kunnskapsutveksling (se side 152-154)

Strategi:

SAMHANDLING

Fordi vi mener samhandling er en av de viktigste faktorene for å skape utvikling, har vi i vår oppgave lagt stor vekt på lokal forankring i analysene. Generelt har vi opplevd en stor velvilje og åpenhet blant lokalbefolkningen og aktørene i området for kommunikasjon og samhandling. I tillegg viser bygdene en stor dugnadsånd som gir god grobunn for utvikling.

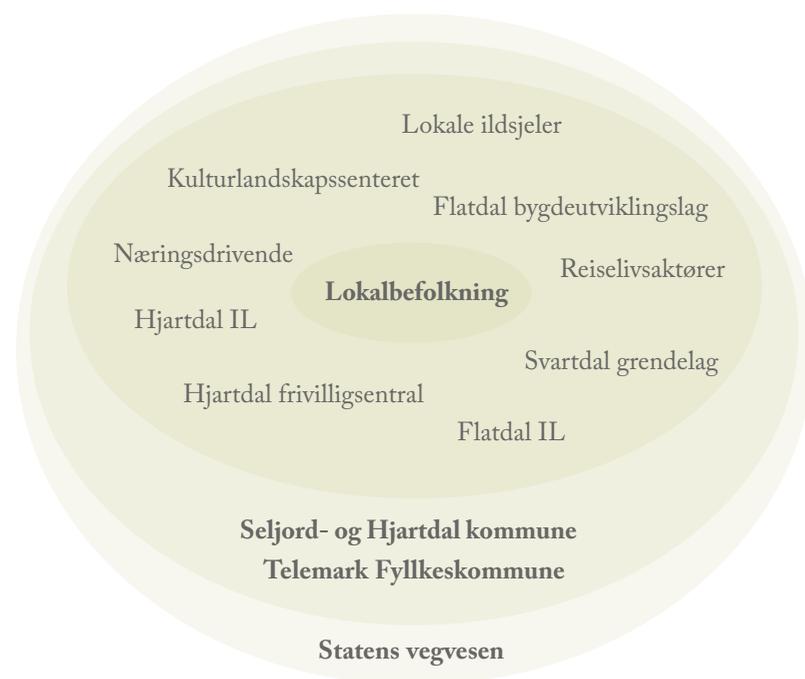
Tiltak: Sikre god kommunikasjon og samarbeid på tvers av handlingsnivåer

Samhandling på tvers av offentlig, privat og frivillig sektor er svært viktig for å skape en helhetlig utvikling som både er gjennomførbar og lokalt forankret. I vårt tilfelle gjelder dette Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune, Seljord- og Hjartdal kommune samt mangfoldet av organiserte lag og foreninger i lokalsamfunnene.

Tiltak: Utvikle næringsnettverk

Det blir viktig å videreutvikle næringsnettverket som allerede er påbegynt i området. Dette bygger opp under samhold og er viktig for at man ikke utkonkurrerer hverandre ettersom alle aktører utgjør viktige brikker i et helhetlig reiselivsprodukt. Som Stefan Langfors fra Hjartdal kommune også påpeker; «Her på bygdene må en heller prøve å utfylle hverandre og sammen få til et godt tilbud, enn å konkurrere om å ha flest tilbud hver for seg». Solveig Barstad underbygger påstanden;

«Det er viktig at vi støtter hverandre».



59: Aktørkart for området

Strategi:

ORIENTERING

Tiltak: Gi stedegent navn

En norsk navngiving på opplevelsesvegen har som mål å si noe om områdets identitet og må derfor være et samlende og inkluderende navn. I møtet med våre informanter fremgår det at navngiving av prosjektet som så langt har gått under arbeidstittellen *Opplevelsesvegen om Nutheim*, har vært en prøvelse. Ulike navn har blitt diskutert og slik vi oppfatter det er dette en krevende beslutning. Likevel er det viktig å sikre enighet i lokalbefolkningen før man tar den endelige avgjørelsen om navnet.

Tiltak: Sikre tydelige innganger til den lokale opplevelsesvegen

Det er viktig å gjøre folk oppmerksomme på valgmulighetene de står ovenfor ved hovedinngangene til opplevelsesvegene, da dette vil øke sannsynligheten for at folk velger den alternative traséen. I vårt tilfelle gjelder dette de to inngangssonene før tunnelen; Gvammen i Hjartdal og Århus i Seljord (se figur neste side). Reguleringsplanen for Gvammen legger til rette for stoppmuligheter der man kan synliggjøre og friste folk til å velge opplevelsesvegen. På Århus-siden derimot kan det virke som at kommunen heller ønsker at de reisende skal stoppe i Seljord sentrum, da det i reguleringsplanen ikke er lagt opp til noen rasteplass før tunnelen. Det er planlagt et kanalisert T-kryss og et enkelt kollektivpunkt (Horgen, 2012), men om folk kommer i stor fart, kan det være vanskelig å vekke folks oppmerksomhet og interesse for å velge den lokale opplevelsesvegen.

I denne oppgaven vil vi ikke vise selve utformingen av inngangssonene, men ønsker å gjøre oppmerksom på at begge stedene bør åpne for stopp og tilrettelegges med inngangsskiltene samt de enhetlige infor-



masjonstavlene (se figur over). Her bør de reisende få en oversikt over vegens forløp, viktige stoppunkt og få informasjon om hva som kan oppleves langs ruta.

Tiltak: Sikre tydelig vegvisning til lokale ressurser i landskapet

Av våre analyser kommer det tydelig fram at det er behov for bedre oppmerking og vegvisning til lokale ressurser. Området innehar mange spennende fortellinger som ikke oppdages fra hovedvegen. De utarbeidede vegviserne bør derfor plasseres før inngangsparti til viktige ressurser i landskapet (Se figur neste side). De orange vegviserne skal enhetlig gjøre de besøkende oppmerksomme på hvor de bør legge mindre avstikkere og rundturer.

Tiltak: Sikre god oppmerking av ulike ferdselsårer

Det finnes knapt gang- og sykkelstier i området, og utvalget av merkede turstier er begrenset. Når dette opparbeides, er det viktig at disse merkes enhetlig med egne vegviserne for gående og syklende (se figur over).

Strategi:

INTERAKSJON OG KUNNSKAPSUTVEKSLING

Tiltak: Tilrettelegge for ulike ferdelsmåter

Av analysene kommer det særlig frem et behov for bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklende. I dag fremstår veien som en barriere, som gjør all annen ferdsel enn bil vanskelig og risikabelt. Å utarbeide et bedre nettverk av gang- og sykkelveger i området vil komme lokalbefolkningen til gode, samt øke tilbudet for besøkende. Et senket tempo vil bedre gi rom for interaksjon mellom mennesker og omgivelsene.

I prosjektet *Opplevingsvegen om Nutheim* er det planlagt en rekke nye sykkeltraséer i området, som også vil fungere som gangveger. Dette er svært positivt. Spesielt viktig er det å styrke forbindelser i lokalsamfunnet og mellom bygdene, som kan brukes til rekreasjon og raskere fremkomst.



Falkeriset

Bindingsnuten

I tillegg bør det ryddes og merkes flere turstier i området. Om man er lokalkjent kan man nå de fleste topper, men for besøkende byr dette på utfordringer. Å tilgjengeliggjøre flere ruter vil kunne øke turistenes oppholdstid i området.

Eksempel på viktige turmål i området:

- Rennevassvarden og Bisminuten i Hjartdal.
- Stådalsvatnet og utvalgte topper i Svartdalsheia, eksempel Ishovden.
- Bindingsnuten i Flatdal.
- Noen lengre turer over Skorve og Mælefjell bør også merkes for besøkende.

Man kunne også tenke seg at en av stiene kunne opparbeides som sherpasti, som vi har sett at flere steder har hatt stor suksess med (eksempel Falkeriset i Rauland). Vi mener stien opp til Bindingsnuten vil være godt egnet for et slikt tiltak. Stien slik den er i dag er på flere steder svært bratt og trolig utfordrende for den gjennomsnittlige turist som ønsker å se den spektakulære utsikten fra kanskje det vakreste punktet i bygda.

Tiltak: Formidle viktige natur- og kulturverdier i området

Det er ingen tvil om at området er rikt på både landskapsfortellinger, lokalhistorie og kulturuttrykk. Disse er i dag ikke formidlet på tilstrekkelig måte. Kulturlandskapsstier har allerede opparbeidet noen kulturlandskapsstier rundt om i Hjartdal, merket med små informasjonstavler. Det kommer frem at en stor utfordring har vært å holde informasjonen oppdatert og tavlene vedlike. For de lokale opplevelsesvegene er enhetlig markedsføring og formidling svært viktig, noe våre informasjonstavler skal være med på å sikre. Ulike formater og modeller skal gjøre det enklere å tilpasse dem informasjonen som skal formidles, samt landskapet de tar del i.

Ved å tilgjengeliggjøre segn og landskapsfenomener kan man berike opplevelsen av området. I tillegg bør de ulike kunstuttrykkene, den tradisjonelle byggeskikken og ikke minst kulturlandskapet vektlegges i større grad. Det bør utarbeides lett tilgjengelig informasjon som trigger nysgjerrigheten. Av historier er Bondeopprøret i Hjartdal, Blika gruver i Svartdal og Landsbyen og opphavet til de fruktbare slettene i Flatdal noe som bør fremheves.

Tiltak: Tilrettelegge for ulike aktiviteter

Flere av reiselivsaktørene tilbyr deltagelse i gårdsdriften, turer på fjellet eller andre opplevelser som aktiviserer de besøkende. Tilrettelegging av ulike ferdelsmåter som nevnt tidligere vil også fremme aktivitet, spontane møter og deltagelse.

Vi har sett på muligheten for ytterligere aktivisering gjennom en 'spørrelek' som kan være en del av informasjonstavlene langs sykkel- og turstiene. På hver infotavle kommer et nytt spørsmål om særpreg og spennende fakta om landskapet som kan besvares. I tillegg til at det kan være en morsom øvelse, kan man bruke det til å skape synergier. Om man kan vise til en utvidet lokal forståelse ved å svare på visse kontrollspørsmål hos ulike næringsaktører i området, kunne dette gi små fordeler ved kjøp av utvalgte produkter. Slik kan man opparbeide positive ringvirkninger for det lokale næringslivet, i tillegg til å gjøre opplevelsen for de besøkende mer meningsfull.



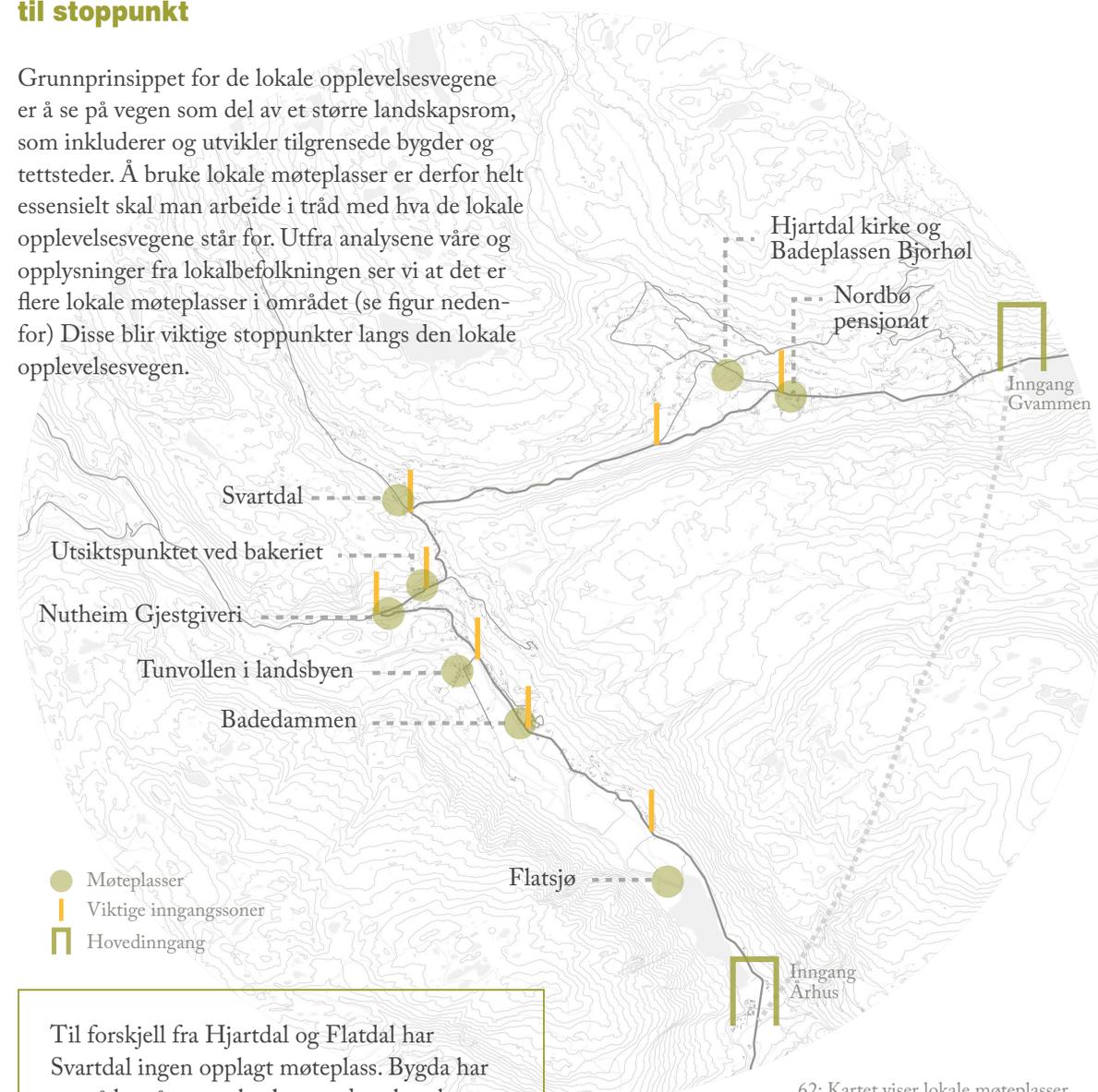
61: Spørrelek med synergieffekt



SVARTDAL

Tiltak: Utvikle lokale møteplasser til stoppunkt

Grunnprinsippet for de lokale opplevelsesvegene er å se på vegen som del av et større landskapsrom, som inkluderer og utvikler tilgrensede bygder og tettsteder. Å bruke lokale møteplasser er derfor helt essensielt skal man arbeide i tråd med hva de lokale opplevelsesvegene står for. Utfra analysene våre og opplysninger fra lokalbefolkningen ser vi at det er flere lokale møteplasser i området (se figur nedenfor) Disse blir viktige stoppunkter langs den lokale opplevelsesvegen.



- Møteplasser
- | Viktige inngangssoner
- ▭ Hovedinngang

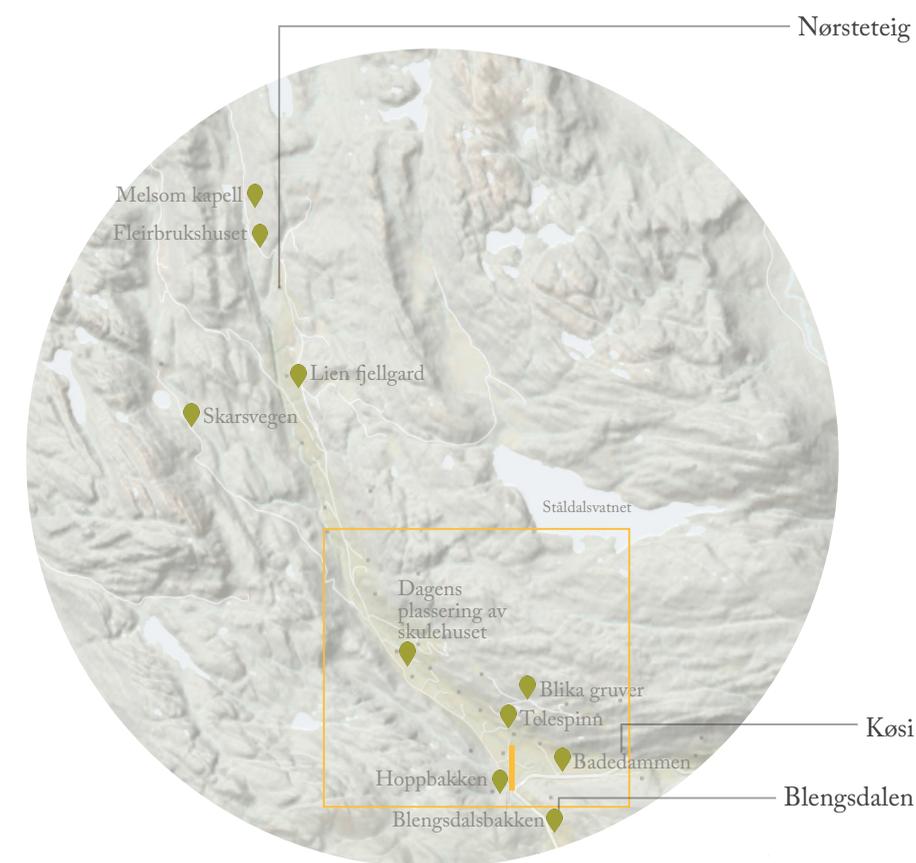
Til forskjell fra Hjartdal og Flatdal har Svartdal ingen opplagt møteplass. Bygda har mye å by på og er absolutt verdt et besøk. Derfor har vi markert en møteplass i Svartdal og ønsker videre i oppgaven å gå nærmere inn på plasseringen av denne møteplassen.

62: Kartet viser lokale møteplasser vi mener bør tilrettelegges som stoppunkter langs ruten. I tillegg vises adkomstsonene og inngangssoner hvor de ferende bør gjøres oppmerksomme viktige avstikkere langs ruten

Svartdal har flere mindre sesongbaserte samlingspunkter, men ingen større møteplass. Vi ser det som svært nødvendig at det opparbeides et sted som kan være et samlingspunkt både for lokale og besøkende. Stedet skal fungere som stoppunkt langs traséen og gjenspeile lokalbefolkningens ønsker, samt dekke turistenes behov for informasjon og oppmerksomhet.

I tillegg vil vi i Svartdal gi et bilde på hvordan møteplasser, inngangssoner og rundturer må tilrettelegges og merkes innenfor rammene for de lokale opplevelsesvegene. Den orange rammen viser utsnittet vi har valgt for å belyse de utvalgte tiltakene.

Svartdal er et langstrakt dalføre som strekker seg fra Køsi og Blengsdalen i sør til Nørsteteig i nord. Bygda har rundt 80 innbyggere, og preges av bratte lier, spredt bebyggelse og tradisjonell jordbruksdrift. Fremdeles drives aktivt husdyrhold på flere av gårdene, med både sauer, kyr, geiter og hester. Særlig spesielt er geologien og kulturlandskapet med slåtteeinger, styvingstre og et unikt artsmangfold.



63: Oversiktskart over Svartdal. De grønne markeringene viser viktige fellesgoder og næringsaktører

IDÉDUGNAD I SVARTDAL

For å bringe prosjektet helt ned til det konkrete stedet arrangerte vi en idédugnad i Svartdal, for å utfylle eventuelle mangler i vår kartlegging av området. Vi ønsket å få lokalbefolkningen selv til å plukke ut viktige steder, ferdselsårer og ressurser i bygda. Vi ville også forhøre oss om eventuelle utfordringer i møte med utviklingen.

Ettersom Svartdal er et lite sted og dugnadsånden stor, gav det oss et godt utgangspunkt for å samle inn til en liten idéutveksling. Dessverre ble rekrutteringen gjort i seneste laget, og tidsmessig kolliderte

det med lammingen. Likevel stilte flere opp på kort varsel. Tilsammen deltok åtte personer, av dalførets rundt 80 innbyggere. Tilstede på dugnaden var:

- Toril Minnesjord Haugsvold
- Ola Haugsvold
- Agnar Svartdal
- Philipp Dommen
- Torhild Grøstad
- Jarand Barstad
- Åse Bjåland
- Sigmund Blika



Samla rundt bordet i Svartdal for idédugnad

Program

Deltagerne fikk utdelt penn og papir, og et større kart til å tegne på lå tilgjengelig på bordet. Vi innledet møtet med å introdusere masterprosjektet vårt, før vi fortalte om hvorfor vi arrangerte idédugnad i Svartdal. Samtidig ble det servert kaffe, kjeks og frukt.

Tankeøvelse

For å få deltagerne inn i modus, begynte vi idédugnaden med en tankeøvelse. Alle deltakerne skulle med lukkede øyne reise inn i sitt hverdagslandskap, til et sted hvor de mente det var godt å være. For å igangsette prosessen stilte vi spørsmål som:

- *Hva føler du når du er der?*
- *Hva lukter du?*
- *Hva hører du?*

Deltagerne fikk tid til å oppholde seg i landskapet, før vi gikk runden for å høre om de ulike stedene, og hvorfor nettopp dette var gode steder. Vi markerte stedene på kartet og hadde en åpen dialog rundt hvert sted.

Idémyldring

Tankeøvelsen satte i gang samtaler og diskusjoner om gode steder, tradisjonsbundne plasser og vakre utsikter. I forlengelse av denne diskusjonen stilte vi spørsmålene:

- *Hva er det dere bryr dere om i Svartdal?*
- *Hva er dere gode på i Svartdal?*

Med spørsmålene ønsket vi å se hva som var viktige verdier og kvaliteter i bygda, samt gjøre deltakerne oppmerksomme disse.

Kartlegging

Til slutt ønsket vi å kartlegge møteplasser, inngangsoner og viktige ferdselsårer i området. De ble markert på kartet, og diskutert i forsamlingen. For å fylle på med ny energi ble idédugnaden rundet av med brenneslesuppe og godt stekte hvitløksbrød.



Svartdal sett nordfra med Mælefjell i bakgrunn

Utbytte og nye funn

Tankeøvelsen:

I tankeøvelsen ble fleirbrukshuset, det gamle skulehuset, Vålånut, Stådalsvatnet, Blika gruver, den gamle badedammen, Blengsdalen, utsiktspunktet på Sverje, Haugstaul og lauvingslia Liteig nevnt som gode steder (se bilde nedenfor). Tankeøvelsen resulterte i at flere av deltagerne ble oppmerksomme på nye steder i landskapet. Samtidig ga det et godt grunnlag for å diskutere ressurser i landskapet.

Idémyldringen:

På spørsmålet om hva deltakerne brydde seg om, fikk vi god respons. Tydelige årstider, gruvene, artsmangfoldet og kulturlandskapet ble nevnt i forlengelse av de gode stedene. Deretter ble den spennende geologien, de artsrike blomsterengene, de sjeldne sommerfuglene og søstermarihanden nevnt som viktige kvaliteter.

«Det er ikke så lett å oppdage hva man går glipp av fra vegen, problemet er at det ikke er noe som lokker folk inn i Svartdal».

«Reklamerer man kvalitetene her i de rette miljøene, kommer det nok mange. Flere kjører titalls mil for å se stein. Er man interessert i noe, går man over vann».

Rundt bordet ble Svartdølene også nysgjerrige på hva en besøkende synes er spesielt i Svartdal, og spurte Helene hva hun tenkte. «Jeg synes Blika gruver er interessant. Det er engasjerende å tenke seg tilbake

til alt som utspilte seg der. Selv om det ikke drives gruvedrift der nå, finnes det fortsatt hemmeligheter inne i fjellet. Det er spennende!» Fra bordet skytes det inn: «Den første gullbarren i Norges bank kommer fra gruva». Det kommer også frem at gruva ga ringvirkninger. Det var flere butikker i nærområdet på den tiden og de var 80 ansatte på det meste. Det fortelles at folk kom langveis fra for å arbeide i Svartdal.

«Vannet burde pumpes ut slik at man kan komme inn». Det repliseres at tilgangen til gruva dessverre er under privat eie og det kreves flere sikkerhetstiltak før man kan slippe folk inn. Likevel finnes en rekke mindre gruver, uten sjakter, som er trygge.



Markeringer av et utvalg av Svartdølenes gode steder



Lokale verdier og kvaliteter som kom frem av idédugnaden. Bilde viser årets vårvandring til Sverveli i Svartdal med samhold rundt bålplassen og Skorve i ryggen.

På spørsmålet om hva Svartdølene er gode på. Er svaret tydelig: samhold, samhandling og dugnad. Det legges til;

«Det er fantastisk at vi har fått industri tilbake til bygda, Telespinn er viktig».

Det fortelles at Svartdal grendelag har planer om å renovere og flytte det gamle skulehuset, som i dag står for fall. De ønsker å lage en ny møteplass for bygda i innkjørsla opp til Telespinn og Blika gruver. Dette ble en naturlig overgang til kartleggingen.

Kartleggingen:

I strategiene for de lokale opplevelsesvegene blir møteplasser, inngangssoner og ferdselsårer pekt ut som svært viktig.

«Når skulehuset blir flytta til krysset, blir det den nye møteplassen i bygda».

Det konkluderes med at det fra vegen blir viktig å synliggjøre at det skjer noe innover i bygda. Både dagens holdeplass ved Haugsvold og selve innkjørsla til dalføret blir viktige punkt.

«Idag fungerer holdeplassen i hovedsak som stoppunkt for trailersjåfører som trenger frisk luft».



«Skulehuset har vært universitetet i bygda siden 1885. Det huset er kulturhistorie».

«Det blir det nye litteraturhuset i bygda. Vi har jo allerede operaen; fleirbrukshuset».

Dagens plassering av Skulehuset ved Bakkemoensletta med utsyn oppover mot Barstadgårdene

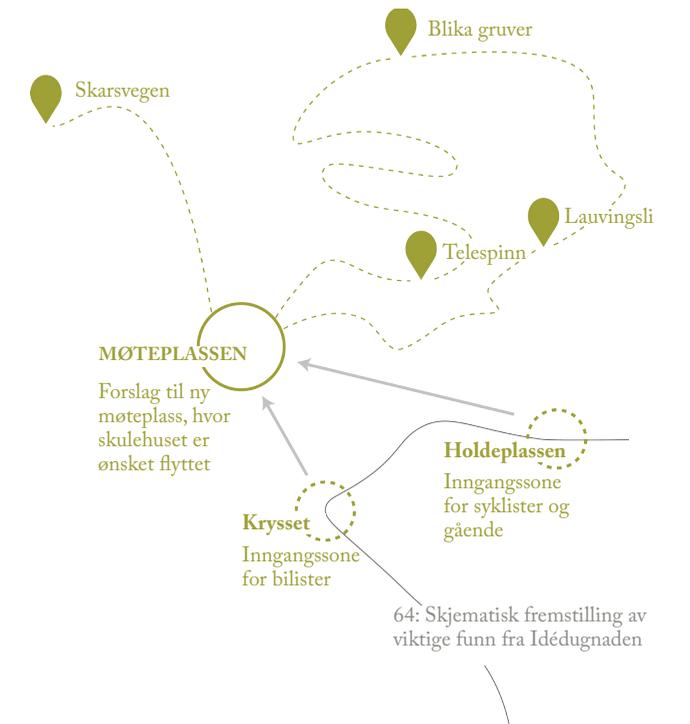
«En ny møteplass lengre inne i bygda vil gi større tilhørighet».

Når vi spør om viktige ferdselsårer i området, blir Skarsvegen tatt opp;

«En burde profilere Skarsvegen bedre».

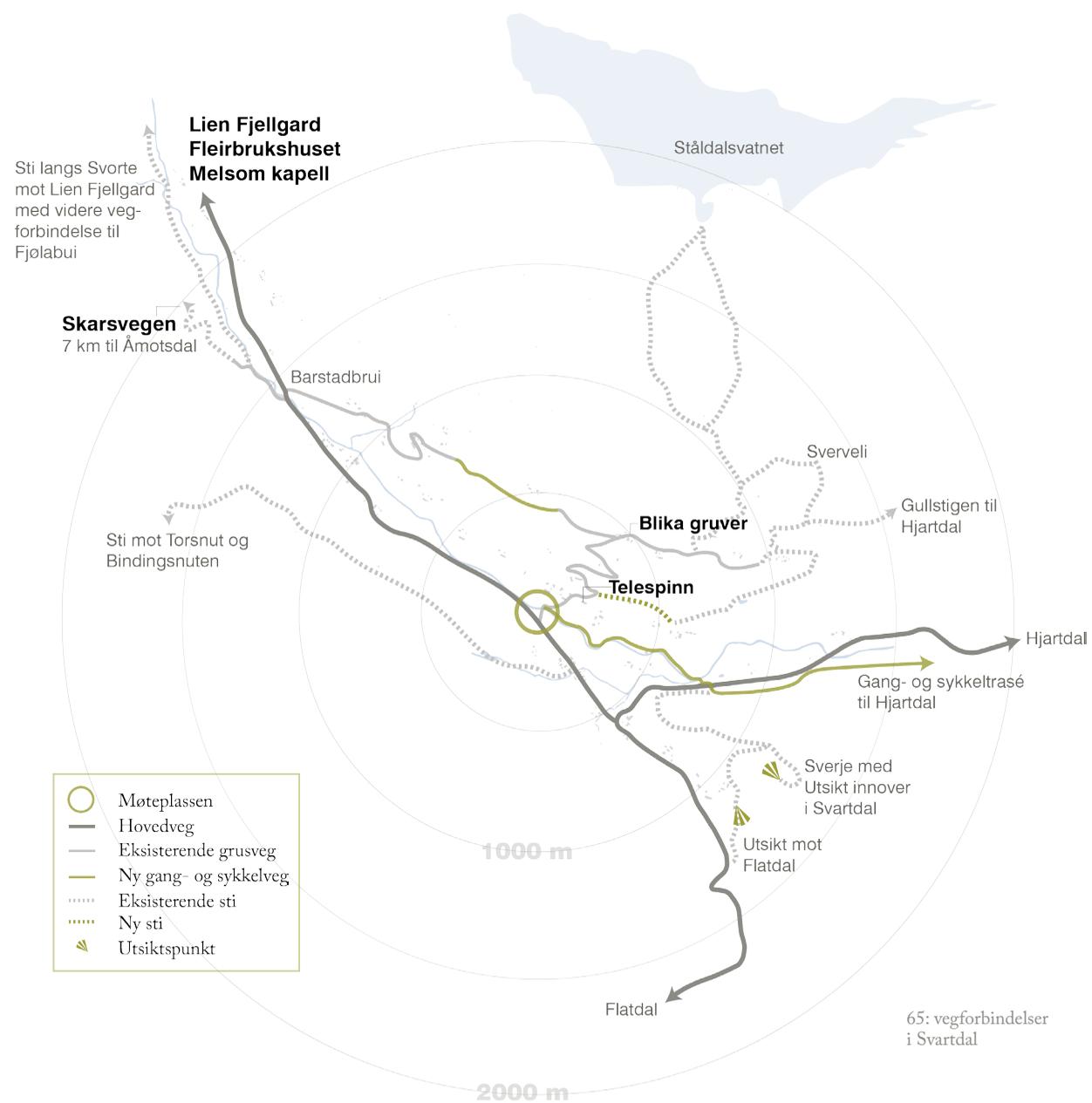
Også vegen rundt Blika gruver ses på som særlig spennende, med både interessant geologi, historie, flotte utsikter og et helt spesielt kulturlandskap.

Svartdølene forteller også ivrig om Festes sykkelplaner med ny trasé fra Hjartdal til Svartdal. Denne traséen er tenkt å krysse vegen ved dagens holdeplass, før den følger Svorte bort til den ønskede plasseringen av skulehuset.



Kartlegging under idédugnaden

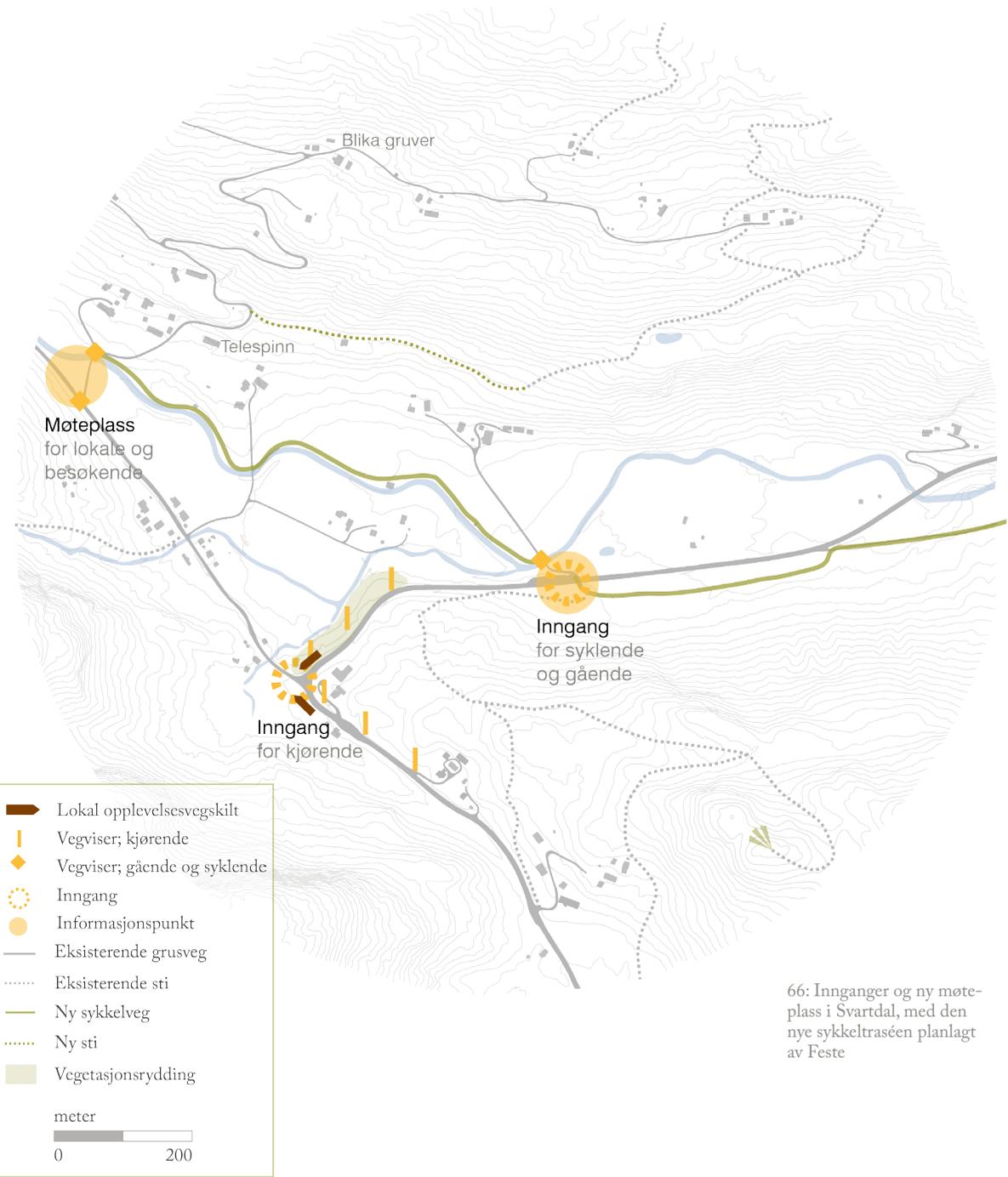
VEGFORBINDELSER



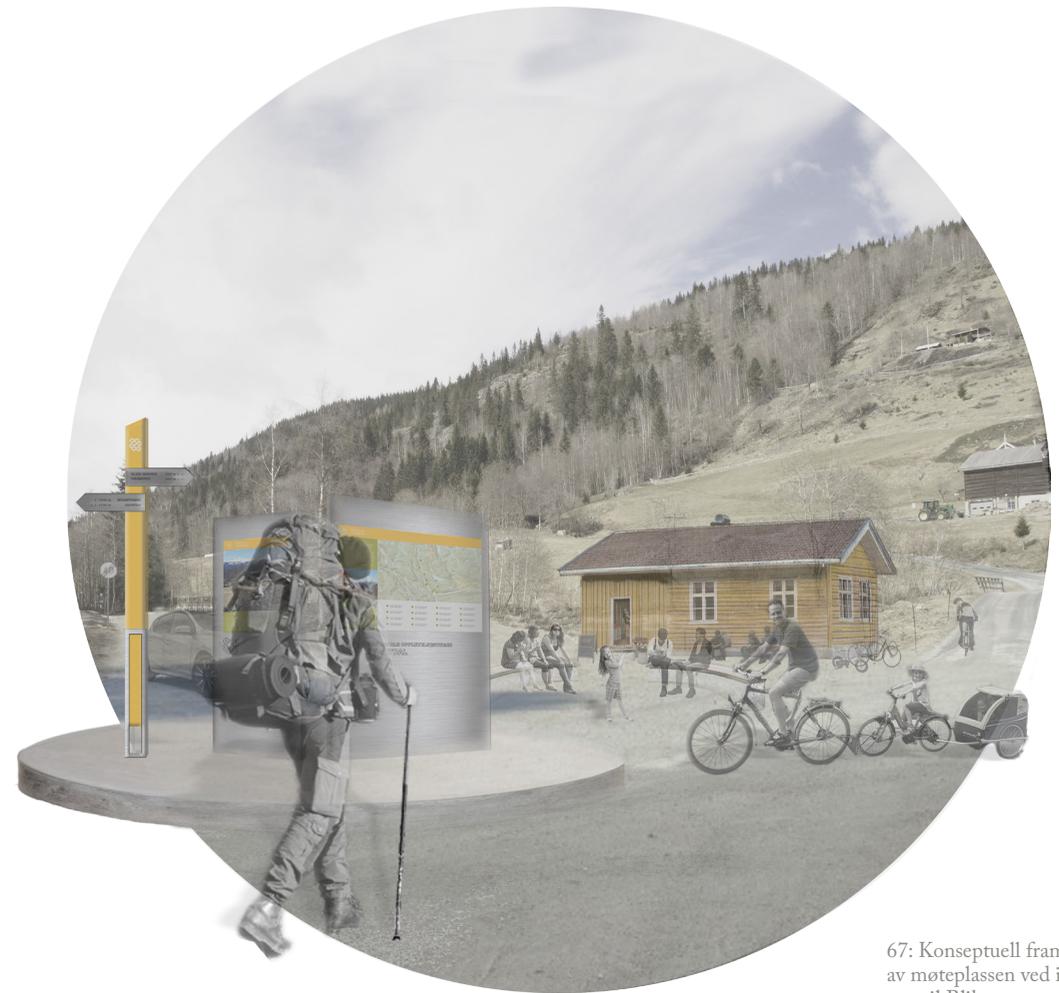
Svartdal sett fra utsiktspunktet på Sverje i sør



INNGANGER OG MØTEPLASS



MØTEPLASSEN



67: Konseptuell framstilling av møteplassen ved inngangen til Blika

Idédugnaden viser at det er et engasjement og lokalt ønske om å utvikle en større møteplass i bygda. Det kommer frem at skulehuset er kulturminne, og at det å blåse liv i dette bygget vil være et viktig grep for lokalsamfunnet. Skulehusets betydning i lokalmiljøet sammen med en mer sentral plassering i dalen vil være med på å gi befolkningen tilhørighet til stedet. Møteplassens lokalisering i bygda gjør at de

besøkende blir invitert inn i lokalsamfunnet. I tillegg til å være en sosial arena uavhengig av sesong, vil det være et viktig informasjonspunkt som skal opplyse besøkende om mulighetene i området. Skulehuset, sentralt på plassen, kan være både utstillings- og arrangementslokale, samtidig som det rommer toalett og husly. På denne måten kan Statens vegvesens midler bidra til stedsutvikling.

INNGANG FOR GÅENDE OG SYKLENDE



68: Konseptuell framstilling av inngangssone for gående og syklende

I Svartdal vil det være en egen inngangssone for syklende og gående ettersom den krappe svingen ikke er egnet for myke trafikanter. Av sikkerhetsgrunner vil derfor syklende og gående som kommer fra Hjartdalsiden bli vist over vegen ved dagens holdeplass. Her vil det være et informasjonspunkt om opplevelser og turmulighetene i Svartdal. Den videre gang- og sykkeltraséen viser veg langs Svorte til møteplassen.

INNGANG FOR KJØRENDE

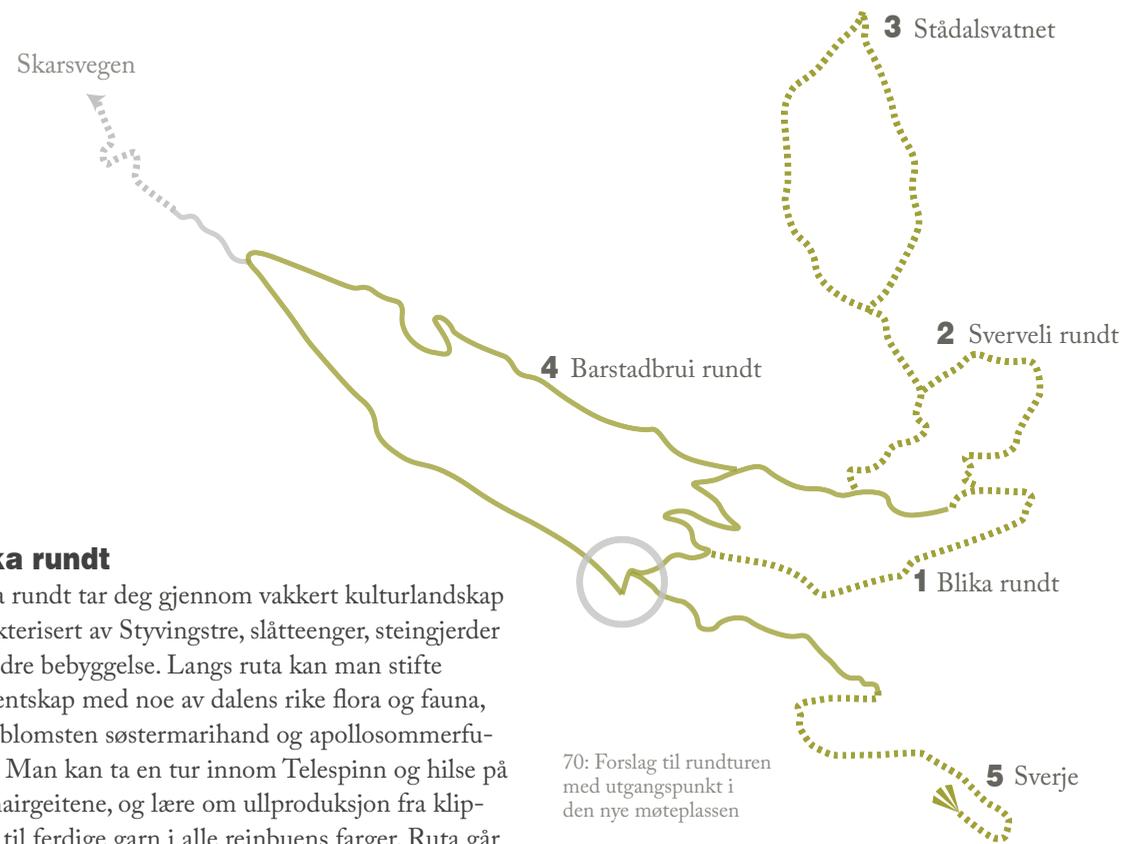


69: Konseptuell framstilling av inngangssone for kjørende

Større vegvisere og severdighetsskilt skal geleide de kjørende inn til oppdagelser i lokalsamfunnene. Tre vegvisere, med omtrent 30 meters mellomrom, på hver side av avkjøringene skal gjøre de kjørende oppmerksomme på at det snart er på tide å ta en avstikker. Bilde viser inngangen til Svartdal når man kommer kjørende fra Flatdal.

RUNDTURER

med utgangspunkt i den nye møteplassen



Blika rundt

Blika rundt tar deg gjennom vakkert kulturlandskap karakterisert av Styvingstre, slåtteeenger, steingjerder og eldre bebyggelse. Langs ruta kan man stifte bekjentskap med noe av dalens rike flora og fauna, som blomsten søstermarihand og apollosommerfuglen. Man kan ta en tur innom Telespinn og hilse på Mohairgeitene, og lære om ullproduksjon fra klipping til ferdige garn i alle reinbuens farger. Ruta går også forbi Blika gruver, en hovedattraksjon i området. Her kan man lese om gruvedriften i Svartdal, og hvem vet, kanskje finner man gull?

Sverveli rundt

Tar man turen videre opp til Sverveli, kommer man forbi et fint gammelt gårdsbruk, flere steinmurer og blomsterenger før man når den gamle speiderleiren som gir flott utsikt mot Skorve.

Stådalsvatnet

Om man ønsker en mer krevende rute, kan man ta turen opp til Stådalsvatnet. På rundturen passerer man flere myrdrag og om man er heldig får man hilse på fiskeørnen som har bosatt her. Jens Bjørnboe hadde i sin tid hytte ved vannet, også denne kan være verdt å besøke for interesserte.

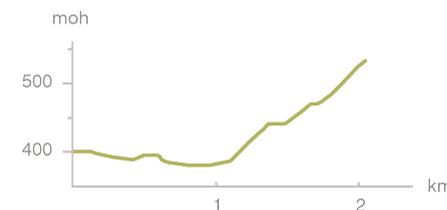
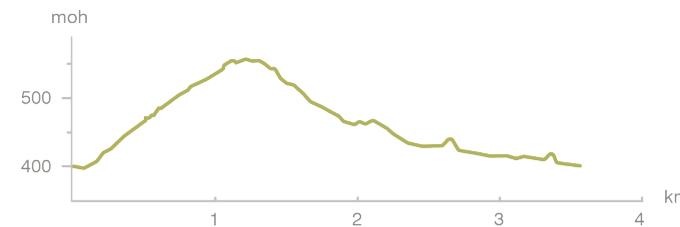
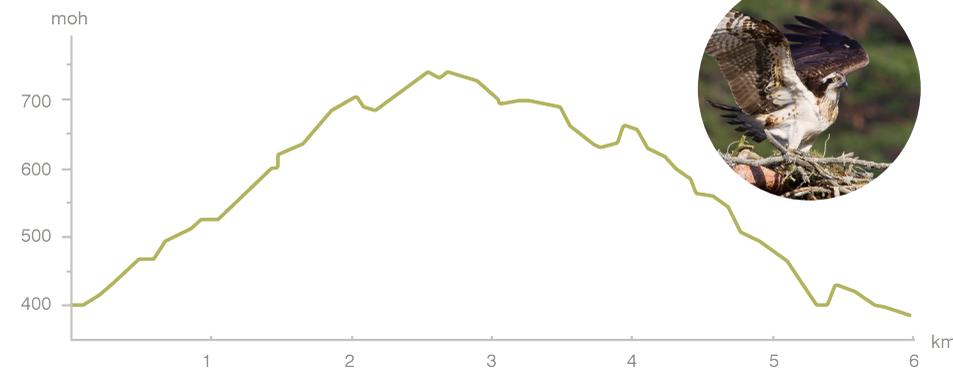
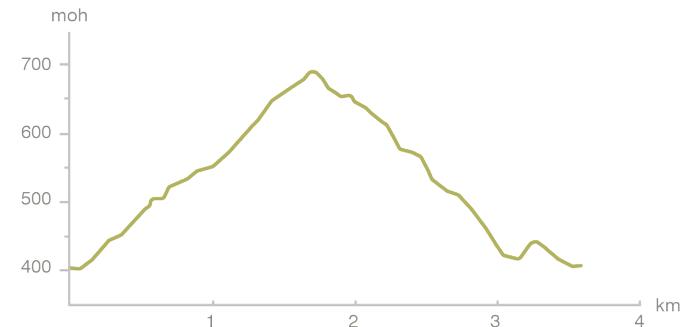
70: Forslag til rundturen med utgangspunkt i den nye møteplassen

Barstadbrui rundt

Barstadbrui rundt er en fin runde både for gående og syklende. Vegen går for det meste langs grusveg, men strekket langs Svartdalvegen, fra Barstadbrui til Skulehuset, er asfaltert. Runden tar deg forbi slåtteeenger og små gårdstun. Samtidig byr runden på fin utsikt over Svartdal. På ruta er det mulighet for å hilse på noen av husdyrene i dalen, som villsauer og griser.

Sverje

Om man ønsker å se dalføret fra en ny vinkel er stien opp til utsiktspunktet på Sverje en fin avstikker. Fra Sverje kan man også gå over til andre siden av åsen til Blengsdalen, der utsikten utover Flatdal åpner seg.



71: Lengde- og høydeprofil til de ulike rundturene



Søstermarihand ved Laukgreini



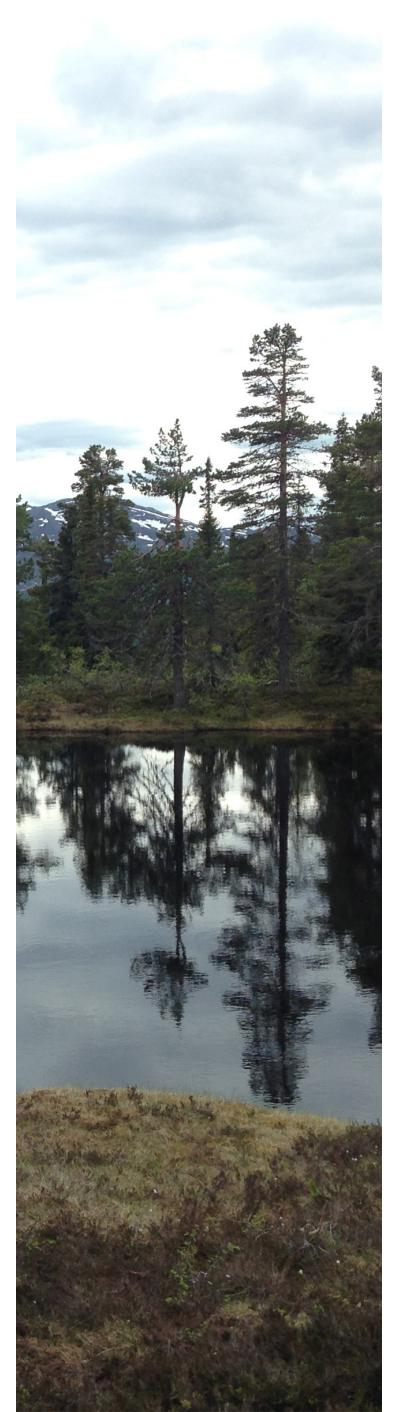
Blomtereng ved Barstad



Gamle steingjerder med Skorve i bakgrunn



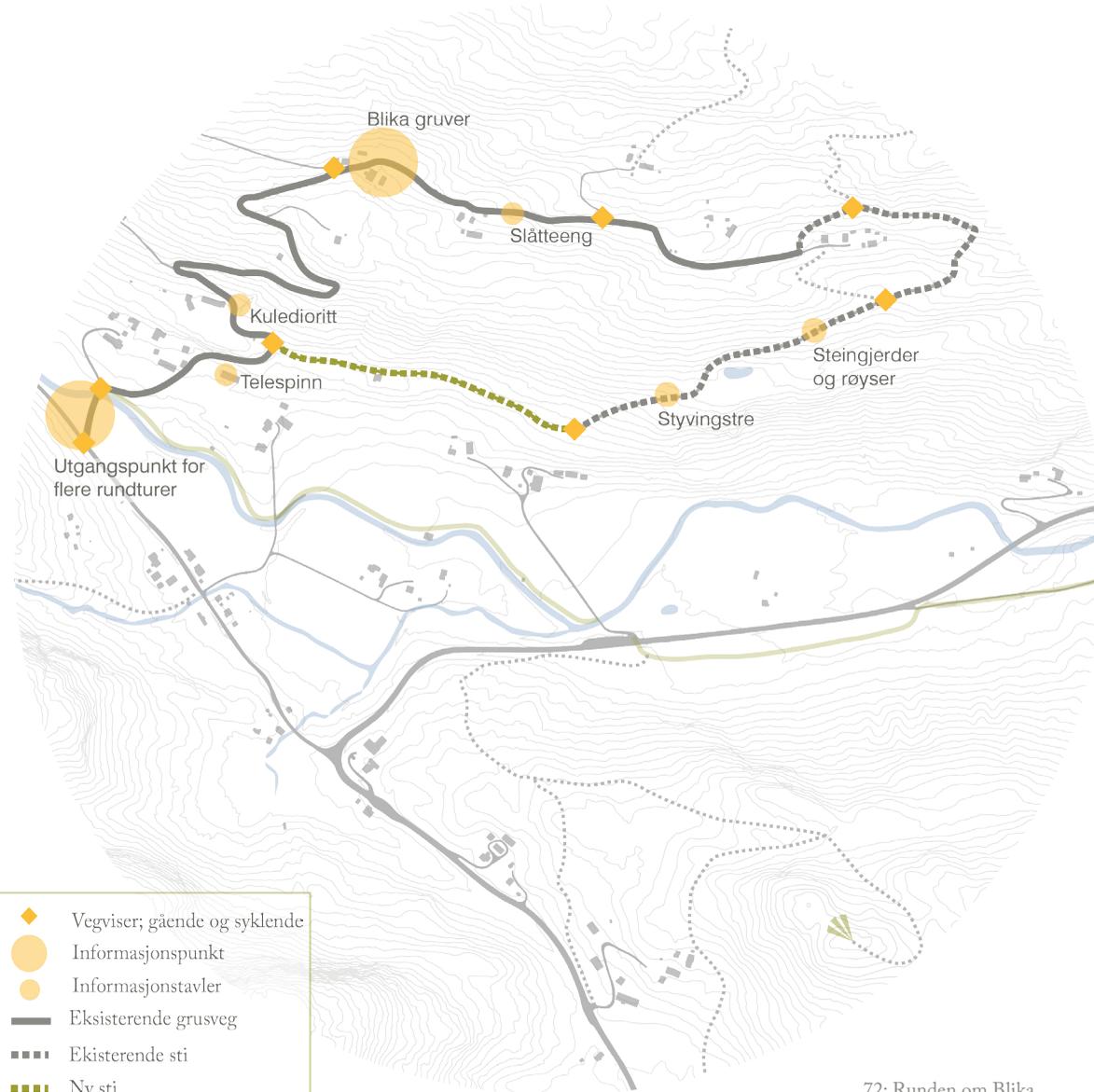
Gammelt gårdsbruk i Svartdal, Laukgreini



Et av flere småvann ved Stådalvatnet



BLIKA RUNDT



- ◆ Vegviser; gående og syklende
 - Informasjonspunkt
 - Informasjonstavler
 - Eksisterende grusveg
 - - - Eksisterende sti
 - Ny sti
 - Ny sykkelveg
- meter
- 0 200

72: Runden om Blika Gruver, med informasjonspunkt og vegvisning

INFORMASJONSPUNKT VED GULLGRUVENE



73: Tilgjengeliggjort informasjon og driftsbygning ved Blika gruver

Blika gruver har et stort potensiale for å trekke turister til området med sin lange og spennende historie. Her trengs et større informasjonspunkt. Tenk om driftsbygget kunne blitt gjort om til et museum hvor man kunne gått gjennom og ut på broen til forbrenningsovnen! Stiene til de mindre gruvene, som i dag er trygge, burdet ryddes. I tillegg burde hovedgruva sikres, slik at den kan åpnes opp for allmenheten.

INFORMASJONSSKILT LANGS RUTA



74: Informasjonstavle om styvingstrea ved Liteig, ovenfor Haugsvold

Langs de ulike rundturene skal mindre informasjonstavler gi nyttig kunnskap om detaljer og ressurser i landskapet. Det er disse tavlene som skal inkludere morsomme spørsmål og aktivisere både unge og gamle i spørreleken som kan gi rabatter hos lokale reiselivsaktører.

Landskap

dikt av Ingebjørg Kasin Sandsdalen
som vokste opp i Svartdal

Nokon har sagt
at jordsmonnet
var grorbotn for kunstnargivnad
i dei tronge dalar
der sola la hoka på fjellet.
Slett ikkje utenkeleg.
Havet nådde ikkje hit.
Urhavet spegla
dei avrunda høge fjell
langt der ute.
Jordsmonnet dyrebart
og rikt på gåver.
Det funkla i berga av noko
så sjeldsynt som gull.

Barskogen står traust
mellom edellauv
og svalande bekker.
Berggrunnen kring.
Seier forskaren
er grunnfjell
frå jordas urtid.
Skøyrt fjell inn Ambjørndalen
til skortene ved Hysingdjuvet.
Sterke namn høyrest
i det hardføre lendet.
Elva Svorte syng om det
når heggeblomen drys i vatnet
ved elvebarden på Ingersmoen.

I dette landskap finn du
Lislero og Kvønnhusdalen.
Lisbetnuten og Primkleivdjuvet.
Der er Svorte grov i målet
og kald på tunga.

Sjå slåtteeengene i dei bratte lier
dei gamle stutturvteigane
med lysande storkenebb og orkidéar.
Fylkesblomen den æra systermaihand
er heimekjær og vidunderleg
i kanten av Broddåker.

Ikkje å undrast at nokon forskar.
Marie, Wendy og Hazel
frå Ny Zeland og England
gjorde sine funn her.
Ikkje så borte det.
Ukjende åtferdsmønster hos
humler og sommarfuglar
i eins eige voksterlandskap.

Song humlene annleis,
var fivreldevengene vakrare?
Veit litt om denne songen,
ikkje spøk med slikt.
Har sett ein skimt av fargar
og lysande sommarfuglvenger,
utan Bachelor of Science
i faget og slikt.

Ein takk til jentene som minte
om sommarfugl og blomar.
Hundre merkte humler
har så kort eit liv.
Bare eit par veker.
Fleire ukjende humleartar
kom for dagen i rosute enger
i barndomens landskap.

Sandsdalen (1995:15-17)



DEL 4

AVSLUTNING

Dette kapitlet diskuterer og sammenfatter oppgaven som helhet.

EVALUERING

LITTERATURSTUDIET

Litteraturstudiet var en spennende prosess, men med et stort utvalg av fagstoff oppsto det et problem, nemlig hvordan vi skulle begrense oss. Vi oppdaget at jo mer vi leste, desto mer burde vi utforske. Etter hvert som vi pløyde oss gjennom bøker, rapporter og tidsskrifter ble vi dessuten stadig mer kritiske til våre egne formuleringer. Ettersom vi brukte mye tid på korrigering og rettleasing, overskred vi den opprinnelige tidsplanen, og fikk noe mindre tid til mulighetsstudiet enn først tenkt.

Etter hvert som vi ble sikrere på oppgavens retning, ble mye kildemateriale utelatt fra selve teksten. Likevel var kunnskapen vi tilegnet oss en viktig del av utviklingsprosessen, og var med på å farge våre valg. I løpet av mulighetsstudiet utviklet oppgaven seg mye, og noen teorier måtte få større plass. Deriblant Kamfjords (2011) modell for *det helhetlige reiselivsproduktet*. Ved siden av landskapet fikk også stedet en stadig større betydning i oppgaven.

MULIGHETSSTUDIET

Gjennom hele litteraturstudiet har vi brukt mulighetsstudiet som referanseområde til å forankre våre idéer og strategier for de lokale opplevelsesvegene. At vi fra starten valgte oss ut et konkret vegstrekke var essensielt for oppgaven og vår læringsprosess.

Vi hadde i utgangspunktet sett for oss å arbeide mer med utformingen av de ulike tiltakene i mulighetsstudiet, men kjennskap til ny litteratur gav oss nye

perspektiver som endret oppgavens retning og form. Det var viktig å prøve ut strategiene og se hvordan disse faktisk kunne implementeres i omgivelsene og lokalsamfunnet. Vi ønsket å vise hvordan man kan gå fram for å kartlegge og bli bevisste ressurser i egne landskap, samt hvordan disse ressursene kan tilgjengeliggjøres for besøkende.

Kartleggingen

For å tilnærme oss landskapet i mulighetsstudiet valgte vi å kombinere landskapsressursanalyse med Kamfjords modell for *det helhetlige reiselivsproduktet*. Det var både spennende og utfordrende å bruke to analyseverktøy som ikke tidligere er blitt kombinert. Mengden informasjon ble stor, men vi mener det var nødvendig å bruke begge metodene, da de utfyller hverandre og sammen gir et helhetlig bilde på hvilket utviklingspotensial et område har for å bli et reisemål og attraktivt lokalsamfunn. Vi opplevde analyseverktøyet som nyttig for å kartlegge både lokale og besøkendes ønsker og behov. Strategiene og mulighetsstudiet vil kunne fungere som en modell for andre som ønsker å se hvilket potensial deres område har for å bli en lokal opplevelsesveg.

Ettersom stedene er viktige for de lokale opplevelsesvegene er kartleggingen i stor grad farget av lokalbefolkningens betraktninger, erfaringer og utsagn (sense of place). I tillegg til å gjøre oppgaven mer levende, var tiden vi brukte på intervjuer og idédugnad essensiell for å forankre oppgaven lokalt. Denne kunnskapen er viktig å ivareta i utviklingsprosessen.

Grad av detaljering

Da det for de lokale opplevelsesvegene er viktigere å se på området som helhet heller enn å se på enkelt-elementer hver for seg, valgte vi å ikke zoome oss inn på ulike delområder. Likevel er det viktig at man i lokalbefolkningen er enige om hvilke møteplasser som skal utvikles som stoppunkter langs ruten og hvordan disse på best mulig måte kan bidra til lokal utvikling samt tiltrekke besøkende.

I vårt tilfelle var idédugnaden i Svartdal avgjørende for å imøtekomme lokalbefolkningens ønske om å opparbeide en ny møteplass lengre inne i bygda (istedenfor å utvikle for eksempel dagens holdeplass som stoppunkt, som fra tradisjonell vegplanlegging ville vært det mest naturlige). Resultater av idédugnaden støtter opp under hva vi selv ser på som avgjørende for utviklingen av de lokale opplevelsesvegene, nemlig hvordan lokal forankring kan fremme tilhørighet og ønsket utvikling.

Å GÅ INN I ET LANDSKAP SOM BESØKENDE OG LOKAL

Som Merleau-Ponty (1962) påpeker, farges vår opplevelse og betraktning av vår bakgrunn og oppvekst. Som lokal (Tora) og besøkende (Helene) dukket vi ned i mulighetsstudiet med ulike forutsetninger og tanker. Særlig i kartleggingsfasen var det interessant og verdifullt med en tosidig vinkling. Tora kunne ilegge landskapselementer verdi med egne historier, mens Helene kunne fascinere seg over det mest selvsagte og hverdagslige sett med Toras øyne. Mangang hadde vi ulike oppfatninger som satt i gang viktige diskusjoner vi mener har beriket oppgaven.

Intervju og idédugnad

Intervjuene med lokalbefolkningen og reiselivsaktørene i området var en viktig inngang til arbeidet med mulighetsstudiet. Vi ønsket å kartlegge og synliggjøre lokalbefolkningens verdier og kunnskap i utviklingsprosessen.

At Tora var lokal ga oss en fordel når vi rekrutterte informanter og vi opplevde stor åpenhet og entusiasme i møte med lokalbefolkningen.

Intervjuene ga oss en utvidet innsikt i lokalbefolkningens bruk, oppfattelse og tilhørighet til landskapet, også for Tora. Gjennom intervjurunden, fikk vi stadig lyst til å prate med flere av områdets innbyggere, men oppgavens omfang la tidsbegrensninger. Likevel føler vi at intervjuene ga oss et helhetlig bilde av et relativt stort og sammensatt område.

Forbedringspotensial

At vi lærte mye av både intervjuene og idédugnaden, er det ingen tvil om. Under intervjuene kunne vi med fordel hatt med kart over området slik at informantene kunne stedfestet informasjonen og de spesifikke plassene de omtalte. I tillegg til å berike oppgaven, ville det gjort det lettere for oss å sammenfatte intervjuene, da vi brukte mye tid på å transkribere alle samtaler. Likevel så vi under idédugnaden at det å tegne på kart ikke er en selvfølge for alle og enhver. Ofte er terskelen for å skrive ned noe, større enn å fortelle.

KONKLUSJON OG VEGEN VIDERE

Med denne oppgaven har vi prøvd å besvare problemstillingen;

Hvordan kan en ny reiselivssatsing ta i bruk potensialet i det norske vegnettet for å fremme stedsutvikling og formidle variasjoner i landskapet?

Hvordan kan en slik reiselivssatsing ta form i lokalsamfunnet?

Oppgaven viser at det er et behov for en ny tankegang rundt turistvegsatsingen i Norge. Det holder ikke å skape spektakulære punkter og rasteplasser, en turistveg må gi noe tilbake til lokalsamfunnet, være pådriver for stedsutvikling og åpne opp for interaksjon mellom mennesker og landskap.

Med utgangspunkt i det norske vegnettet, tar de lokale opplevelsesvegene deg med på en reise inn i hverdagslandskapet. I bevegelsen langs kronglete veger, tett på hus og mennesker blir de besøkende en del av lokalsamfunnet. De lokale opplevelsesvegene åpner opp for møter mellom besøkende og lokale. Interaksjonen med landskapet fremmer meningsfulle opplevelser, en vekselvirkning som utvikler både landskap og individ.

De lokale opplevelsesvegene skal la lokalbefolkningen være med på å forme sine omgivelser, slik at både de sosiale og kulturelle verdiene i landskapet ivaretas og utvikles. I tillegg til å ta opp problematikken rundt den norske reiselivssatsingen, dagens vegplanlegging og reiselivets paradoks (Kamford, 2011), belyser oppgaven de utallige ressursene og tilbudene som ligger langs de norske vegene. Et mangfold av landskapsopplevelser som bør synliggjøres.

I mulighetsstudiet har vi kartlagt utviklingspotensialet i området som strekker seg fra Gvammen til Århus i indre Telemark. Innenfor rammene til de lokale opplevelsesvegene har vi arbeidet med hvordan lokale verdier bør implementeres i prosessen. Mulighetsstudiet viser et område med et betydelig utviklingspotensial, fullt av ressurser og engasjement for utvikling.

Det er å håpe at vår oppgave kan inspirere til en ny tankegang rundt vegens rolle som stedutvikler, og formidler av landskapsopplevelser, samt motivere til videreutvikling av de eksisterende turistvegene.

Vi håper at oppgaven kan støtte opp under reiselivssatsingen som allerede er påbegynt langs traséen fra Hjartdal til Flatdal, og ytterligere opplyse lokalbefolkningen om verdier i eget landskap. Kanskje kan denne traséen bli en av de første lokale opplevelsesvegene i Norge?



REFERANSELISTE

LITTERATURLISTE

- Aall, C. og Vik, M. L. (2012) Reiseliv og miljø – ei oversikt I: Forbord, M., Kvam, G. og Rønningen, M. (red.) *Turisme i distriktene*. Trondheim: Tapir akademiske forlag, 235 - 257
- Aalmo, H. P. (2017) *Statistikk for Visitnorway 2016* [Internett] Visitnorway. Tilgjengelig fra: <http://visitnorway.org/blog/2017/01/18/statistikk-for-visitnorway-2016/> [Lest 09. februar 2017]
- Aasbø, H. (1977) *Nutheim Gjestgiveri i Flatdal 100 år*. Skien: Brødrene Kjør. Bok og offsettrykkeri
- Agnew, J. A. (1987) *Place and Politics: The Geographical Mediation of State and Society*. London: Allen & Unwin
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ACDC) (2017) *Touren & Traumstraßen* [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.adac.de/reise_freizeit/attraktionen/touren-traumstrassen/default.aspx> [Lest 09. februar 2017]
- Amundsen, F. (2016) *Ny innholdsstrategi på visitnorway.com* [Internett] Visitnorway. Tilgjengelig fra: <http://visitnorway.org/blog/2016/10/10/ny-innholdsstrategi/> [Lest 09. februar 2017]
- Amundsen, I. (2014) *Vegen i landskapet. Om vakre veger*. Rapport nr. 300. Statens Vegvesen
- Andresen, J. (2016) En nasjonal attraksjon blir til. I: Løken, S.L., Dyrerud T. A. og Neste J. *Nasjonale turistveger*. Oslo: Forlaget Press, 8-11.
- Andresen, J. (20uu) *Nasjonale turistvegar – spor frå vår tid*. I: Berre, N. *OMVEG. Arkitektur og design langs 18 nasjonale turistvegar*. Oslo: Statens vegvesen, 10-13.
- Appleyard, D., Lynch, K. og Myer, J. R. (1966) *View From the Road*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology
- Arkitektur.nå (2009) *Norsk arkitekturpolitikk*. Oslo: Kultur- og kirke departementet
- Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon (1997) *Kongsberg*. Bind 9. Oslo: Kunnskapsforlaget
- Bergaust, T. E. (2017) *Veiledning med Tore Edvard Bergaust* 18.04.2017
- Berg, N. G. og Dale, B. (2015) Sted - noen nyere teoretiske tilnæringer og debatter I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (2015) *Med sans for sted. Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 31- 43
- Berre, N. (2010) *OMVEG. Arkitektur og design langs 18 nasjonale turistvegar*. Oslo: Statens vegvesen.
- Blindheim, S., Lyche L., Bowitz E. og Duun H. P. (2016) *Årsaker til kostnadsøkninger i norske vegprosjekt*. Utredningsrapport 1. Ålesund: Norconsult
- Boswijk A., Thijssen, T. og Peelen, E. (2007) *The Experience Economy- A New Perspective*. Amsterdam: Pearson Education Benelux
- Bruun, M. (2012) *Kulturlandskap* [Internett] Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/kulturlandskap> [Lest 07. april 2017]
- Bærenholdt, J. A. (2015) *Designede turiststeder: Hva får dem til å virke?* I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (2015) *Med sans for sted. Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, 65 - 78
- Cresswell (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge
- Dahlgren, S. (2002) *Geologien i Svartdal, Seljord, Telemark*. Fylkesgeologen for Buskerud, Telemark og Vestfold
- De historiske (2017) *Om oss* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.dehistoriske.no/om-oss/> [Lest 17. februar 2017]
- Den Gyldne Omvei (2012) *Den Gyldne Omvei, Indeøy 2012* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://dgo.no/wp-content/uploads/2012/05/Brosjyre_20121.pdf> [Lest 16. mars 2017]
- Den Gyldne Omvei (2017a) *Historikken til samvirket Den Gyldne Omvei* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://dgo.no/om-samvirket-den-gyldne-omvei/> [Lest 16. mars 2017]
- Den Gyldne Omvei (2017b) *Den Gyldne Omvei* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://dgo.no/om-samvirket-den-gyldne-omvei/> [Lest 16. mars 2017]
- Draper, R. og Petty, K. (2001) The National Scenic Byways Program: On the Road to Recreation. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance* [Internett] Volume 72:1, 27-31. Tilgjengelig fra <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/07303084.2001.10605816> [Lest 10. Februar 2017]
- Digitalt museum (2017) *Ambjørndalen* [Internett] Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/021085848209/ambjorndalen> [Lest 12. April 2017]
- Dokk Holm, E. (2012) *Veien til nasjonens ende. Arkitektur N*, årgang 94 (8/12), 50-52.
- Ellefsen K. O. (20uu) *Meirverdi langs turistvegar*. Arkitektur og design. I: Berre, N. *OMVEG. Arkitektur og design langs 18 nasjonale turistvegar*. Oslo: Statens vegvesen, 14-21.
- Europarådet (2000) *Den europeiske landskapskonvensjonen* [Internett] Regjeringen.no. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/internasjonalt-plansamarbeid/landskapskonvensjonen/om-konvensjonen/europeisk-landskapskonvensjon-norsk-teks/id426184/> [Lest 22. februar 2017]
- Feste (2017) Telefonsamtale med Tone Telnes, representant for Feste Grenland, 28. februar 2017
- Fiskevold, M. (2011) *Veien som vilje og forestilling*. Doktorgradsavhandling. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, Universitet for miljø- og biovitenskap
- Fitje, A. (2001) *Turisme i Noreg- ei samfunnssak?* Oslo: Det Norske Samlaget
- Flagestad, A. (2006) *Opplevelsesøkonomien på vei*. *Magma – Econas tidsskrift for økonomi og ledelse* [Internett] 3/06. Tilgjengelig fra: <https://www.magma.no/opplevelsesoekonomien-paa-vei> [Lest 07. februar 2017]
- Flognfeldt, T. (1995) *Areal, sted og reiserute*. Bergen: Fagbokforlaget
- Flø, Bjørn Egil. (2013) *Me og dei andre: Om lindukar, Framstegspartiet og bygda som sosial konstruksjon*. *Sosiologisk Tidsskrift*. vol. 21 (2), 152 - 168
- Forbord, M. (2012) *Hvor «stort» er reiselivet i distriktene? Omsetning og sysselsetting* I: Forbord, M., Kvam, G. og Rønningen, M. (red.) *Turisme i distriktene*. Trondheim: tapir akademiske forlag, 27-45
- Forente nasjoner (2016) *Hva er bærekraftig utvikling?* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.fn.no/Tema/Baerekraftig-utvikling/Hva-er-baerekraftig-utvikling> [Lest 17.februar 2017]
- Forgey, B. (1989) *Parkway Design a lost art?* Landscape Architecture
- Gardåsen, T. K. (1994) *Gamle Telemark*. Skien: Fylkesmuseet for Telemark og Grenland
- Goeldner, C. R. og Ritchie, J. R. B. (2003) *Tourism: principles, practices, philosophies*. Hoboken: N.J. Wiley
- Hanen (2017a) *Om Hanen* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.hanen.no/om_hanen> [Lest 17.februar 2017]
- Hanen (2017b) *Vegghanen* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.hanen.no/vegghanen> [Lest 17.februar 2017]
- Haukeland, P. I. og Brandtzæg, B. (2010) *Opplevelseslandskapet. En ressurs for nyskaping, bred verdiskaping og bærekraftig stedsutvikling i Hjartdal og Svartdal*. TF-notat nr. 13/2010. Telemarksforskning
- Hjelseth, A. (2014). *Verdiskapningsprogram for Ibsen og Munch – er det mulig?* Foredrag om verdiskapningsprogram. Telemarksforskning.
- Horgen J. E. (2012) *Kvalitetssikring 2, Prosjekt: E134 Gvammen-Århus*. Oslo: Holte Consulting
- Hvattum, M. (2010) *Veien og landskapet* [Internett] Aftenposten 26. februar. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/mening/kronikk/Veien-og-landskapet-228762b.html> [Lest 14. januar 2017]
- Imsen, G. (2010) *Elevers verden. Innføring i pedagogisk psykologi*. 4. Utgave. Oslo: Universitetsforlaget
- Ingold, T. (2011) *Being alive. Essays on movement, knowledge and description*. Oxon: Routledge
- Inndeling av barskogene (u.å) [Internett] Miljødirektoratet. Tilgjengelig fra: <http://www.miljodirektoratet.no/old/dirnat/attachment/710/Kap%203%20Inndeling%20av%20barskogene.pdf> [Lest 7. april 2017]
- Innherred reiseliv AS (2017) *Den Gyldne Omvei* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.trondelag.com/attraksjoner/Den_Gyldne_Omvei/650805/> [Lest 16. mars 2017]
- Innovasjon Norge (2014-2020) *Reiselivsstrategi 2014-2020*. Innovasjon Norge. Oslo
- Innovasjon Norge (2015) *Nøkkeltall for norsk turisme 2015*.
- Innovasjon Norge (2017a) *Om Innovasjon Norge* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.innovasjon Norge.no/no/Om-Oss/omoss/> [Lest 22. mars 2017]
- Innovasjon Norge (2017b) *Bygdeutviklingsprisen - tidligere vinnere* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.innovasjon Norge.no/no/Kontorer-i-Norge/nordland/Nyheter/bygdeutviklingsprisen-2014/bygdeutviklingsprisen---tidligere-vinnere/> [Lest 16. mars 2017]
- Innovasjon Norge (u.å) *Håndbok for reismålsutvikling* [Internett] 3. utgave av Hvitebok for reismålsutvikling. Tilgjengelig fra <http://www.innovasjon Norge.no/contentassets/8fd051daff-be49e5b7b64f2b3760d6f3/in_handbok_final_online_191115.pdf> [Lest 16.februar 2017]
- Jacobsen, J. K. S. og Antonsen, H. (2007). *Turistvægar i Sverige och utomlands, visioner, konsept och planeringskriterier*. Rapport 875. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Jacobsen, J. K. S. og Grue, B. (1997). *Nasjonale turistveger i Norge*. Rapport 372. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Kamfjord, G., Lykkja, H. og Puschmann, O. (1997) *Landskapet og reiselivsproduktet*. NIJOS Rapport 4/97/ISBN 82-7464-102-7. Nærings- og energidepartementet. Ås: Norsk Institutt for jord- og skogkartlegging
- Kamfjord, G. (2011) *Det helhetlige reiselivsproduktet*. Bind 1 Innføring. Fagspesialisten: Oslo
- Kampevold Larsen, J. (20uu) *Turistvegernes former*. I: Berre, N. *OMVEG. Arkitektur og design langs 18 nasjonale turistvegar*. Oslo: Statens vegvesen, 22-27.
- Kobro, L. U., Vareide, K., Haukeland, P. I. og Jervan, B. (2013) *Duett eller duell. Reiseliv og lokalsamfunnsutvikling*. Bø i Telemark: Telemarksforskning
- Kulturlandskaps senteret (2017a) *Kulturlandskaps senteret* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://kulturlandskaps senteret.no/> [Lest 21.april 2017]

Kulturlandskapscenteret (2017b) *Kulturlandskapscenteret lokalt* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://kulturlandskapscenteret.no/kulturlandskapet-lokalt/>> [Lest 21.april 2017]

Langfors, S. (2017) Intervju med samfunnsutvikler for bosetting og næring i Hjartdal kommune, 02.mars 2017

Lauritzen, P. R. (2016) *Norges beste omveier. Veien til gode opplevelser*. Oslo: Norges Automobil-Forbund (NAF), i samarbeid med Norsk kulturarv

Lauritzen, P. R. (2017) Samtale med Per Roger Lauritzen, Redaktør av NAF veibok, 24. januar 2017

Levin, D. R. (1988) *Scenic BYWAYS*. USA: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration

Lyngnes, S. (2007) *Kultur og turistattraksjoner. Jakten på det norske. Jakten på opplevelser*. Oslo: Universitetsforlaget

Lønning, D. J. (2004) *Landskapet som ressurs i kulturøkonomien – opplevingar fra det Skotske høglendet og Island*. Bø i Telemark: Telemarksforkning

Mellingen, O. (2017) *Vi gir oss ALDRI*. Telemarksavisa 28. januar [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.ta.no/kommentar/ove-mellingen/helg/vi-gir-oss-aldri/f/5-50-309616>> [Lest 30. januar 2017]

Merleau-Ponty, M. (1962) *Phenomenology of Perception*. London: Routledge & Kegan.

Miljødirektoratet (2016) *Kulturlandskap* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.miljostatus.no/tema/naturmangfold/kulturlandskap/>> [Lest 14. april 2017]

Mossberg, L. (2003) *Å skape opplevelser – fra OK til WOW!* Bergen: Fagbokforlaget

Nasjonale turistveger (2017) *Turistvegseksjonen i Statens vegvesen* [Internett] Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <<http://www.nasjonale turistveger.no/no/om-oss/Organisasjon/turistvegseksjonen>> [Lest 15. februar 2017]

Naturhistorisk museum (2015) *Kulturlandskap* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.nhm.uio.no/skoletilbud/undervisning-sopplegg/hovedoya/planter/kulturlandskap/>> [Lest 12. april 2017]

Naturstyrelsen (2012) *Naturstyrelsen overtager Margueritruen*. [Internett] Miljø- og fødevarerministeriet. Tilgjengelig fra: <<http://naturstyrelsen.dk/nyheder/2012/jan/naturstyrelsen-overtager-margueritruen/>> [Lest 13. februar 2017]

NHO Reiseliv (2017) *Reiselivsmelding klar – NHO Reiseliv tror på jobbvekst* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.nhoiseliv.no/vi-mener/stortingsmelding-reiseliv/nyhet/reiselivsmeldingen-lansert/>> [Lest 19. mars 2017]

NHO Telemark (2015) *Glokalisering er veien å gå* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.nho.no/Om-NHO/Regionforeninger/NHO-Telemark/Nyheter/medlemsmote-i-nho-reiseliv-sor--norge/>> [Lest 24.april 2017]

Nordby, G. og Wagn, A. H. (2007) *Kulturlandskap i Hjartdal, Notodden og Seljord*. Oslo: Tun forlag

Norges Automobil-Forbund (NAF) (2017) *Historie* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.naf.no/om-naf/om-organisasjonen/historie/>> [Lest 03. februar 2017]

Norges luftforbund (2017) *Norgescup Paragliding XC Hjartdal* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.nlf.no/aktivitet/hang-gliding-paragliding/norgescup-paragliding-xc-hjartdal-0>> [Lest 11. april 2017]

Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) (Arkiva) A:765 Forbygning mot Flatdøla overfor Flatsjø 1927 – 1958

Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) (Arkivb) A:796 Ytterligere forbygning mot Flatdøla 1927 – 1986

Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) (1928) Brev til «vasdragsdirektøren, Oslo» NVE 2398/ V1928

Norsk kulturarv (2017a) *Om stiftelsen Norsk Kulturarv* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.kulturarv.no/om-norsk-kulturarv/om-stiftelsen-norsk-kulturarv>> [Lest 17.februar 2017]

Norsk kulturarv (2017b) *Olavsrosa* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.kulturarv.no/om-norsk-kulturarv/om-stiftelsen-norsk-kulturarv>> [Lest 17.februar 2017]

Nygaard, P. (2014) *Store drømmer og harde realiteter*. Vegbygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960. Oslo: Pax Forlag

Nærings- og handelsdepartementet (2012) *Destinasjon Norge, Nasjonal strategi for reiselivsnæringen*. Oslo: Regjeringen

Pine, B. J. og Gilmore, J. H. (1999) *The Experience Economy. Work is theatre & every business a stage*. Boston: Harvard Business School Press

Potteiger, M. og Purinton, J. (1998) *Landscape Narratives*. New York: John Wiley & Sons, Inc.

Puschmann, O. (2005) *Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*. NIJOS rapport 10. Ås: Norsk institutt for jord- og skogkartlegging

Regjeringen (2004) *Brev til kommunene m.fl – Den europeiske landskapskonvensjonen*. Brev. 02.03.2004. Miljøverndepartementet

Rue, H (2017) Samtale med Høye Rue, Fastboende i Flatdal, 02.03.17.

Rønning, M. (2012) Innovativ bygdeturisme? I: Forbord, M., Kvam, G. og Rønningen, M. (red.) *Turisme i distriktene*. Trondheim: tapir akademiske forlag, 109-132

Sandsdalen, I. K. (1995) *Landskap*. Oslo: Atheneum Forlag.

Schei, O. P. (2003) Hjartdal-Svartdal area in Hjartdal and Seljord municipality, County of Telemark

Seljord og sogene (2017) *Kikkeskåp i sogelandskapet* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.bsite.no/seljordogsogene/Admin/innhold/pdf/kikkeskap.pdf>> [Lest 11. april 2017]

St. meld. nr 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

St. meld. Nr 33 (2016- 2017) Nasjonal transportplan 2018- 2029

Statens vegvesen (1997) *Veg og kulturmiljø*. Håndbok 197/V132. Vegdirektoratet

Statens vegvesen (1998) *Veg og reiseliv*. Håndbok 205/V133. Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2004) *Satsingsområde nasjonale turistveger 2002-2015*: prosjektdirektiv. Oslo: Statens vegvesen

Statens vegvesen (2010) Møte med Seljord og Hjartdal kommune. Skien Fylkeshus 14.12.2010

Statens vegvesen (2014) *Veg- og gateutforming*. Håndbok N100. Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2016a) *Vakre vegars pris* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Arkitektur+og+landskap/Vakre+veggers+pris?lang=nn>> [Lest 02. februar 2017]

Statens vegvesen (2016b) *Veg- og gateutforming*. Høringsutgave til håndbok N100. Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2017a) *Trafikantens opplevelse langs riksvei 3* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3opplevelse>> [Lest 19. januar 2017]

Statens vegvesen (2017b) *Vakre vegers pris – tidligere vinne-re* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Arkitektur+og+landskap/Vakre+veggers+pris/Vakre+veggers+pris--+tidligere+vinne-re?lang=nn>> [Lest 03. februar 2017]

Statens vegvesen (2017c) *E134 Gvammen-Århus* [Internett] Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e134lifjellet>> [Lest 14. mars 2017]

Statens vegvesen (2017d) *Retningslinjer for bruk av varemerket* [Internett] Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <<http://www.nasjonale turistveger.no/no/om-oss/logo>> [Lest 27.mars 2017]

Statens vegvesen (2017e) *Om Statens vegvesen* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/Om+organisasjonen>> [Lest 22. mars 2017].

Statistisk sentralbyrå (2016) *Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2016* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befsett>> [Lest 22. februar 2017]

Store Norske leksikon (2017) *Telemark* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/Telemark>> [Lest 03. april 2017]

Store norske leksikon (2012) *Telemarkskanalen* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/Telemarkskanalen>> [Lest 10. april 17]

Storrusten, A. (2017) Intervju med kultursjef i Seljord kommune, 03. mars 2017

Styregruppen (2008) *Kriterier for Margueritruen, fra styregrup-pemøte 2. september* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.nordfynskommune.dk/referater/ITGbaxFY7P19Qyawl22a7Q.pdf>> [Lest 15. februar 2017]

Svardal, S. (2011) *Entreprenørskap og planlegging*. Plankonferansen i Hordaland. Telemarksforskning: Hordaland 08.11.2011

Syklistene (2017) *Om oss* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.syklistene.no/tur/>> [Lest 03. april 2017]

Tarssanen, S. og Kylänen, M (2006) What is Experience? I: Tarssanen, S. (red.) *Handbook for Experience Tourism Agents*. Rovaniemi: University of Lapland Press, 8-23

Telnes, B. (2016) Gruvedrift og bondeopprør i Vest-Telemark før 1550: I Rui, O. V. (2016) *Kultur og historie*. Årsskrift for Seljord Sogelag 2016-2017. Notodden: Telemark trykk AS, 129-133

Telnes, S. (1981) *Folkeminne frå Telemark*. Seljord: Nemnda

Tjade, A. S. (1994) *Vegvesenets virksomhet sett i reiselivsperspektiv*. Arbeidsdokument av 2. mai. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

U.S. Department of Transportation (2017) *About America's Byways* [Internett] Federal Highway Administration. Tilgjengelig fra: <<https://www.fhwa.dot.gov/byways/about>> [Lest 10. februar 2017].

Vareide, K. (2011) *Attraktivitetspyramiden, hvilken steder er attraktive og hvorfor*. Konferanse om vekstkraft og attraktivitet. Telemarksforkning: Finnsnes 25.05.2011

Vest-Telemark (2017) *Svartdal* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.vest-telemark.no/BU/Bygdene/Svartdal>> [Lest 11. april 2017]

Visitdenmark (2017) *Margueritruen* [Internett] Visitdenmark. Tilgjengelig fra: <<http://www.visitdenmark.dk/da/danmark/attraktioner/margueritruen>> [Lest 09. februar 17]

Visit Rjukan (2017) *Gaustadtoppen* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.visitrjukan.com/severdigheter/gaustadtoppen>> [Lest 11. april 2017]

Visit Telemark (2017a) *Eventyret Heddal stavkirke* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.visittelemark.no/featured-pages/aktuelt-naa/eventyret-heddal-kirke>> [Lest 11. april 2017]

Visit Telemark (2017b) *Sjøormtårnet* [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.visittelemark.no/opplev-telemark/sjoormtarnet-p539803>> [Lest 11. april 2017]

Walmsley, D. J. (2003) *Rural tourism: a case of lifestyle – led oppoertunities*. Australian Geographer 34(1): 61-71

Zerwekh T. K. (2016) *Nasjonale turistveger. Nasjonal attraksjon med internasjonalt gjennomslag*. Foredrag ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, 10. november. Statens vegvesen

FIGURLISTE

- 1: Egenprodusert illustrasjon av Telemarksforskningens *Kvadrupel heliksmode*ll (Svardal, 2011: Hjelseth, 2014)
- 2: Egenprodusert illustrasjon av Pine og Gilmores (1999) *opplevelsesdimensjoner*. Bilder hentet fra: <http://forskning.no/sites/forskning.no/files/styles/full_width/public/228010_luktesans_ny_None.jpg?itok=Jqpi1nFu>, <https://i.ytimg.com/vi/7jTyvm27EsE/maxresdefault.jpg>, <http://www.dagsavisen.no/polopoly_fs/1.749007.1467710017!/image/image.jpg_gen/derivatives/169_980/image.jpg> (03. februar 2017)
- 3: Egenprodusert illustrasjon av Vygotskys *proksimale utviklingsone* (Imsen, 2010)
- 4: Egenprodusert illustrasjon av Appleyard mfl. (1966:18) sine *sekvensoverganger*
- 5: Egenprodusert illustrasjon av Appleyard mfl. (1966:51) sin *sekvensanalyse*
- 6: Egenprodusert illustrasjon av Appleyard mfl. (1966:15) sine *landemerker*
- 7: Egenprodusert illustrasjon av Kamfjords (2011) modell for *det helhetlige reiselivsproduktet*
- 8: Egenprodusert illustrasjon av Telemarksforskningens *attraktivitetspyramide (Kobro m.fl, 2013)*
- 9: Egenprodusert illustrasjon inspirert av Kamfjord (2011) sine teorier om reisevalg. Bilder hentet fra: <https://static1.squarespace.com/static/52308006e4b0f28ef27dbdc3/t/55b9e39be4b08c5dba480bb1/1438245792006/Skj%C3%A6rg%C3%A5rdsparadiset-web.jpg?format=1500w>, <http://gamle.levanger.kommune.no/foto/kulturlandskap/060528_kulturl skap_05_1600.jpg>, <http://spirea.no/wp-content/uploads/2015/10/2014_07_12_8922.jpg>, <http://nordnorge.com/sites/n/nordnorge.com/files/f1fc56bbcf54286f9aebf056b7516ca6.jpg>, <http://www.citizen.tekk.com/wp-content/uploads/2017/01/slide-01.jpg>, <https://inatur.s3-eu-west-1.amazonaws.com/filer/50cf01fada0625f82e23350a/53b08427e4b082b465ff388b_w>, <http://3.bp.blogspot.com/-qjFNzgVXj0U/UanbybDGfzI/AAAAAAAAEyc/uxb1aywG6U/s1600/036.JPG>, <https://gfx.nrk.no/Hn5su4JlCBP7Q8dcGXICACPFf2H4aXMHVxxt6qVxxw>, <https://static1.squarespace.com/static/555e1fe3e4b06ffb7e918c49/t/560e4624e4b075a6562d186f/1443776059789/> (5. februar 2017)
- 10: Egenprodusert illustrasjon av dimensjonsklasser for veg. Informasjon hentet fra Statens vegvesens håndbok for *veg- og gateutforming*, 2016
- 11: Egen tegning: vegen over
- 12: Egen tegning: vegen rundt
- 13: Egen tegning: vegen gjennom
- 14: Egenprodusert illustrasjon av fordelingen av *Nasjonale turistveger* i Norge. Informasjon hentet fra Statens vegvesen
- 15: Skjermdump av Nasjonal turistvegskilt
- 16: Egenprodusert illustrasjon av den *Gyldne Omvei*. Informasjon hentet fra <http://dgo.no/> (15. februar 2017)
- 17: Egenprodusert illustrasjon av fordelingen av *Scenic Byways* i USA. Informasjon hentet fra: U.S Department for Transportation
- 18: Skjermdumper av *Scenic Byways* ulike skilt og logoer. Informasjon hentet fra Levin (1988)
- 19: Egenprodusert illustrasjon av fordelingen av turistruter i Tyskland. Informasjon hentet fra: <https://www.adac.de/reise-freizeit/attraktionen/touren-traumstrassen/default.aspx>
- 20: Skjermdumper av turistvegskilt i Tyskland, *Romantische Strasse* og *Deutsche Alpenstrasse*
- 21: Egenprodusert illustrasjon av *Margueritru*ten i Danmark. Informasjonen hentet fra <visitdenmark.no> (17. februar 2017)
- 22: Skjermdump av Margueritruveskilt
- 23: Egenprodusert illustrasjon av verdensveven
- 24: Egenprodusert modell av vår *opplevelsesstige*
- 25: Egenprodusert modell over mulige *lokale opplevelsesveger* med utgangspunkt i NAFs håndbok for *Norges beste omveger*
- 26: Egenprodusert skilt og logo for de lokale opplevelsesvegene. Skjermdump av Nasjonal turistvegskilt
- 27: Egenprodusert forslag til skilting, vegvisning og informasjon langs de lokale opplevelsesvegene
- 28: Egenprodusert illustrasjon samspill mellom turist, lokal-samfunn og landskap
- 29: Egenproduserte ikoner av ulike trafikantgrupper
- 30: Egenprodusert illustrasjon av vegen og landskapsrommet
- 31: Egenprodusert modell for hvordan få status som *lokal opplevelsesveg*
- 32: Egenprodusert illustrasjon av skilting langs lokale opplevelsesveger
- 33: Egenprodusert illustrasjon: introduksjon til mulighetsstudiet
- 34: Egenprodusert illustrasjon: introduksjon til mulighetsstudiet
- 35: Egenprodusert illustrasjon: introduksjon til mulighetsstudiet Kartmateriale hentet fra google maps
- 36: Egenprodusert illustrasjon: introduksjon til mulighetsstudiet
- 37: Egenprodusert illustrasjon av landemerker i området
- 38: Egenprodusert illustrasjon over landemerker, fjellene. Bilder hentet fra: <https://peakbook.org/gfx/images/1/d0/500fjell_mot_m%C3%A6lfjell.jpg/500fjell_mot_m%C3%A6lfjell-1.jpg> (04. april 2017), <https://peakbook.org/no/peakbook-element/643/no/Bindingsnuten.html> (04. april 2017), <http://static.panoramio.com/photos/large/4119827.jpg> (04. april 2017)
- 39: Skjermdump av reguleringsplan for Gvammen. Hentet fra: <http://3d.kommunekart.com> (03. april 2017)
- 40: Skjermdump av reguleringsplan for Århus. Hentet fra: <http://3d.kommunekart.com> (03. april 2017)
- 41: Egenprodusert illustrasjon over den nye tunnelforbindelsen mellom Gvammen og Århus i Telemark
- 42: Egenprodusert illustrasjon over områdets tilgjengelighet
- 43: Egenprodusert illustrasjon over større attraksjoner i nærområdet
- 44: Egenprodusert illustrasjon over rundturer i området
- 45: Egenprodusert illustrasjon over landskapets hovedform
- 46: Egenprodusert kart over hydrologi.
- 47: Egenprodusert kart med snittstreker over ulike landskapsrom i området. De tilhørende snittene følger på side 100- 103
- 48: Egenprodusert sekvensanalyse med sekvensoverganger inspirert av Appleyard m.fl. (1966). Tilhørende fordyning om sekvensovergangene følger på side 100-103
- 49: Egenprodusert illustrasjon over det sammenhengende kulturlandskapet i området
- 50: Egenprodusert kart over segn og soger i landskapet
- 51: Egenprodusert kart over fellesgoder i området
- 52: Egenprodusert kart over kirker og kapeller i området
- 53: Egenprodusert kart over sykkeltraseer i området planlagt av *Feste arkitekter*
- 54: Egenprodusert kart over merka turstier i området
- 55: Egenprodusert kart over næringsvirksomhet i området
- 56: Egenprodusert kart over reiselivsaktører i området
- 57: Egenprodusert kart over tilrettelagte attraksjoner i området
- 58: Egenprodusert bildecollage. Bildene er kildehenvist i bildelista, med unntak av bildene hentet fra: <http://www.lien-fjellgard.no/selskap/#jp-carousel-249>, <https://static1.squarespace.com/static/56f05fd4a3360cea328a2b9a/57430b4a8a65e2e080a683eb/574356b95559862ff4040495/1464032126197/familie-selskap-nutheim-stakk-telemark.jpg>, <nutheim.no> og <https://www.facebook.com/nordbogard/photo/a.294534684081266.1073741828.289999191201482/404456209755779/?type=3&theater>
- 59: Egenprodusert aktørkart for området
- 60: Egenprodusert skiltgruppe for enhetlig orientering langs de lokale opplevelsesvegene
- 61: Egenproduserte figur over aktiviseringslek
- 62: Egenproduserte kart over møteplasser og inngangssoner i området
- 63: Kart hentet fra: <kilden.skogoglandskap.no> med utvalgte markeringer
- 64: Skjematisk fremstilling av funnene på idédugnaden
- 65: Skjematisk fremstilling av vegforbindelser i Svartdal
- 66: Skjematisk fremstilling av innganger, ny møteplass og ny sykkeltrasé i Svartdal
- 67: Konseptuell fremstilling av møteplassen i Svartdal. Bakgrunnsfoto: Privat
- 68: Konseptuell fremstilling av inngangssone for gående og syklende i Svartdal
- 69: Konseptuell fremstilling av inngangssone for kjørende i Svartdal
- 70: Forslag til rundturer med utgangspunkt i møteplassen i Svartdal
- 71: Lengde og høydeprofiler til de ulike rundturene. Fremstilt med grunnlag i <Norgeskart.no>
- 72: Skjematisk fremstilling av runden om Blika gruver med vegvisere og informasjon
- 73: Konseptuell fremstilling av Blika gruver med informasjonstavler
- 74: Konseptuell fremstilling av informasjonstavle i Lauvingslia Liteig

BILDELISTE

Forside: Privat

S. 8-9: Privat

S. 14: Privat

S. 18: Skjermdump fra <http://www.hanen.no/> og <http://www.kulturarv.no/>

S. 19: Privat

S. 20-21: Lena Johnson. Hentet fra: <http://dgo.no/inspirasjon/> (02. mai 2017)

S. 22: Privat

S. 26: Hentet fra: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/4d/36/64/4d3664f7a4a480b3d200550ebf22e9c1.jpg> (20. januar 2017)

S. 27: Hentet fra: <http://ap.mnocdn.no/images/3bb0b5c2-7d68-4771-8510-ce7599ccbcaa?fit=crop&ch=810&q=80&w=1440> (20. januar 2017)

S. 33: Skjermdump fra <Visitnorway.no>

S. 34: Hentet fra: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/e5/Gjende_from_Besseggen.jpg/1200px-Gjende_from_Besseggen.jpg> (25. januar 2017)

S. 37: Andre Jenny. Hentet fra: <http://www.travelandleisure.com/slideshows/americas-best-road-trips/27> (10. februar 2017)

S. 39: Knut Opeide. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3opplevelse/landskapskunst/landskapskunst> (26. mars 2017)

S. 41: Jarle Wæhler, Statens vegvesen. Hentet fra: <http://www.nasjoaleturistveger.no/no/turistvegene/gamle-strynefjellsvegen> (14. februar 2017)

S. 44-45: Per Ritzler, Statens vegvesen. Hentet fra: <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images/Aurlandsfjellet?f=c=browse&queryid=1&order=rank&column=6&distview=overview&view=preview&fileid=5&fluid=img10%2F011188.jpg> (14. februar 2017)

S. 47: Lena Johnsen. Hentet fra: <http://dgo.no/inspirasjon/> (23. februar 2017)

S. 53: *Landeveg:* Hans Kristian. Hentet fra: <https://www.terrengsykkel.no/ubb/ubbthreads.php?ubb=showflat&Number=2318780> (28. mars 2017); *Rushtrafikk:* Scanpix, Lise Åserud. Hentet fra: <http://forskning.no/samferdsel/2014/12/samferdsel-i-oslo-akershus> (28. mars 2017)

S. 57: *Hjelle Hotell:* Stephanie Taylor. Hentet fra: <https://www.flickr.com/photos/stevieart/1299978159/> (29. mars 2017)

Eidsdal: Hentet fra: https://s3.amazonaws.com/gs-geo-images/5af9c3b5-2d46-4f5c-b751-0434ca16059c.jpg (29. mars 2017)

S. 58: Helgøya: hentet fra: <http://static.panoramio.com/photos/original/92810931.jpg> (29. mars 2017)

S. 59: *Risør:* hentet fra: <http://static.panoramio.com/photos/original/5375080.jpg> (29. mars 2017). *Telemark:* Hamish Moore. Hentet fra: <http://d2mve4pl256l37.cloudfront.net/globalassets/hiking-pictures/southern-norway/ruiplassen_berglastien_dalen_edisborg_foto_hamishmoore_forside3-1400.jpg?width=800> (29. mars 2017)

S. 63: Privat

S. 64: Hentet fra: <http://www.nasjoaleturistveger.no/> og <https://www.naf.no/medlemskap/medlemsfordeler/norges-vakreste-bilturer/> (29. mars 2017)

S. 74- 75: Privat

S. 76: Privat

S. 84- 87: Privat

S. 88- 89: Skjermdump fra Google maps

S. 90: Hentet fra: <https://www.telemark.no/var/ezflow_site/storage/images/media/images/kulturminner/nyere-tid/_mg_7649-ingress/40531-1-nor-NO/_MG_7649-ingress_reponsive_06.jpg> (30. mars 2017)

S. 91: Seljord Sogelag

S. 94: Privat

S. 96- 97: *Flatsjå:* Zacharias Grøstad. *Hjartdal bygdemølle:* Privat. *Rjukanfossen:* Zacharias Grøstad. *Badedammen i Hjartdal:* hentet fra: http://ljo-s.blogspot.no/2014/06/herlig-dag-pa-slattefestival.html (06. april 2017)

S. 100: *Gvammen:* skjermdump fra google maps. *Nordbygda:* hentet fra: <https://www.telemark.no/Vaare-tjenester/Kulturminner/Maanedens-kulturminne/Kulturlandskapet-i-Nordbygdi> (07. april 2017)

S. 101: *Ambjørndalen:* skjermdump fra Google maps. *Svartdal:* skjermdump fra Google maps

S. 102- 103: Privat

S. 104: Hentet fra: <http://static.panoramio.com/photos/original/40901547.jpg> (07. april 2017)

S. 105: *Flatdøla sett fra helikopter:* Privat. *Oversvømmelse i Flatdal:* Seljord Sogelag

S. 106: Privat

S. 107: *Apolloommerfugl:* hentet fra: <http://www.kristvi.com/sf/parnassius_apollo1_mf.jpg> (08. april 2017) *Søstermarihand:* Zacharias Grøstad. *Eng:* Zacharias Grøstad. *Kuer:* Privat. *Røyser og steingjerder:* Privat

S.108: Hentet fra: <https://dms-cf-08.dimu.org/image/012wWwQrjgoU?dimension=1200x1200 (08. april 2017)

S.109: *Su-Hovland:* hentet fra: <https://dms-cf-05.dimu.org/image/012wWWWtqZcw?dimension=1200x1200> (08. april 2017). *Tradisjonell gårdsdrift:* Seljord Sogelag

S.110: Slätteeng: Zacharias Grøstad. Slättefestival: hentet fra: <https://dms-cf-05.dimu.org/image/012wWWWtqZcw?dimension=1200x1200> (08. april 2017)

S. 111: *Stabbur Uppigard Natadal:* Privat. *Lien Fjellgard:* Hentet fra: <http://www.lien-fjellgard.no/wp-content/uploads/2014/12/G%C3%A5rden_galleri6.jpg> (07. april 2017). *Flatdal:* Skjermdump fra Google maps

S. 112: Privat

S. 113: *Eldre bilde av Tunvollen:* Seljord Sogelag. *Nyere bilde av Tunvollen:* Lasse Tur

S. 114: Utsnitt fra Landsbyen i Flatdal. *Øverst:* hentet fra: <http://3.bp.blogspot.com/_rB58kUDUVW8/TDlyR4PwbTI/AAAAAAAAABo8/c0MLNZ5AKE4/s1600/a20100710_37.JPG> (07. april 2017). *Midterst og nederst:* Privat

S. 115: Private bilder, kart hentet fra NVEs arkiver

S. 116: Seljord Sogelag

S. 117: Hentet fra: <http://www.galleriheer.no/telemark_tg.jpg> (08. april 2017)

S.118: *Erlend Grøstad:* hentet fra: <https://www.guldenkunstverk.no/erlend-grstad/> (08. april 2017). *Kunstlåven i Seljord:* hentet fra: <https://www.naf.no/remote/www.naf.no/globalasets/ruteplanlegger/telemark/seljord/seljord-foto-per-roger-lauritzen.jpg> (08. april 2017)

S. 119: Hentet fra: <http://www.flateyjarbok.no/upload/imag-es-master/akr-studio.jpg> (08. april 2017)

S. 120: *Tårån i troppin:* hentet fra: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/564x/bc/75/a5/bc75a5f055c776ecff3a4c23af95

e77c.jpg (09. april 2017). *Skuldalsbruri:* hentet fra: <https://static1.squarespace.com/static/55eed5ece4b00f678f43f21f/55f164b6e4b0d6287c8501f7/55f16797e4b099defd578028/1442394439555/20110511-sogene-0476.jpg> (09. april 2017). *Ljose- Signe:* Privat

S. 121: *Gunnegrov og Spådomsnuten:* Skjermdump fra <http://3d.kommunekart.com>. *Tårån i troppin og Dalegubben:* Philipp Dommen

S. 122: Zacharias Grøstad

S. 123: Hentet fra: <http://www.varden.no/kultur/ungdommer-sjarmerte-pa-kappleiken-1.1452958> (09. april 2017)

S. 125: *Fleirbrukshuset:* hentet fra: <https://www.facebook.com/svartdalsgrenda/photos/a.401295860044563.1073741829.372253926282090/641602632680550/?type=3&theater> (09. april 2017). *Bergtun:* hentet fra: <http://scontent.cdnins.tagram.com/t51.2885-15/s480x480/e35/14272044_1106937299372495_730633683_n.jpg?ig_cache_key=MTM0MjE1MjQ4NDczNDQ3NTQxOQA%3D%3D.2> (09. april 2017) *Nutheimdammen:* Privat

S. 126: *Melsom kapell:* hentet fra: <https://pics.qxdstatic.no/20_817078848_Big/motiver/telemark-kapellet-1959-veg-mot-noer-steteig-svartdal.jpg> (10. april 2017). *Hjartdal kirke:* Privat *Prestegården med kapell:* hentet fra: <http://4.bp.blogspot.com/_GfuANvSHQc/Tb3CC1LFIdI/AAAAAAAAACZI/Z1SKBqy0i3A/s1600/IMGP5291.JPG> (10. april 2017). *Flatdal kirke:* Privat

S. 127: Blika Gruver: *Fra venstre:* Seljord sogelag. *Midten og høyre:* privat. *Kuledioritt:* hentet fra: https://dms-cf-08.dimu.org/image/032s9YeBdZCP?dimension=1200x1200 (10. april 2017). *Blåveis:* hentet fra: http://test.skiforeningen.no/img/publish/8302.jpg (10. april 2017)

S. 128: Privat

S. 130: *Mælefjell:* Privat. *Skarsvegen:* Hentet fra: <https://www.facebook.com/pg/svartdalsgrenda/photos/> (28. april 2017)

S. 133: Privat

S. 135-140: *Nordbø pensjonat:* hentet fra: <http://t-ec.bstatic.com/images/hotel/max500/409/40985998.jpg> (14. april 2017) *Nutheim gjestgiveri:* hentet fra: <http://www.touristphoto.no/images/telemark/nutheim%20nedfra.jpg> (14. april 2017) *Lien fjellgard:* hentet fra: <http://kulturarv.no/sites/all/files/styles/page_main_image/public/3764566.jpg?itok=o93uhofc> (14. april 2017) *Hjartdal fjellstoge:* hentet fra: <http://www.storhytte.no/Galleri/var/albums/Hjartdal-Fjellstoge-utebilder---sommer/filename_355.jpg?m=1361090601> (14. april 2017) *Uppigard Natadal:* hentet fra: <http://www.natadal.no/bilde/natadalgard.jpg> (14. april 2017) *Kvåle din gard:* Anita skogheim. hentet fra: <http://www.no/bedrift/311> (14. april 2017) *Nordbø gard og stule:* hentet fra: https://www.facebook.com/nordbogard/photos/a.294534684081266.1073741828.289999191201482/404456209755779/?type=3&theater (14. april 2017) *Su-Hovland:* hentet fra: <http://www.touristphoto.no/images/telemark/telem%202010/hjartdal_su_hovland.jpg (14. april 2017) *Annedammen:* hentet fra: <https://scontent-dft4-2.cdninstagram.com/t51.2885-15/s320x320/e35/14374035_9825006785

62982_1636427032_n.jpg> (14. april 2017)

Skogheim hytter og camping: Hentet fra: <https://www.google.no/maps/> (14. april 2017)

Telespinn: hentet fra: <http://www.pictaram.com/media/1073095239458622791_632661538> (14. april 2017)

Rørtveit: hentet fra: <https://www.facebook.com/1659845697626458/photos/a.1659858054291889.1073741827.1659845697626458/1730726273871733/?type=3&theater> (14. april 2017)

Atelier Grøstad: hentet fra: <http://www.nutheim.no/kunst-maleri-kurs-1/> (14. april 2017)

Myfjom To: hentet fra: <https://2.bp.blogspot.com/-JJs4S0cWE1E/V6w4vspQ_NI/AAAAAAAAAdq0/q1qjrg5h0cMKt8QyK2A8BraufDxPCKgCLcB/s1600/1-13.jpg> (14. april 2017)

Elverhøi: hentet fra: <http://www.telegardar.no/files/bruhaugtu_n_s_1.jpg> (14. april 2017)

Funnerfellen: hentet fra: <http://hjartdalsbygda.no/funnerfellen/index.htm> (14. april 2017)

S. 143: *Paragliding:* hentet fra: <https://i.ytimg.com/vi/JMtPNdIfj8o/maxresdefault.jpg> (15. april 2017). *Ridning:* <http://www.lien-fjellgard.no/selskap/#jp-carousel-245 (15. april 2017)

S. 147: Privat

S. 152: *Falkeriset:* hentet fra: <http://www.visittelemark.no/imageresizer/?image=%2Fdmsimgs%2F325B01FF1BE7CCB5571C6711E035C1434D707620.jpg&action=ProductDetail> (24. april 2017). *Bindingsnuten:* Privat

S. 156: Privat

S. 157: Hentet fra: <http://www.vest-telemark.no/var/visitrauland/storage/images/vest-telemark/bu-i-vest-telemark/bygdene/svartdal/svartdal/527910-1-nor-NO/Svartdal_lightbox_image.jpg> (28. april 2017)

S. 158: Privat bilde av kart med markeringer av gode steder i Svartdal pekt ut under idédugnaden

S. 159: Privat bilde med skriblinger fra idédugnaden

S. 160: Privat

S. 161: Privat

S. 163: Agnar Svartdal. Hentet fra: <https://www.myheritageim.ages.com/D/storage/site145840661/files/50/00/91/500091_440187fdd1b40hi043d2a9.jpg> (25. april 2017)

S. 169: *Geit:* hentet fra: <https://www.ninaskarrastrikk.no/blogs/news/telespinn-norsk-garn> (26.april 2017). *Sverveli:* Privat. *Fiskeørn:* hentet fra: <http://kristianjv.blogspot.no/2013/05/fiskern-i-risr.html> (26.april 2017). *Barstad:* hentet fra: <https://www.facebook.com/pg/svartdalsgrenda/photos/> (26.april 2017). *Svartdal:* Agnar Svartdal (Ibid.)

S. 170-171: Fra venstre: *1:* Audni Barstad. Hentet fra: <http://www.vest-telemark.no/OPPLEV/Vaar-i-Svartdal> (26.april 2017). *2:* hentet fra: <http://www.vest-telemark.no/BU/Bygdene/Svartdal> (26.april 2017). *3-5:* Privat

S. 175: Hentet fra: <https://www.facebook.com/svartdalsgrenda/photos/a.372320769608739.1073741828.372253926282090/592017114305769/?type=3&theater> (02.mai 2017).

S. 176- 177: Privat

S. 181: Privat

VEDLEGG 1: Intervjuguide

Intervju med lokale i bygdene Hjartdal, Svartdal og Flatdal

- Vil du fortelje oss kort om din bakgrunn, og kvifor du valde å bu her?
- Kva er spesielt med landskapet du bur i? (Korleis brukar du landskapet?)
- Kva er styrkar og eventuelle svakheiter ved bygda di? (Er det tilbod og aktivitetar du saknar?)
- Kva for følger trur du tunnelbygginga frå Gvammen til Århus har?
- Korleis stiller du deg til ei eventuell satsing på turisme i området?
- Kva kan turisme bidra med i bygda?
- Kunne du ynskje å kome i kontakt med turistane?
- Kva tenkjer du turistar og gjennomreisande har glede av å oppleve i området?

Intervju med næringsaktørar i bygdene Hjartdal, Svartdal og Flatdal

- Kva er spesielt i dette landskapet?
- Kva for næringsverksemd driv du?
- Kven rettar de dykk mot?
- Kor mange tilsette har de? (Heilårs, deltid og sesongbasert)
- Korleis varierer drifta gjennom året?
- Er det god føresetnad for å drive med turistbasert næring her?
- Kva tenkjer du er av interesse for besøkande i dette området?
- Kva for følger trur du tunnelbygginga frå Gvammen til Århus har for området og bedrifta di?
- Kva for tankar har du om drift og utvikling av føretaket ditt i framtida?
- Kva tenkjer de om bedriftsnettverk og samarbeid med andre aktørar i området?

Intervju med kommunane; Hjartdal og Seljord

- Korleis er utviklinga i kommunen?
- Korleis vert kommunen profilera utad?
- Kva er eventuelle utfordringar i kommunen?
- Kva skjer når tunnelen byggjast?
- Kvifor er det viktig å fokusere på den gamle vegen?

Spørjeundersøking/ Survey

Dette er ei spørjeundersøking om landskap og turisme i indre-Telemark i tilknytning vår masteroppgåve ved Norges miljø og biovitenskapelige universitet. Vi er svært takksame for alle svar. This is a survey about landscape and tourism in indre-Telemark adjacent to our master thesis at the Norwegian University of Life Sciences (NMBU). We are thankful for your answers.

Mann/ Male

Kvinne/ Female

Alder/ age:

- Kva er grunnen til opphaldet ditt i området/ What is the reason for your stay?
- Korleis kjenner du til området/ How did you get to know about the area?
- Kva veit du om området/ What do you know about the area?
- Korleis vil du beskrive landskapet her/How would you describe the landscape here?
- Kva meiner du er spennande i dette landskapet/What is exciting in this landscape?
- Kva for opplevingar og tilbod ynskjer du deg når du er ute på reise (kultur, natur, aktivitetar, mat og drikke, sesongvariasjonar) / What kind of adventures and facilities do you wish for when you are travelling? (culture, nature, activities, food and beverages, seasonality)
- Kunne du tenkje deg å kome i kontakt med lokalbefolkninga/ Would you like to get in touch with the locals?
- Kan du tenkje deg og kome tilbake til området/ Would you like to return to the area?



Statens vegvesen

Referat

Dato: 14.12.2010
Tid: 11:00 – 13:00
Referent: Asbjørn Amevik/Trude Holter

Sakbeholdningsnummer:
Trude Holter - 33025248
Vir dato: 15.12.2010
Vir referanse: 2010/019554-027

Møte med Seljord og Hjartdal kommuner

Sted: Fylkeshuset, Skien
Møtledere: Trude Holter
Til stede: Hjartdal kommune: Anne Bamle og Egil Birkrem
Seljord kommune: Per Dehli og Kåre Groven
Statens vegvesen: Asbjørn Amevik og Trude Holter
Forfall:
Kopi til: møtedeltagerne

Sak 1 Tiltak på avlastet vegnett

Utgangspunkt:
I et møte med Telemark fylkeskommune (TFK) og Vegvesenets fylkesavdeling tidligere på dagen, ble det konkludert med at dagens E134 mellom Gvammen og Århus bør utvikles til "reiselovsveg", med hovedvekt på nyke trafikanter (sykkister). TFK ønsker å legge dette fram som orienterings sak for Hovedvalg for infrastruktur 04.02.11. TFK ba derfor kommunene sende brev der de begrunner hovedgrepet (reiselov) og konkretiserer ønskede/nuverdige tiltak. TFK stiller ikke krav om at tiltakene skulle prioriteres, men dette vil likevel være en fordel i den videre prosessen. Kommunene avgjør selv om de vil behandle saken politisk, for oversendelse i januar. Prosjektledelsen ble bedt om å justere kostnadsoverslaget for tiltak på avlastet vegnett i tråd med dette.

Tiltak for å tilrettelegge for (turist)syklister ble vurdert, og i tillegg ble tiltakslista fra 1998 gjennomgått.

Ansvar / frist
<p>Aktuelle tiltak på strekningen Gvammen – Århus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Bygge 3,6 km ny gang-sykkelveg mellom Gvammen og Nordbygda (sammenheng med den nye gangvegen til badeplassen) Vestre avkjøring til Hjartdal kirke. Det er allerede gjort noen enkle tiltak i dette krysset, men det er fremdeles ikke godt. Ytterligere tiltak bør vurderes. Utvide stopplassen ved Ambjørndalen naturreservat (inkl. informasjonstavle om naturreservatet) Breddeutvide 2,2 km i Ambjørndalen (fram til kommunegrensa), for å tilrettelegge for sykling (bred skulder) Ryddetynne vegetasjon mot elva i Ambjørndalen Ruste opp stopplassen i Ambjørndalen (inkl. informasjonstavle) Breddeutvide 1,0 km i Svartdal (tilrettelegge for sykling på bred skulder) Ruste opp stopplassen ved Svartdal (inkl. informasjonstavle om Blikaområdet og Svartdal) Opparbeide utsiktspunkt i Nuthemiklevene (mulighet til utfylling på utsiden av vegen ved den gamle butikken) Erverve rett til parkering ved Kongehella, Nuthheim Skilte severdighet i Nuthheim Ruste opp stopplassen ved Fladalslandsbyen (inkl. informasjonstavle om Fladalslandsbyen) Bygge 1,8 km ny gang-sykkelveg mellom Håkkedalen og Hegni Breddeutvide 2,9 km fra Hegni til Flatsjå (tilrettelegge for sykling på bred skulder) Ryddetynne vegetasjon mot Flatsjå Etablere ny stopplass ved Flatsjå (inkl. informasjonstavle om Skorve/spådomsmuten) Breddeutvide 1,2 km langs sørenden av Flatsjå (tilrettelegge for sykling på bred skulder)

Tiltakene er ikke prioritert. Tallene refererer til tiltaksnummereringa på vedlagte kart.

Sak 2 Reguleringsplanene – muligheter og begrensninger

Reguleringsplanene mangler anleggsbelte/hensynsoner, og har i tillegg noen andre mindre mangler/svakheter. Planene vurderes i hovedsak å være gjennomførbare, men begrensningene vil likevel føre til forsinkelser og høyere anleggskostnader. Som utgangspunkt for den videre diskusjonen la Vegvesenet fram en oversikt over midlertidig arealbehov og behov for endringer ift. reguleringsplanene (jf. vedlegg). Kommunenes kommentarer til dette er oppsummert under. Øvrige saker som ble tatt opp i møtet er også tatt inn i oppsummeringen.

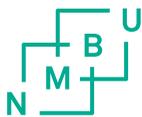
Moen deponi:

- På reguleringsplanen er alkomstvegen til Moen deponi vist 4 m bred, og det er heller ikke tatt hensyn til fyllingsusling (alt utenom vegbanen er regulert til LNF). Vegvesenet mener dette er for smalt, og ønsker derfor å utvide vegen til 6 m bredde i tillegg til et anleggsbelte på hver side. Kommunen konkluderte med at dette vil kreve omregulering.
- Nytt kartgrunnlag viser at tilgjengelig deponikapasitet er vesentlig større

Ansvar / frist
<p>dispensasjonssak.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vegvesenet ønsker en mindre flytting av avkjørselen til Lønnestad gård, samt å bygge ei overgangsbu fra gården til beite- og skogarealene på motsatt side av E134 (for å unngå at krotter må krysses/drives langs E134). Forslaget samsvarer med grunneterens ønsker. Kommunen er innstilt på å behandle dette som en dispensasjonssak. Kommunen orienterte om at foreslått ny trasé forbi Høgetvoit er hans eget høringsinnspill til kommunedelplanen. Styringsgruppa har ikke behandlet saken enda. <i>I etterkant av møtet har kommunen vedtatt å ta traséen inn i forslag til kommunedelplan (på det stadiet planen er nå), og på denne måten holde muligheten/alternativet åpent dersom Vegvesenet og grunneier skulle konkludere med en slik løsning.</i> Kommunen orienterte om at behandlinga av næringsparkdelen av KDP i første omgang ble utsatt, men at beslutning sannsynligvis vil foreligge i januar 2011. Kommunen mente for øvrig at det kan være aktuelt å etablere et massedeponi i dette området uavhengig av hva som skjer med planene for næringsparken. KDPL er planlagt godkjent på siste møte i kommunestyret for valget. <p>Flatin deponi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Alkomstvegen til Flatin deponi er smal, og skal reguleres med trafikklys. Reguleringsplanen tar ikke høyde for at det må etableres et venteciomme nederst i denne vegen (rett etter brus). Kommunen er innstilt på å behandle dette som en byggesak.

Ansvar / frist
<p>enn tidligere antatt. På bakgrunn av dette er det aktuelt å justere bilde veglinje og deponiområde for å gjøre terrenngrepet mer skånsmil. For evt. omregulering igangsettes vil Vegvesenet ta opp saken med Skagerak Energi som har planlagt deponi i det samme området. Anne Bamle deltar på møtet dersom Vegvesenet ber om det. Vegvesenet tar evt. kontakt når møtedato er endelig avtalt.</p> <p>Dagsonne Gvammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Det er ikke regulert areal til midlertidig massedeponi utenfor tunnelen (forutsettes primaært brukt til lagring av forskjæringsmassene). Forutsatt at Vegvesenet får inngått avtaler med berørte grunneiere, er kommunen innstilt på å behandle dette som en byggesak. Vegvesenet ønsker å bruke framttidig næringsareal/kollektivknutepunkt/rusteplass til massedeponi/omlastning i anleggsfasen, og vil i så fall levere det tilbake ferdig planert (næringsareal)/ opparbeidet (rusteplass og kollektivknutepunkt). Forutsatt at aktuelle miljøforordninger (stov, støy etc) ivaretas i anleggsfasen, har kommunen har ingen innvendinger mot dette. Vannbehandlingsanlegget må flyttes til motsatt side av vegen ift. det som er vist på reguleringsplanen. Med mindre det likevel (av andre grunner) blir behov for omregulering i området, er kommunen innstilt på å behandle dette som en dispensasjonssak. Skagerak Energi har i et møte med Hjartdal kommune signalisert at de ikke kjenner til planene med å etablere gangbru over kanalen, og at de ikke vil bidra til opprusting av friareal. De vil videre kreve et høyt gjerde langs kanalen dersom det skal anlegges gangveg, rusteplass og badeplass i området (pga nye sikkerhetskrav som har kommet etter at reguleringsplanen ble utarbeidet i 2003?). Vegvesenet vil ta opp saken med Skagerak Energi i et møte på nytdatet. Anne Bamle deltar dersom Vegvesenet ber om det. Vegvesenet tar evt. kontakt når møtedato er endelig avtalt. Gvammen vannverk. Mattilsynet krever at kommunen innen 2014 etablerer ny (beredskaps)brønn i tillegg til å gjenomføre en del andre tiltak, og kommunen vurderer å bygge på det eksisterende huset. Antatt kostnad 3 mill. Vegvesenet på sin side har bestilt Sweco til å gjøre grunnvannsmålinger over en årsryklus. Kommunen mente Mattilsynet i Seljord i tillegg burde forelegges vegplanene. Trude tar kontakt med dem. <p>Tunnelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Det er ikke nødvendig å regulere tunneltraséen ettersom kommunene kan fradele eiendom i fjell og opprette matrikkelenhet under bakken. <p>Dagsonne Århus:</p> <ul style="list-style-type: none"> Det er ikke regulert midlertidig areal til rigg og massedeponi/omlastning utenfor tunnelen. Forutsatt at Vegvesenet inngår avtaler med berørte grunneiere, samt lager en plan for tilbakeføring av arealet, er kommunen innstilt på å behandle dette som en byggesak. Vannbehandlingsanlegget må flyttes til motsatt side av vegen ift. det som er vist på reguleringsplanen. Kommunen er innstilt på å behandle dette som en

VEDLEGG 2: Tiltaksliste for vegstrekket fra Gvammen til Århus



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway