

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2023 30 stp**  
Fakultet for landskap og samfunn

# **En nasjonal vandreveg på historiske vegfar**

## **- En casestudie på gamle Haukeliveg**

**Magnhild Hummel**  
Landskapsarkitektur



350  
1100  
0

DYR



## Sammendrag

Landskapet langs ferdselsårer er preget av menneskelig aktivitet opp gjennom tidene. Historien og sporene er viktig å ta vare på. Det er et lokalt, nasjonalt og internasjonalt ansvar. Turismen i fjellområder vokser og det er viktig at den gjøres bærekraftig for å ikke ødelegge for senere generasjoner. Kombinasjonen av å ta vare på kulturhistorien og legge til rette for reiselivet er derfor viktig.

Teorikapittelet redegjør for restaureringsmetoder, lover, forskrifter, retningslinjer, definisjoner og turisme i forbindelse med kulturminner. Det skaper et godt grunnlag for alle kapitlene etter.

I eksempelstudiet presenteres tre historiske veger og åtte rasteplasser fra ulike nasjonale turistveger. Etter hver veg eller rasteplass legges det fram elementer som bidrar til at plassen er en del av landskapet, fremmer utsikten, ivaretar historien eller påvirker tempoet vegen oppleves i. Disse elementene har inspirert og formet casestudiet.

Området som denne oppgaven tar for seg, er vegmiljøet på Haukelifjell med fokus på gamle Haukeliveg. Casestudiet er delt i tre: historie, analyser og presentasjon av områdene. Denne informasjonen er brukt videre til å forme de tre løsningsforslag presentert i kapittel 5, resultat. Forslagene viser prosjektert er rasteplasser langs gamlevegen. Designet er tenkt å øke forståelsen og opplevelsen av det historiske landskapet og sporene i større grad enn i dag. Ønsket er å legge til rette for å utforske området til fots.

Målet med oppgaven er at den kan legges til grunn og inspirere til istandsettelse av historiske vegfar med mål om å etablere nasjonale vandreveger på historiske vegfar på lik linje med nasjonale turistveger for kjørende. Forslagene presentert i oppgaven er spesifikke og tilpasset caseområdet. De kan derfor ikke direkte overføres til andre områder, men sammen med diskusjonene er de et utgangspunkt for lokale løsninger til andre historiske vegfar.

## Abstract

The landscape along transport routes has been shaped by human activity over the years. The history and traces are important to preserve. It is a local, national and international responsibility. Tourism in mountain areas is increasing, and it is important that it is sustainable so as not to destroy nature for future generations. The combination of preserving cultural history and facilitating tourism is therefore important.

The theory chapter explains restoration methods, laws, regulations, guidelines, definitions and tourism in connection with cultural heritage sites. This creates a good foundation for all the chapters that follow.

The case study presents three historic roads and eight rest areas from various national tourist routes. After each road or rest area, elements are presented that contribute to the area being part of the landscape, promote the view, preserve history or affect the pace at which the road is experienced. These elements have inspired and shaped the case study.

The area that this thesis deals with is the road environment on Haukelifjell with a focus on the old Haukeliveg. The case study is divided into three parts: history, analysis and presentation of the areas. This information has been used to shape the three proposed solutions presented in Chapter 5, Results. The proposals plan for rest areas along old Haukeliveg. The design is intended to increase the understanding and experience of the historic landscape and tracks to a greater extent than today. The intent is to make it easier to explore the area on foot.

The aim of this study is that it can be used as a basis for and inspire the restoration of historic paths with the goal of establishing national hiking trails on historic paths on a par with national tourist routes for motorists. The proposals presented in this thesis are specific and adapted to the case area. They cannot therefore be directly transferred to other areas, but together with the discussions, they are a starting point for local solutions for other historic routes.

## Forord

Oppgaven markerer slutten på min master i landskapsarkitektur.

Vinklingen til denne oppgaven kommer fra min turglede blandet med en fasinasjon for spor fra eldre tider. Jeg har flere ganger sett ut av bilvinduene og lurt på når og hvordan vegen ble til, og hvorfor den går akkurat der. Historien i landskapet er ikke alltid lett å se, og spesielt ikke i fart fra bilen. Turgleden min har vist meg hvor mye mer du opplever ved å senke farten, ta avstikkere fra kjørevegen og utforske.

I senere år har jeg oppdaget at det ikke kun er kjedelige og grå rastelommer langs vegen. Det kommer flere og flere spennende rasteplasser som oppfordrer til lengre stopp og utforskning av området rundt. Dette så jeg spesielt under koronaperioden da ferieplanene i større grad rettet seg mot å være turist i eget land. Slik fikk jeg selv sett og utforsket ulike vegprosjekter som prydet områdene vi reiste igjennom. De oppfordret meg til å stoppe, oppleve naturen, kulturen og nyte pausen. Rasteplassene fikk meg til å roe ned og se landskapet som det virkelig var.

På befaringene for å finne den riktige vegen som prosjektområde merket jeg at det er flere veger som kan trenge en oppgradering. Strekkene oppfordrer ikke bilistene til å stoppe for å utforske vegmiljøene. Derfor ønsket jeg å lage en vandreveg på et historisk vegfar som gir de besøkende lyst til å følge vegen.

Jeg vil gjerne takke:

Veilederen min ved NMBU Tore Edvard Bergaust

Foreldrene mine

Mine gode venner som har støttet meg og klassekameratene mine

Ås, 14.august 2023

Magnhild Hummel

# Innholdsfortegnelse

Sammendrag - Abstract .....	s.4
Forord.....	s.6
Innholdsfortegnelse .....	s.7
Kapittel 1 Metode .....	s.8
1.1 Metode .....	s.10
Kapittel 2 Ferdselsårer i landskapet opp gjennom tidene .....	s.12
2.1 Aktualitet .....	s.14
2.2 Problemstilling .....	s. 15
2.3 Begreper og prinsipper .....	s.16
2.4 Restaureringsmetoden .....	s.17
2.5 Lover, forskrifter og retningslinjer .....	s.18
2.6 Hva er et kulturminne, kulturlandskap og kulturmiljø? .....	s.19
2.7 Opplevelsen av historisk veglandskap til fots og i bil .....	s.20
2.8 Turisme i forbindelse med kulturminner .....	s.21
2.9 Oppsummering teori .....	s.22
Kapittel 3 Eksempelstudie .....	s.25
Oppsummering .....	s.35
Kapittel 4 Casestudie Haukelifjell .....	s.36
4.1 Oppbygging .....	s.38
4.2 Del 1: Haukelifjell sin Historie .....	s.39
4.3 Del 2: Analyser .....	s.42
4.4 Del 3: Vegdeler og presentasjon av detaljområdene .....	s. 57
Kapittel 5 Resultat .....	s. 64
5.1 Gamlevegen gjennom blånutene - Konsept .....	s. 68
5.2 Forslag 1 - En rast langs vegen .....	s.69
5.3 Forslag 2 - Den lekende veglinjen .....	s.77
5.4 Forslag 3- Utsikten .....	s.85
Kapittel 6 Drøfting .....	s.86
6.1 Drøfting .....	s.88
6.2 Forslagene drøftes .....	s.89
Kapittel 7 Konklusjon .....	s.90
7.1 Konklusjon.....	s. 92
Kapittel 8 Kilder .....	s.94
8.1 Kilder .....	s. 96
8.2 Bildekilder .....	s.98

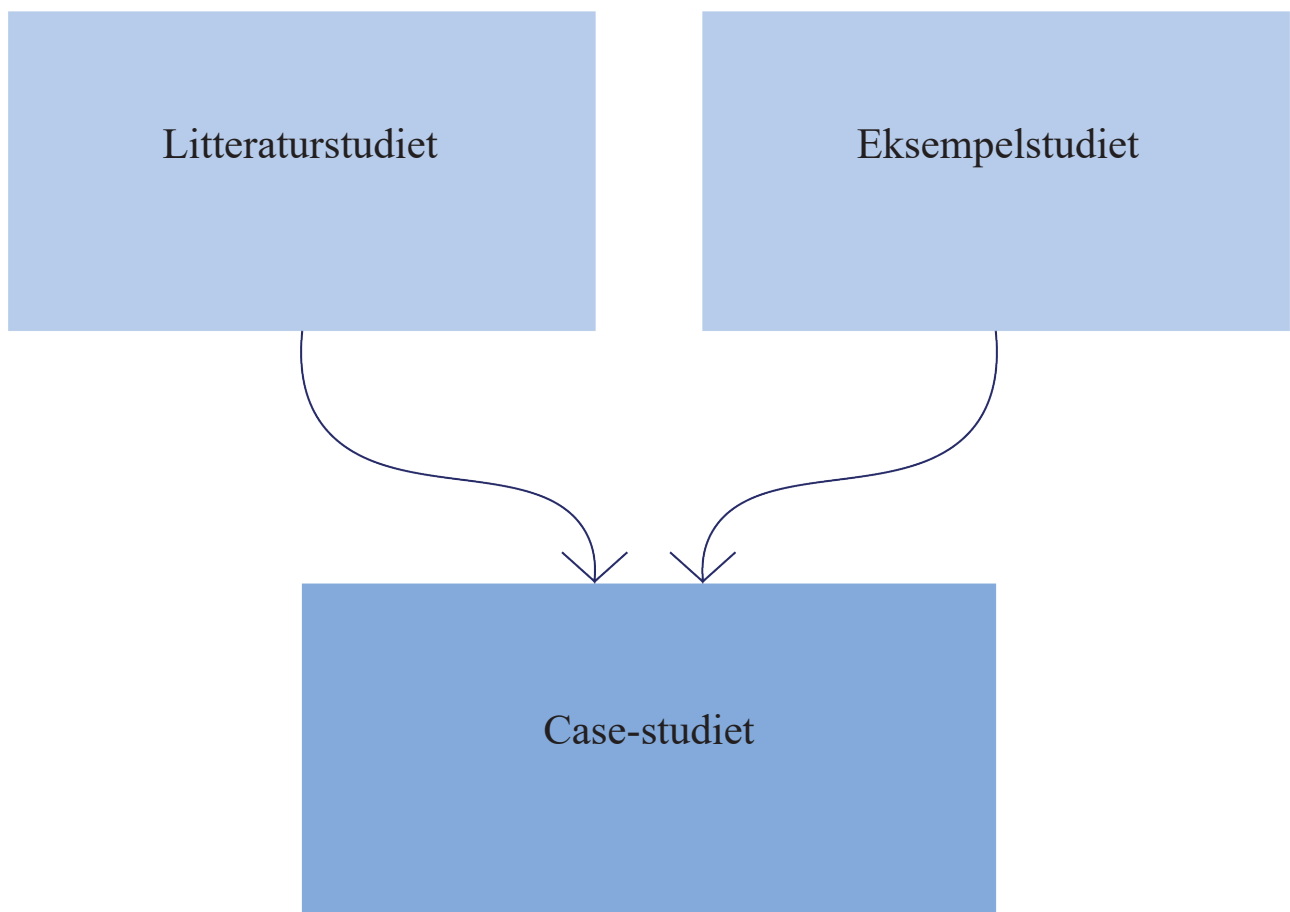




## Kapittel 1 Methode

## 1.1 Metode

I oppgaven er det brukt litteratur-, eksempel- og case-studie, som kunnskapsgrunnlag, for å gi godt grunnlag til å svare på problemstillingen.



## **Litteraturstudiet**

Litteraturstudiet, i kapittel 2, omfatter materiale funnet via nettsider, bøker, databasesøk og lovverk. Materialet omhandler praksis rundt kulturminner, samt opplevelse og turisme i forbindelse med kulturminner. Det tar også for seg lover, forskrifter og retningslinjer som er aktuelle i forbindelse med temaet. Herunder kulturminneloven, naturmangfoldloven, vegloven og plan- og bygningsloven. Videre presenteres forskrifter om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer, Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, allemannsretten og FNs bærekraftsmål sammen med UNESCOs verdensarvkonvensjon. Informasjon tilegnet i litteraturstudiet gir et godt grunnlag for å ta beslutninger senere i oppgaven.

## **Eksempelstudiet**

I eksempelstudiet har jeg tatt fram veger, rasteplasser og utsiktspunkter som gir kulturhistoriske verdier eller viser god integrering mellom plassen og området rundt. Målet er primært å vise hvordan turisme og veg kan kombineres for syklist og fotturister, men også sekundært for bilister. I studiet har jeg gjort rede for elementer som er inkludert i prosjektene og hva man oppnår ved å bruke dem. Flere av vegene, rasteplassene og utsiktspunktene er inkludert basert på egne opplevelser, og de har vært kilder til inspirasjon for arbeidet mitt.

## **Case-studiet**

I case-studiet tar jeg for meg Haukeliområdet i flere ulike analyser, samt legger frem historien til både området og menneskene. Viktige kilder har her vært bøker, ulike nettsider og befaringer til området. Litteratur- og eksempelstudiet har også virket inn på denne delen. Videre presenteres de ulike prosjektområdene og forslagene til ulike designløsninger.



## Kapittel 2

### Ferdselsårer i landskapet opp gjennom tidene

## 2.1 Aktualitet

Vi har lenge vært opptatt av å ta vare på historien vår. Historien er preget av menneskene som har fortalt den, akkurat som vi har preget landskapet opp gjennom tidene og laget spor som senere generasjoner kan finne. Landskapet holder på mye historie og kunnskap om eldre tider, og har endret seg i takt med den teknologiske utviklingen. Dette gjelder også veglandskapet, som har endret seg fra stier, til kjerreveger, til bilveger som snor seg rundt i landskapet og til dagens rette vegstrekk med store terrenginngrep. Flere steder ligger det mange generasjoner med veier, hvor de eldste gjerne er delt opp i mindre strekninger der de nye vegene krysser.

Historien i landskapet legger seg oppå hverandre i ulike geologiske, historiske og kulturelle lag. Rester og spor av historien til området og de som brukte jorden er å finne over alt.

I dag brukes Haukeliområdet til transport og turvirksomhet. Haukelivegen er en mye brukt og viktig passasje mellom Øst- og Vestlandet. Området har også mange turstier, både vinterløyper og sommerstier. Her kan turgåerne snuble over vegrestene fra de tidligere vegene over Haukelifjell uten å ense hva de passerer eller går på.

Vi har et ansvar for å ivareta historien vår både den som er skrevet ned og sporene etter menneskelig aktivitet i fysiske miljøer. Kulturminneloven er til for å beskytte kulturminner og legger en automatisk fredning på alle menneskelige spor fra før reformasjonen i Norge i 1537. Loven sier videre at det kan brukes vern som et forvaltingsgrep for å videre ta vare på kulturarven og identiteten i kulturminner og kulturmiljøer (Kulturminneloven, 1979). Vern er ikke like strengt som fredning og tillater ofte istandsettelse og vedlikehold, men hindrer rivning (Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2002, s.10-13). I St.meld.nr. 16 "Leve med kulturminner" fra 2004-2005 legger regjeringen vekt på viktigheten av å ta vare på utvalget av kulturminner og ønsker at kulturarven skal få en større betydning som en ressurs både kulturelt, sosialt og økonomisk. Ønsket med vernet er ikke å hindre bruk, men sørge for at bruken ikke ødelegger kulturminnet. Vernet skal også oppfordre til verdiskapning (Riksantikvaren, 2021). Dette tas også opp i strategiplanen til kulturminnefondet som oppfordrer til vern gjennom aktiv bruk (Kulturminnefondet, 2021).

Siden årtusenskiftet har begrepet geoturisme vokst frem. Fokuset på bærekraftig turisme, som forsterker og ivaretar lokalsamfunnet, er også blitt viktigere (National geographic, 2023). Vi ønsker å oppleve uten å ødelegge naturen rundt oss. I den nasjonale reiselivsstrategien for 2030 bygges retningslinjene og målene direkte på FNs bærekraftsmål. Visjonen er «sterke inntrykk med små avtrykk» og oppfordrer til turisme som ikke skader omgivelsene eller lokallivet (Innovasjon Norge, 2021, s.11)

I 2019 var reiselivet Norges femte største eksportnæring. Norsk reiseliv har mye opplevelsesturisme av både norsk natur, men også lokal mat og kultur. Stadig utvides tilbudet med opplevelser. Målet er å øke verdiskapningen og antall jobber på en måte som gir verdi tilbake til lokalsamfunnet (Innovasjon Norge, 2021, s.9-10).

Opplevelsesturisme i fjellheimen er ikke bare godt for den norske økonomien, men også for helsen. Den får folk i bevegelse og gir dem en grunn til å bevege seg. Det skaper et ønske og en motivasjon til å komme seg ut å oppleve naturen. Derfor er det viktig å skape attraktive aktive tilbud som gjør reisen eller besøket verdt prisen og som gir brukeren en personlig og meningsfull opplevelse (Innovasjon Norge, 2021, s.32).

Ferdsel i naturen skaper slitasje på vegetasjonen. Tilrettelegging kan minke det totale avtrykket ved populære utfartspunkter eller hvor turgåere må krysse utsatt vegetasjon. Ved tilrettelegging av områder kan det hjelpe til med å skape bevissthet rundt sårbarheten, historien og verdier i landskapet (Miljødirektoratet, 2019, s.7-30).

Stedsutvikling er også viktig å tenke på under utvikling av turisme. En balanse mellom turismen i området og lokalsamfunnet er essensielt. Det bør være noe som de lokale kan være stolte av og som styrker lokalhistorien. I stedsutvikling er også stadskjensle viktig: følelsen av stedet, hva gjør stedet unikt og annerledes fra andre områder og hvordan oppleves det å være der (Clemetsen & Stokke, 2014). Her kan det tas i betraktning landskap, kultur, mennesker, dyr, sanser, minner og alt som skaper en opplevelse av stedet (Johansen, 2014). Stadskjensle kan tas med videre i planleggingen av lokale opplevelser.

Kombinasjonen av veg og reiseliv er ikke ny. Den kom allerede på 1800-tallet da Hans Hagerup Krag satt som vegdirektør. Han er sett på som Norges største vegbygger og har vært med på byggingen av f.eks. Haukelivegen, Geirangervegen og Strynefjellsvegen. Han var en stor forkjemper for reiselivet, slik vi kjenner det i dag, og vært med å stifte både Den Norske Turistforeningen (DNT) og Landslaget for Reiselivet i Norge. Han var kjent for å lage dristige vegplaner og gjennomføre de trass motstand både innad og utad i vegvesenet. Han anerkjente de norske forholdene med sterk topografi, varierende grunnforhold og knappe økonomiske ressurser. I utbyggingene tok han inspirasjon fra vegene i Sveits med sine hårnålssvinger, men for å få slakere stigning ble svingene færre og strekkene mellom dem lengre for å ikke overstige 1:10 (Welle-Strand, 2022). Han ønsket å utvikle reiselivet som en næringsveg. Vegene skulle ikke kun være for å bevege seg fra A til B, men en måte å skape lokal næringsvekst gjennom turisme (Farbrot, 2010). Senere har tanken utviklet seg mye, og i 1993 ønsket Stortingets samferdselskomité at det skulle ses på reiseliv og vegbygging. Dette utviklet seg videre til Nasjonale turistveger. I dag består de av 18 ulike strekninger som kombinerer variert og særnorsk natur med opplevelser og reiseliv (Nasjonale turistveger 1, 2023). Disse 18 strekkene har inspirert andre vegprosjekter til å lage spennende rasteplasser de reisende har lyst til å interagere med i fine omgivelser.

Bevaring av kulturarven er også viktig på et internasjonalt nivå. Allerede i 1972 ble verdensarvkonvensjonen opprettet, og i 1994 kom verdensarvlisten som er laget for å bevare mangfoldet av kulturelle og naturlige miljøer av universell verdi (UNESCO, 2023). I 2001 skrev UNESCO «Kulturelt mangfold er like nødvendig for menneskeheten som biologisk mangfold er for naturen» (Meld. St. 16 (2004-2005), s.1). Dette betyr at vi har et ansvar for å ta vare på den felles arven vi har slik at fremtidige generasjoner også kan oppleve historien gjennom sine egne sanser.

Kulturminner er derfor viktige for oss, men også for hele verden. Vi ønsker å verne om minnene så senere generasjoner kan oppleve det slik vi gjør. Mange ser bare rester, ruiner og spor uten å vite historien til stedet. Hvordan kan vi fremme historien i landskapet på en god og forståelig måte uten å påvirke bevaringsgraden for de fremtidige generasjonene? Dette skal vi utforske videre i oppgaven med fokus på vegmiljøet på Haukelifjell.

---

## 2.2 Problemstilling

*En nasjonal vandreveg på historiske vegfar: Hvilke spor finnes i landskapet fra eldre tider fram til i dag, og hvordan innlemme disse som del av dagens infrastruktur?*

*En casestudie på gamle Haukeliveg*

## 2.3 Begreper og prinsipper

### Bærekraftig turisme

Bærekraftig turisme handler om å skape reiseliv som tilfredsstillende behovene vi har i dag uten å ødelegge for fremtidige generasjoner. Her må både naturen, kulturen, miljøet og den økonomiske levedyktigheten være sikret i et langtidsperspektiv for å kunne bruke begrepet bærekraftig turisme (Visitnorway, 2023)

### Chausséprinsippet

Chausséprinsippet er et vegbyggingsprinsipp som var vanlig på slutten av 1800-tallet. Det som klassifiserer dette vegbyggingsprinsippet er murer, stikkrenner og bruer i stein. Murene var gjerne tørrmurte og sørget for at vegen hadde en slak stigning for å sikre god fremkommelighet for datidens kjøretøy. Det var også vanlig med stabbesteiner i ytterkant og grusdekke på vegen (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

### Geoturisme

Geoturisme er å bevare ressursene, opprettholde mangfold i naturen, respektere lokal arv og kultur mens man legger til rette for at mange kan oppleve større deler av geografien for en rikere opplevelse (National geographic, 2023).

### Kulturminne, kulturmiljøer og kulturlandskap:

Se underkapittel 2.6, Hva er et kulturminne, kulturlandskap og kulturmiljø?

### Kulturturisme

Kulturturisme er turisme knyttet til kulturbaserte opplevelser. Reiselivet fokuserer da på kulturarven i form av ikoniske bygninger, sterke mattradisjoner, urfolkscultur og andre kulturopplevelser stedet har (Innovasjon Norge, 2021, s.34).

### Landskap

Europeiske landskapskonvensjonen definerer et landskap som: "et område slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkning fra og samspill mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer" (European landscape convention, 2018, s. 9). Det finnes flere ulike typer landskap med ulike karaktertrekk, by-, bygde-, kyst- og fjellandskap. Disse er hele tiden i endring, enten til det bedre eller verre. Det er vår jobb å ta vare på de gode landskapene og jobbe med å påvirke landskapet i den retningen folk ønsker, spesielt i bebodde områder (Regjeringen 1, 2021). Vi mennesker ønsker oss landskap som gir opplevelser og meningsfulle minner. Hvordan vi

opplever landskap er personlig og er basert på både natur og kultur. Dette er fordi når vi leser et landskap legger vi til grunn minnene våre, assosiasjoner vi har, bruken og kunnskapen vi sitter med. Derfor vil alles oppfatning av et landskap variere. Dette skaper kulturelle og sosiale verdier (Regjeringen 1, 2021).

### Opplevelsesturisme

Opplevelsesturisme brukes når de besøkende søker en opplevelse. I Norge har vi opplevelser som baserer seg på elementer som natur, mat, drikke og kultur. Vi søker ikoniske utsikter, fine vandre- og skitur, lokalprodusert mat samt fenomener som midnattssol og nordlys. Dette søket etter opplevelser er det som skiller opplevelsesturisme fra de andre typene turisme (Innovasjon Norge, 2021, s.9-10,34).

### Stadskjensle

Stadskjensle er følelsen av stedet. Hvorfor stedet skiller seg ut og er unikt fra områdene rundt, men også hvordan det oppleves å være der. Det som gjør stedet unikt kan være landskapet, kulturen, menneskene, dyrene, sansene du tar i bruk, minner du har og mye mer. Stadskjensle er individuelt, men ofte er det fellesnevnerne for hva som gjør stedet spesielt (Clemetsen & Stokke, 2014) (Johansen, 2014).

### Tilbakeføring, fri fornyelse og kontinuitetsprinsippet

Se underkapittel 2.4, Restaureringsmetoder

### Vegminner og veghistoriske miljøer

Et vegminne er definert som enkeltliggende veger, bruer og bygninger. Veghistoriske miljøer er områder som har to eller flere generasjoner veger som er en del av en større helhet eller sammenheng (Statens Vegvesen, 2002, s.10-14).



## 2.4 Restaureringsmetoder

Med tiden slites selv den sterkeste konstruksjon. Det som før var praktfullt og storslått legges i ruiner med tiden hvis vedlikeholdet opphører. Ved restaurering har vi flere måter å bringe historien fram og tilgjengeliggjøre kulturminnet. For å finne ut hvilke metoder som passer de ulike prosjektene må tilstanden til kulturminnet vurderes og hensikten bak eventuelle fredninger tas i betraktning. Ikke alle formene for restaurering vil være egnet for alle prosjekter, og det å velge riktig kan til tider være vanskelig.

### Tilbakeføring

Tilbakeføring er å føre eller bringe noe tilbake til det originale. Det kan enten være til en spesiell epoke eller tilbake til slik det var da det ble bygget. Tilbakeføringen kan enten omhandle enten deler eller hele kulturminnet (Den Norske Akademiske ordbok, 2023).

### Fri fornyelse

Fri fornyelse av kulturminner brukes for å poengtere at det originale er forsvunnet eller mistet sin funksjon, men fortsatt vise publikum påvirkningen kulturminnet hadde på landskapet og opplevelsen. Her er det stor variasjon i hvordan man kan få frem denne effekten. Det kan være noe så enkelt som en illusjon av dimensjonene ved å kun framstille omrisset eller ved å bruke moderne materialer og stil. Denne typen framstilling øker bevisstheten vår på forskjellene mellom nytt og gammelt og leder derfor ikke de besøkende til å tro at det nye er en del av det gamle.

Her ser vi fri fornyelse av Nimes-Caissargues Rest Area i Frankrike. Figur 2.1 er nybygget og ble bygget rett i nærheten av det originale kulturminnet som vises i figur 2.2. Landskapsarkitekt Bernard Lassus sidestiller nåtiden med fortiden og ønsker at vi skal se forskjellene og utforske de tenkte elementene av fortiden med de ekte (Herrington, 2009, s.39-42).

### Kontinuitetsprinsippet

Kontinuitetsprinsippet er å ta vare på historien slik den er uten å endre på den eller lure de besøkende til å tro det har stått seg så bra. Grunnen kan være at dagens tilstand med flere historiske lag forteller en større del av historien enn ved full restaurering. Det kan også være et ønske om å bevare håndverkstradisjoner. Kontinuitetsprinsippet brukes når vi ønsker å framstille historien og handlingsforløpet etter det var ferdigstilt. Dette kan være at et vegstreck er blitt ødelagt da det ligger i et rasutsatt område og vi ønsker å beholde hendelsesforløpet som en del av kulturminnet. Historiske minner og tiden fungerer som en påminnelse om våre forpliktelser, som en sosial kontrakt hvor vi kan lære av fortiden for å gjøre det bedre i framtiden (Herrington, 2009, s.36-38).



Fig.2.1 og 2.2 viser Nimes-Caissargues Rest Area i Frankrike. Til venstre er fri fornyelse brukt. Til høyre står Nimes-Caissargues slik den framstår i dag.

## 2.5 Lover, forskrifter og retningslinjer

### **Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer**

Formålet med forskriften er å “sikre og bevare et representativt utvalg kulturminner i form av byggverk og anlegg knyttet til statens virksomhet” (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, §1-1). Denne forskriften tar kun for seg byggverk og anlegg eid av staten. Forskriften er til for at bygg og anlegg kan forvaltes så de kulturhistoriske og arkitektoniske verdiene blir ivarettatt. Den forhindrer inngrep på fredete bygg og anlegg. Med inngrep menes riving, skading, ombygging eller flytting, men også utskiftning av materialer, bygningselementer, overflater eller annet som ikke går inn under normalt vedlikehold (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, §1-3). Forvaltningsmyndighetene kan gjøre unntak i spesielle tilfeller som ikke medfører vesentlige inngrep i kulturminnet (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, §1-4).

### **Kulturminneloven**

Formålet med loven er at “Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.” Vi har et nasjonalt ansvar for å ivareta kulturminner og kulturmiljøer (Kulturminneloven, 1979, §1). Kulturminner eldre enn fra 1537 er automatisk fredet. Samiske kulturminner eldre enn 1917 er også fredet. Den automatiske fredningen inkluderer også erklært stående byggverk fra perioden 1537-1649 om ikke annet er bestemt (Kulturminneloven, 1979, §4). Kulturmiljøer fredes for å bevare områdets kulturhistoriske verdi og må fredes av Kongen (Kulturminneloven, 1979, §20).

### **Plan- og bygningsloven (heretter PBL)**

Loven er delt i to, en plan- og en byggesaksdel (Plan- og bygningsloven – PBL, 2008). PBL er en sektorovergripende lov og skal derfor sees i sammenheng med andre lover som kan sette ytterligere krav f.eks. kulturminneloven (Riksantikvaren 1, 2023). PBL er et virkemiddel for å bestemme bruk og regulering av landets arealer. Den omhandler også reglene for behandling av byggesaker. Dette er for å sørge for at arealene blir brukt på en effektiv og rasjonell måte og at byggearbeid skjer med en forsvarlig utførelse og kontroll til det beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Loven omfatter alle tiltak knyttet til fast eiendom som inngrep i bygg og terreng, men også endring

av virksomhet som strider mot det bestemte arealformålet (Plan- og bygningsloven – PBL, 2008).

### **Naturmangfoldloven**

Naturmangfoldloven er til for å beskytte “naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.” (Naturmangfoldloven – nml, 2009, §1). Videre er målet at mangfoldet av naturtyper ivaretas samt at arter og det genetiske mangfoldet bevares på lang sikt i levedyktige bestander (Naturmangfoldloven – nml, 2009, §4-§5). Loven gjelder både verneområder på land, i vassdrag og i sjø. Dette er for å bevare “variasjonsbredden av naturtyper og landskap, arter og genetisk mangfold, truet natur og økologiske funksjonsområder for prioriterte arter, større intakte økosystemer, også slik at de kan være tilgjengelige for enkelt friluftsliv, områder med særskilte naturhistoriske verdier, natur preget av menneskers bruk gjennom tidene (kulturlandskap) eller som også har kulturhistoriske verdier, og tilrettelegging for bruk som bidrar til å opprettholde naturverdiene, økologiske og landskapsmessige sammenhenger nasjonalt og internasjonalt, eller referanseområder for å følge utviklingen i naturen” (Naturmangfoldloven – nml, 2009, §33). Om loven ikke følges kan det utstedes sanksjoner og det kan pålegges at den ansvarlige må rette opp eller stanse forhold som strider med loven eller vedtak med hjemmel i loven (Naturmangfoldloven – nml, 2009, §69-§75).

### **Vegloven**

Loven tar for seg både privat og offentlig veg og er til for å skape “størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.” Formålet er å trygge planlegging, bygging, vedlikehold og drift så trafikken går på en måte som tjener trafikantene og samfunnet til enhver tid (Veglova – vegl, 1964, §1a).

### **Nasjonale verneplaner for veger- bruer og vegrelaterte kulturminner**

Den Nasjonale verneplanen for veger- bruer og vegrelaterte kulturminner omfatter vegminner fra etter 1537 som har vært i statens eie eller bruk. Vegminner som ikke er i Statens vegvesens eie er til en grad tatt med om det har vært en del av det offentlige vegstellet i Norge. Verneplanen tar for seg ca. 350 veger, bruer, bygninger, bygningsanlegg og

104 maskiner. Disse kan enten stå enkeltvis eller som en del av et vegmiljø. I arbeidet med å lage verneplanen er det lagt vekt på verdier som kunnskap, samfunnshistorie, vegplanleggingshistorie, vegbyggingsteknikk, teknikkhistorie, utvikling, sosialhistorie og opplevelsesverdi i form av estetisk verdi, undringsverdi, identitetsverdi og brukspreg. Vegminnene i verneplanen er valgt ut basert på at de viser ulike deler av veghistorien og har hatt betydning for større deler av landet, gjenspeiler regionale trekk eller representerer hovedtrekk innen norsk vegbygging. Det er også sett på geografisk- og aldersspredning i alle kategoriene. Verneplanen er derfor et oppslagsverk for viktige veger i Norge opp gjennom tidene og vegene har stor spredning i tidsepoke og utforming (Statens vegvesen, 2002, s.10-14).

### **Allemannsretten**

Allemannsretten er en samlebetegnelse på rettigheter om fri bruk av naturen og gir rett til å oppholde seg og ferdes i den norske utmarken. Herunder rett til gratis teltning, bading, rasting, høsting og ferdsel til fots og på ski i naturen. Med allemannsretten kommer også plikter om å opptre hensynsfullt og varsomt. Hensyn skal vises til naturen, andre turgåere, fastboende, hytteeiere og landbruket (Regjeringen 2, 2021).

### **FNs bærekraftsmål og UNESCOs verdensarvkonvensjon**

FNs bærekraftsmål er omfattende og adresserer også kulturarven direkte. Vi kan se på mål 11, Bærekraftige samfunn og byer, punkt 4 som sier vi skal «styrke innsatsen for å verne om og sikre verdens kultur- og naturarv» (FN, 2023). På verdensbasis er kulturarvturismen dominert av opplevelser av kulturminner. Bærekraftsmål 11.4 henviser til UNESCOs verdensarvliste. Kulturarvturismen har store bærekraftsutfordringer med slitasje og overbelastning. Bærekraftsmål 8.4 sier vi må “innen 2030 utarbeide og iverksette politikk for å fremme en bærekraftig turistnæring som skaper arbeidsplasser og fremmer lokal kultur og lokale produkter”. Målet er viktig for å ivareta kulturmiljøer på en bærekraftig måte og minimere negativ slitasje fra kulturarvturister. Det er ikke bare de på verdensarvlisten dette angår, men alle kulturminner og -miljøer i Norge og verden (Riksantikvaren, 2022).

## **2.6 Hva er et kulturminne, kulturlandskap og kulturmiljø?**

### **Kulturminne**

Et kulturminne er hos Riksantikvaren definert som “alle spor etter menneskers liv og virke i vårt fysiske miljø”. Dette inkluderer også steder hvor historiske hendelser har skjedd eller som er knyttet til tro eller tradisjoner. I definisjonen legges også naturelementer med kulturhistorisk verdi uavhengig av hvilken tid de er fra (Riksantikvaren 2, 2023) (Kulturminneloven, 1979, §2).

Det er to kategorier kulturminner, løse og faste kulturminner. Løse kulturminner er flyttbare, mens faste kulturminner er stedfaste og inkluderer også gjenstander i jorda eller under vann så lenge de er der (Riksantikvaren 2, 2023).

### **Kulturminneverdi**

Verdien til et kulturminne baseres gjerne på kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdien. Verdien til et kulturminne kan endres over tid og vurderes av forvaltere, organisasjoner, eiere, brukere eller andre (Riksantikvaren 2, 2023).

### **Kulturlandskap**

Kulturlandskap er landskap vi mennesker har påvirket. Da legges det fokus på den menneskelige påvirkede delen av landskapet. Dette kan være for eksempel jordbrukslandskap eller fyllinger og skjæringer langs vegen (Riksantikvaren 2, 2023).

### **Kulturmiljø**

Et kulturmiljø er et område med kulturminner som inngår i en større helhet eller sammenheng. Herunder kan også naturelementer inngå om de bringer kulturhistorisk verdi (Riksantikvaren 2, 2023).

## 2.7 Opplevelsen av historisk veglandskap til fots og i bil

Det historiske veglandskapet ble til for å kjøres på selv om farten var lavere enn i dag. Fra bilen kan du oppleve vegens arkitektoniske utforming og innta landskapet rett foran bilen som vist i figur 2.3. Det er derfor vanskelig å nyte spesielle utsiktspunkt, og du må ofte nøye deg med det du i fart kan se fra vinduet eller utsikten nær rasteplasser og nødlommer.

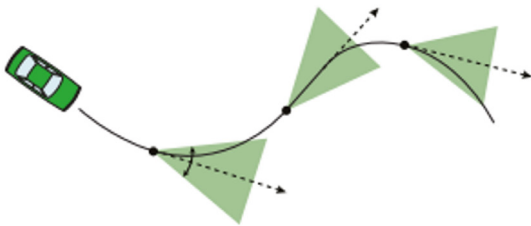


Fig. 2.3 siktlinjer fra bilen

Ved høyere fart har vi mindre tid til å ta inn landskapet og omgivelsene. Et voksent menneske som står i ro, har en synsvinkel på  $120^\circ$  jfr. fig 2.4, og i fart går denne ned. Ved en hastighet på 70 km/t reduseres den til  $75^\circ$  og ved 100 km/t er den kun  $40^\circ$  (Statens vegvesen, 2019). Du får derfor med deg utrolig mye mer av et historisk veglandskap til fots enn ved høyere hastigheter.

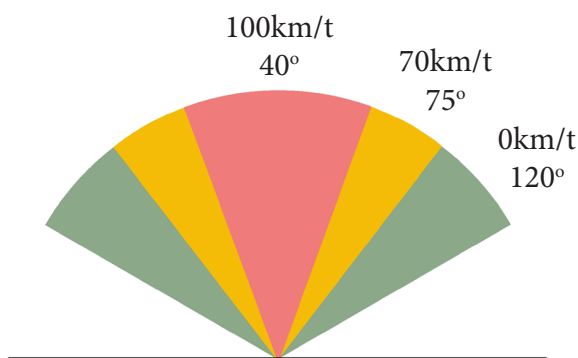


Fig. 2.4 Synsvinkelen til et voksent menneske i fart

I bilen er du skånet fra dårlig vær og fysiske anstrengelser, men går også glipp av sanseinntrykk fra lyder og lukter. Plansjer og annen utplassert informasjon vil man ofte bare kjøre forbi. Dette gjelder også deler av veglandskapet som er i såpass dårlig stand at en bil ikke kommer fram. I en bil blir vegen mer tilgjengelig for folk som trenger ekstra tilrettelegging, men du vil også miste mye av følelsen av de ulike vegdekkene.

Går du ut av bilen og vandrer i stedet gjennom det historiske landskapet vil du få en rikere opplevelse, med fokus på flere detaljer og inntrykk. Du vil få en dypere forståelse og se bedre de arkitektoniske komponentene som vegen er bygget opp av f.eks. murer, broer, dekket og adaptasjonen til sideterenget. Det er lettere å kommunisere informasjonen med den besøkende gjennom plansjer, skilt, utstillinger etc. der det historiske elementet befinner seg. Du er ikke beskyttet for elementene, men dette kan gi en mer autentisk opplevelse ved eldre veglandskap før den motoriserte kjøretøyenes æra begynte. Den vandrende vil også få sanseinntrykk som lyd og lukter på stedet som en del av opplevelsen.

Da det er et historisk veglandskap vil universell utforming være individuelt fra vegmiljø til vegmiljø. Avhengig av verneregler, dekket, tilstand og stigning på de individuelle strekkene varierer graden av universell utforming man kan få til.

## 2.8 Turisme i forbindelse med kulturminner

Et vegminne er et kulturminne som går gjennom mange ulike landskap i form av en veg. Kulturminner er en ikke fornybar ressurs (Adriansen, 2021, s.35-44). Fjernes noe er det borte for alltid, men kan turisme og kulturminner kombineres?

Turisme og kulturminner er elementer som går godt sammen i mange tilfeller. Kvaliteten på og historien til et kulturminne er med på å øke sjansen for god bruk fra både turister og lokalbefolkning. Kulturminner er ofte en lokal stolthet og kan skape god omsetning i reise- og næringslivet. Det er viktig at turismen blir gjort på et bærekraftig grunnlag for å sikre en god symbiose mellom kulturminnet og lokalbefolkningen. Gamle veger og vegfar kan i sammenheng med turisme gi god helse- og miljømessig gevinst. Det er en kilde til rekreasjon og kan øke livskraften (Adriansen, 2021, s.35-44).

Et populært uttrykk er «vern gjennom bruk». Skaper du lokal stolthet og engasjement så vil brukerne få større tilhørighet til området og eierskapsfølelse. Det har også betydning for vedlikeholdet og tydeliggjøring av viktigheten av bevaringen av kulturminnet (Adriansen, 2021, s.35-44).

I Sarpsborgs kommunedelplan for kulturminner står setningen:

*“Kulturminnene er en del av vår identitet og gir både tilhørighet og karakter til miljøet rundt oss.”*

Kulturminner handler ikke bare fortiden, men også nåtiden og fremtiden. De er en del av oss og vår identitet akkurat som de var en del av de som kom før oss. Kulturminnene forteller en historie om hvordan det var før og hjelper oss med å se og forstå vår egen tid (Sarpsborg kommune, 2019, s.3).

I boken *On Landscapes* sier Susan Herrington:

*“Historic landscapes for tourism are not simply commercial enterprises, but ideological ones that reshape history for our own purposes. They reconstruct our origins in a way that both defines and validates our present culture. We seek them to see ourselves as part of an original design. It's a necessity for ruins.”*

Med dette mener hun at vi oppsøker historiske landskap knyttet til turisme, ikke bare for kommersiell drift, men vi besøker dem for å se oss selv som en del av det originale designet. Vi har et behov for historiske landskap (Herrington, 2009, s. 36-38).

Alle kulturminner er sårbare for slitasje og er en ikke fornybar ressurs. For å drive bærekraftig må det ved planlegging og tilrettelegging tas hensyn til hvor mye kulturminnet tåler av slitasje. Det er mange måter verdien av kulturminner kan forringes på, men slitasje, forsøpling, klimaendringer, feil tilrettelegging, restaurering og lignende er de mest vanlige (Adriansen, 2021, s.35-44).

Enkelte kulturminner er sårbare og trenger spesifikke tiltak for å ikke ødelegges av presset skapt av turisme. I disse tilfellene bør det opprettes en besøksstrategi. Dette kan bidra til å styre brukerne til ønskede områder og beskytte de sårbare delene (Adriansen, 2021, s.35-44).

Graden av sårbarhet til en veg varierer med vegtypen. Her har tid på året, værforhold, underlag, bruksfrekvens og fremkomstmåte mye å si. Enten man går, sykler, rir eller kjører så sliter man på underlaget, men gående utøver minst slitasje. Ferdselsforbud i utmark brukes så lite som mulig da det strider med allemannsrettens frie ferdsel og utøves kun i tilfeller der det ikke finnes andre løsninger for bevaring. Ofte holder det med en fysisk hindring, som en bom, for å gjøre kulturminnet mindre tilgjengelig for uønskede brukergrupper (Adriansen, 2021, s.35-44).

I nyere tider er universell utforming blitt en stor del av planleggingen. Stadig flere steder tilrettelegges det for ulike behov. Dette er noe som kan gjøres ved etablering av nye turveger og stopp, samt ved utbedringer, men noe som ikke er anbefalt på eldre minner. På historiske veger og vegfar setter de opprinnelige standardene premisset for graden av tilrettelegging. De opprinnelige opplevelsesverdiene løftes fram og autentisiteten forblir ivaretatt. Det skal også ses på hva brukergruppene ønsker, men det kan ikke gå på bekostning av hensynet til kultur- og naturverninteresser. Alle bør ha muligheten til opplevelse og muligheter for turer og turisme, men alt trenger ikke være tilrettelagt for alle brukergrupper. For stor grad av tilrettelegging kan minke det autentiske preget ved opplevelsen av et sted (Nordisk ministerråd, 1999).

## 2.9 Oppsummering teori

*“En nasjonal vandreveg på historiske vegfar: Hvilke spor finnes i landskapet fra eldre tider fram til i dag, og hvordan innlemme disse som del av dagens infrastruktur? En casestudie på gamle Haukeliveg”*

Historien i landskapet legger seg i ulike lag oppå hverandre, og det er vårt ansvar å ta vare på sporene. Bevaring av verdensarven vår er ikke noe som kun omhandler oss, men noe hele verden må være med på. Kulturminner er ikke en fornybar ressurs, og fjernes de får vi de aldri tilbake. De er en del av vår identitet akkurat som de var en del av identiteten til de som kom før oss. Vi er med på å forme omgivelsene våre hver dag.

Geoturisme er voksende, men det er viktig at vi fokuserer på å gjøre det på en bærekraftig måte for å forsikre oss om at vi ikke ødelegger for senere generasjoner. Tilrettelegging av innfallspor og kanalisering av trafikken kan være med å minke den totale belastningen. Ønsket er å formidle sterke inntrykk med små avtrykk. Den økte interessen for geoturisme er godt både for den norske økonomien og for helsen til det norske folket. Stedene utvikles ikke bare for tilreisende turister, men også for lokalbefolkningen. Det skal være bærekraftig på lang sikt, og da er stedsutvikling essensielt for å få det til. Vern gjennom bruk fører til større lokal eierskapsfølelse og stolthet til kulturminnet. Vi har lenge brukt kombinasjonen av veg og reiseliv som en måte å bygge opp næringslivet og gi reisende opplevelser på vegen.

Kulturminner, -landskap og -miljøer er sårbare. Det er viktig å ta vare på disse ved bruk av riktige restaureringsmetoder og valgt prinsipp: tilbakeføring, fri fornyelse eller kontinuitetsprinsippet.

For å velge riktig restaureringsmetode er det viktig å være godt kjent med lovene, forskriftene og retningslinjene som er lagt for å beskytte området. En del kulturminner, -landskap og -miljøer er fredet og har derfor strengere krav til hva som kan gjøres. En forutsetning er å sette seg inn i gjeldene lover som kulturminneloven, PBL, naturmangfoldloven, vegloven, allemannsretten, verneplaner og forskrifter for fredning. Det er viktig at vi ser hensikten med vernet og fredningsbestemmelsene for å finne begrensingene, men også se mulighetene for tilrettelegging av kulturminner og -miljøer.

Veglandskapet ble til for å kjøres på, men av og til må vi senke farten og stoppe for å ta inn landskapet og omgivelsene vi passerer gjennom. Ved lavere fart får du mer tid til å se med en videre synsvinkel. Du får en større opplevelse til fots enn i bil da du er friere til å stoppe opp og nyte omgivelsene der du ønsker. Ved eldre veganlegg får du en mer autentisk opplevelse til fots enn fra bil da tempoet stemmer bedre med den opprinnelige farten til hest og kjerre. Mengden detaljer du får med deg ved å bruke litt lengre tid gir deg en rikere opplevelse.





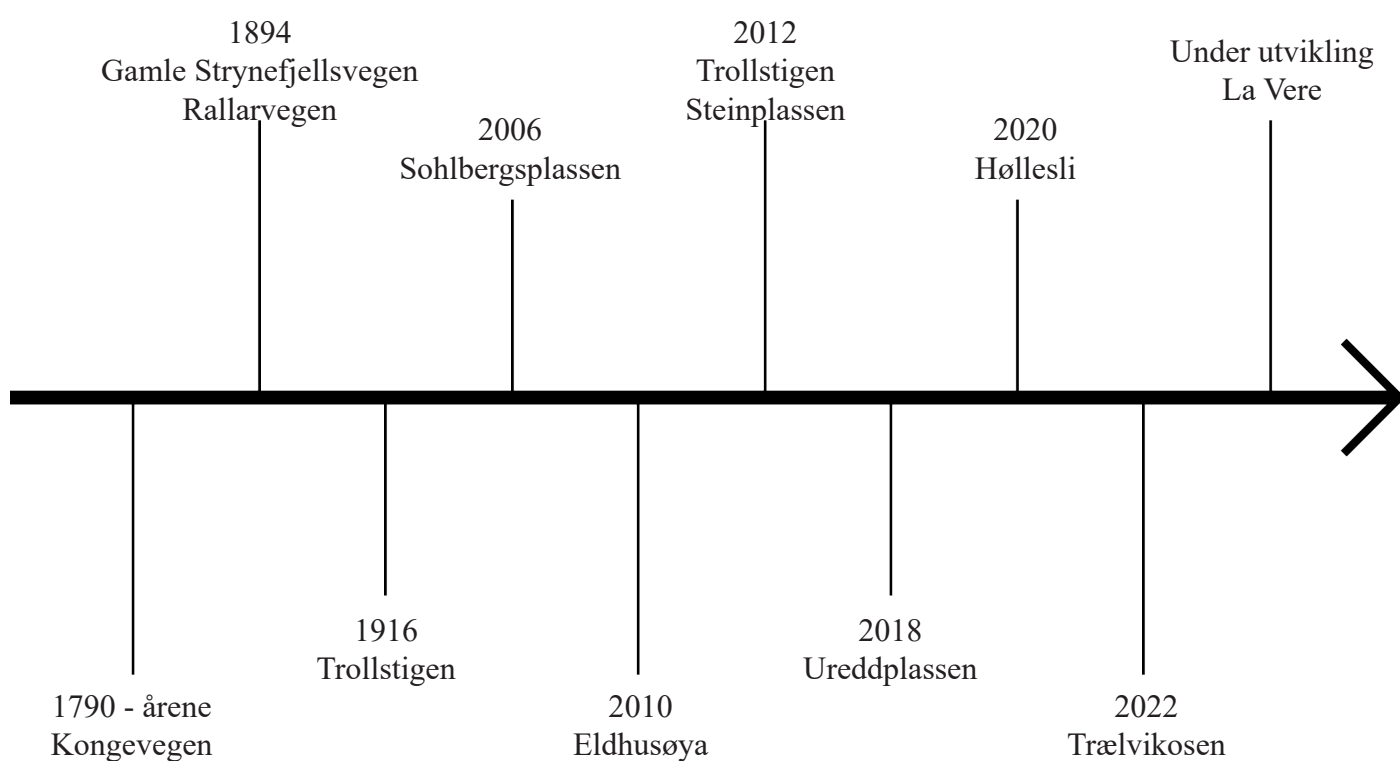


Kapittel 3  
Eksempelstudie



Fig. 3.1  
26

I eksempelstudiet har jeg valgt veger og rasteplasser som enten har vært mye besøkt opp gjennom tiden eller er viktige turistveger i Norge. Utvalget reflekterer prosjekter som inspirerte meg til å velge denne vinklingen, og har vært med å forme løsningsforslagene mine. Vegene er fra mange ulike tidsperioder og har forskjellige utfordringer. Det er derfor benyttet ulike løsninger i utformingen av rasteplassene og vegene.



# Kongevegen



Fig.3.3 Kongevegen med stabbesteiner slynger seg nedover

Vegdekket på den 110 km lange vegen skifter mellom asfalt, grus og gress. I dag brukes den hovedsakelig av gående, men enkelte partier egner seg fint til sykling (Visit kongevegen, 2023).

Kongevegen er fra 1790-årene og var den første vegen mellom Øst- og Vestlandet. Den har vært en viktig ferdselsåre helt siden folk bosatte seg i denne delen av landet. Vegen var lenge kjent for å være en av de farligste og vanskeligste i landet. Dette gjenspeiler seg i at vegen klynger seg til terrenget. Vegen ble bygd for hest og kjerre og erstattet en gammel ride- og kløvveg fra middelalderen samt en postveg fra 1600-tallet. Det er en av 4 kongeveger i Norge og var en del av hovedferdselsåren mellom Christiania (Oslo) og Bergen. Vegen er bygget av soldater og bønder som var pliktet til å delta. Den er bygget etter “*det franske prinsippet*” og er mest mulig rett med god drenering og godt oppbygget vegbane med 4 m bredde. Den har skiftet navn mange ganger etter hvert som linjeføringen har blitt endret: Kongevegen - Bergenske Hovedveg - Riksveg 60 - E68 - E16. Omtrent halve delen av strekket mellom Vang og Lærdalsøyri går på autentisk veg fra enten 1790-årene eller etterfølgeren fra 1840-årene (Visit kongevegen, 2023).

I dag er vegen restaurert og istandsatt. Målet var å berge kulturminnet fra å svinne helt hen. Etter en konsekvensutredning av E16 over Filefjell i 2002 startet tanken på å sette i stand vegen. Vegen var gjengrodd og deler hadde rast ut. I 2012-2016 ble det utført restaurering på strekningen gjennom en stor ryddeaksjon med både frivillige og innleide. Vegen har vært et levende kulturminne med hyppige endringer forårsaket av nødvendige reparasjon. Dette gjør det vanskelig å tidfeste reparasjoner og omlegginger. Originalt ble vegen hovedsakelig

bygget av ufaglærte, noe som gjorde at den enkelte stedet hadde mangler i oppbyggingen fra gammelt av i forhold til datidens prinsipper. En nøyaktig gjenskaping ville derfor være for ressurs- og tidkrevende. Restaureringen av vegen og elementene er i stedet gjenskapt for å vise hovedtrekkene fra tidsperioden den ble bygget i uten å gjenskape manglene. Det gir en tryggere veg med færre behov for vedlikehold fremover. Lokal stein ble brukt der det trengtes mer (Adriansen, 2016).

Vegen går enkelte steder i bratte dalfører og er derfor bygget opp på høye murer med bratt stigning. Det er et dramatisk landskap gjennom ur med hengebratte fjell over og elver under. Det trange og dramatiske fjordlandskapet ligger i vest, innerst i Sognefjorden. Østover fjellet finner vi høyfjellslandskap før vi deretter kommer ned i innlandslandskap (Visit kongevegen, 2023).

Det er en utrolig fin og gjennomført veg som har vunnet mange priser. Den fikk Europa Nostra Grand Prix i 2017 og Vakre vegers pris i 2015 (Visit kongevegen, 2023). Historien er bevart gjennom vern via bruk og vegen har blitt populær etter restaureringen. Restaureringen hadde fokus på varig og bærekraftig kulturminnevern med høy kvalitet i alle ledd. Historien om vegen er lett tilgjengelig på nettet og langs vegen. I oppgaven min ønsker jeg å ta med meg hvordan de bevarte historien og hvordan de fremmer historien på en måte som gjør at alle kan tilegne seg den.

## Rallarvegen



Fig. 3.4 og 3.5 Rallarvegen på sykkel i typiske omgivelser på høyfjellet

Rallarvegen er en 81 km lang grusveg som går langs togsquinnene i høyfjellet (Haugastøl Norway, 2023). I mars 1894 ble det vedtatt på Stortinget at jernbaneforbindelsen mellom Christiania (Oslo) og Bergen skulle bygges over fjellet via Haugastøl og Finse. Det var et av de mest krevende anleggsarbeidene for jernbane på den tiden i Europa. En veg for å transportere materialer og utstyr inn var nødvendig. På den tiden ble det kjørt hundrevis av hestetransporter inn og ut daglig. Vegen har fått sitt navn etter betegnelsen brukt på anleggsarbeiderne, Rallar, og heter derfor i dag Rallarvegen. I 1974 ble vegen åpnet som en sykkelveg og har nå ca. 25 000 syklende hvert år. Den er ikke modernisert eller utvidet siden den ble bygget. Vedlikehold gjennomføres i samsvar med byggemetoden som var typisk på den tiden den ble først anlagt. Slik sørges det for at vegen beholder preget sitt (Haugastøl Norway, 2023).

Rallarvegen følger tett langs toglinjen, men avviker enkelte steder der terrenget ikke tillater å følge sporet. Det er flere underganger, broer og murer som leder vegen gjennom landskapet. Vegen går gjennom et høyfjellsområde med vidder, fjelltopper og lite stigning. Hovedsakelig går vegen over tregrensen med bart fjell, men vegetasjonen går over til å bli hei under tregrensen. Lengre ned vokser vegetasjonen høyere (Artsdatabanken, 2023). Rallarvegen er ikke åpen for motorisert ferdsel annet enn siste delen som er asfaltert og trafikkert med biler. Siste strekket er også preget av sterk nedstigning.

Vegen er en grusveg uten mange sideveger. Den er lett å følge og fin både for den erfarne og de litt mindre erfarne, så lenge man er komfortabel med å sykle eller gå på grus.

Vegens originale formål har med tiden svunnet hen, men den fikk et nytt formål som turistsykelveg. Jeg ønsker å ta med meg det rolige tempoet vegen og landskapet oppleves i når man ikke sitter i et motorisert kjøretøy. Skru tempoet og opplevelsen tilbake til slik det var da vegen ble bygget.

## Trollstigen



Fig.3.6 utsiktspunktet over Trollstigen

Arkitekt: Reiulf Ramstad Arkitekter AS  
Fullført: 2012

Trollstigen utsiktspunkt består av et besøkssenter i tre deler og en utsiktsplattform. To av byggene er formet etter landskapet rundt, mens den siste er formet som en voll for å beskytte området mot elven Istra i perioder med stor vannføring. I byggene finner man kiosk, informasjon, toaletter og suvenirsalg. Fra besøkssenteret ledes man over et vannelement og

ned flere trapper til et utsiktspunkt. Punktet er delt opp i flere nivåer for å tilrettelegge for ulik komfort med høyder. Trappene og plattformene er av betong samt stål og stikker litt utenfor en 200 m loddrett fjellvegg. Det gir de besøkende god utsikt med fugleperspektiv over Trollstigen som snirkler seg opp i terrenget (Nasjonale turistveger 2, 2023).

I flere hundre år har strekket med Trollstigevgen vært viktig for ferdselen i området. Den startet som en sti før den senere ble oppgradert til en rideveg. I 1916 startet de arbeidet på å oppgradere vegstrekket til å bli en tidlig versjon av den vi kjenner i dag (Nasjonale turistveger 3, 2023).

Utsiktspunktet inviterer folk til å ta et steg tilbake for å ta inn vegen på en annen måte enn når man går eller kjører på den. Det gir den besøkende et helhetlig syn over hele vegstrekket der den snirkler seg opp fjellsiden. Utsikten gir deg innblikk i hvordan veger i større grad var tilpasset terrenget før. Det er dette perspektivet jeg ønsker å bringe inn i mitt prosjekt, et sted for å se større deler av vegen og tilpasningen til terrenget samlet.

---

## Eldhusøya



Fig.3.7 Sti rundt Eldhusøya

Arkitekt: Ghilardi+Hellsten Arkitekter  
Fullført: 2010

Eldhusøya rasteplass ligger i havgapet og har en universelt utformet sti som slynger seg rundt den lille øya. Utsiktsstien er lagt på pæler for å skjerme den sårbare naturen og unngå store inngrep. Langs stien er det lagt inn benker hvor den besøkende kan nyte utsikten utover havet. Rasteplassen har også et servicebygg med kiosk, informasjon og toaletter (Nasjonale turistveger 4, 2023).

Måten stien tar hensyn til den sårbare naturen på som også muliggjør universell utforming er noe jeg fant inspirerende. Den skiller seg ut fra landskapet ved å bruke nye materialer, men har som mål å ikke forstyrre visuelt eller økologisk for mye.

## Ureddplassen



Fig.3.8 Ureddplassen fra vegen og ut mot havet

Arkitekt: Haugen/Zohar Arkitekter  
Landskapsarkitekt: Inge Dahlman - Asplan Viak  
Fullført: 2018

Ureddplassen er en 9 m bred utsiktsterrasse med sitteplasser i karakteristisk og lokal Fauskemarmor. Fra terrassen er det en bred trapp, som er skjermet fra trafikken, ned til strandsonen. Trappetrinnene veksler mellom sittetrinn og vanlige trinn. Plassen har også et toalettbygg og et monument. Monumentet er til minne om ubåten Uredd som forliste under andre verdenskrig i Fugløyfjorden. Monumentet var reist lenge før opparbeidingen av plassen i 2018. Plassen er også mye brukt av lokalbefolkningen og turister for å se midnattssol og nordlys (Nasjonale turistveger 5, 2023).

Det som inspirerte meg her var de store steinblokkene med lokal stein som skiller seg ut fra den lyse betongen som mykt snor seg i urette linjer. Steinene gir plassen en tilhørighet til stedet og geologien. Betongen minner meg om landskapet i fjæra med bølger som ruller inn. Jeg ønsker å ta med meg bruken av lokal geologi og hvordan man kan bringe landskapet inn i materialene slik at det blir i harmoni med det eksisterende landskapet.

---

## Trælvikosen



Fig.3.9 Trælvikosen ved lavvann

Landskapsarkitekt: Thea Kvamme Hartman - Snøhetta  
Fullført: 2022

Trælvikosen er en rasteplass med 55 vadesteiner som leder ut til en holme i fjorden. Steinene er dekket av vann ved høyvann og bryter overflaten når vannet trekker seg tilbake ved lavvann. Dette skiftet mellom flo og fjære symboliserer at landskapet hele tiden er i endring. Det oppfordrer besøkende til å ta en lengre pause for å observere endringen i vannivået. Rasteplassen har også bord og benker samt en sti ned til vadesteinene i fjæra (Nasjonale turistveger 6, 2023).

Det som tiltrakk min oppmerksomhet var måten landskapsarkitekten fikk fram endringen i landskapet på et nivå som den besøkende kan oppleve innenfor en kort nok tidsramme. Det oppfordrer besøkende til å undre og kanskje se for seg andre endringer som skjer over lengre perioder. Her ønsker jeg å ta med den lekende måten man kan oppleve endringer i landskapet på.

## Gamle Strynefjellsvegen



Fig.3.10 Gamle Strynefjellsvegen i høstfarger

Den 27 km lange vegen går over Strynefjellet. Vegen er den eldste turistvegen vi har i Norge og ble vedtatt i 1881 etter at turismen kom til fjordbygdene. Den ble bygget fra 1889-1894 etter chasséprinsippet og har stabbesteiner samt håndlagde murer. Enkelte

deler er fortsatt grusveg (Nasjonale turistveger 7, 2023). I 1997 ble den en del av Nasjonale turistveger. Fra Grotli og vest til Hjelle tas man fra en stadig tynnere bjørkeskog opp til bart gråfjell med snø og breflekke. På vegen nedover i den fruktbare dalen på vestsiden sørger breene for en turkis farge i vannet. Der slynger vegen seg nedover i et zig-zag mønster (NAF Reiseplanlegger, 2023).

Det er gjort mye bra i bevaringen av gamle Strynefjellsvegen. Stabbesteinene er et sentralt element som følger hele vegen. Grusdekket er også med på å beholde det historiske preget og gir den følelsen av å være ekte og genuin. Jeg ønsker å ta med meg bevaringen av det originale preget til vegen som et kulturminne.

---

## Sohlbergplassen



Fig.3.11 Rister i plattformen og utsikt mot fjellene

Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk  
Fullført: 2006

Blant furutrærne ligger Sohlbergplassen som er en betongplattform hevet opp fra bakkenivå. Den står på tynne pæler for å minimere avtrykket. Plattformen omkranser de eksisterende slanke furutrærne og har en betydelig mengde rister i gulvet for å slippe gjennom lys og vann til skogbunnen under. Stedet for utsiktspunktet ble valgt for å vise massiviteten til fjellene i Rondane som vises i Harald Sohlbergs maleri “Vinternatt i Rondane” (Nasjonale turistveger 8, 2023). Ristene har til dels fungert, men det er lite som vokser under plattformen (Feltrapport, 2015).

Jeg liker måten utsiktspunktet føles som en del av naturen og ble bygget med hensyn til den eksisterende vegetasjonen. Også måten utsikten blir rammet inn av trærne og de naturlige elementene som finnes på stedet er noe jeg vil ta med meg. Det er en opplevelse å gå ut på Sohlbergplassen.



## Steinplassen



Fig.3.12 Kunstverket som en del av landskapet

Kunstner: Peter Fischli / David Weiss  
Fullført: 2012

Det 93 tonns kunstverket på Steinplassen skal representere en varde som det finnes mange av langs stier i den norske naturen, også her på Valdresflye. Den heter “Rock on Top of Another Rock” og får de forbigående til å undre på om den kom seg dit naturlig eller om mennesker har hatt en finger med i spillet (Nasjonale turistveger 9, 2023).

Simplisiteten er det som fanger meg samtidig som den har mye mening og tilknytning til området. Jeg ønsker å ta med meg at det simple og enkle kan veie mye i et godt design.

---

## Høllesli



Fig.3.13 Høllesli rasteplass

Arkitekt: Lie Øyen Arkitekter  
Fullført: 2020

Høllesli raste- og utsiktspunkt gir den besøkende en følelse av å oppdage utsikten ved å lede deg gjennom slyngende skjæringer i sprøytebetong ut til utsiktsplattformene. Plattformene er lagt i ulike høyder i svabergget og har benker og romslige trinn for en hvil og en rast. Ut fra plattformene går det en håndløper som oppfordrer til utforskning i terrenget rundt. Den dempede arkitekturen forsterker tilstedeværelsen (Nasjonale turistveger 10, 2023).

Det jeg ønsker å bringe videre fra Høllesli er evnen til å lede besøkende ut i terrenget på en sømløs måte. Rekkverket er en start og terskelen for videre utforskning blir lavere.

## La Vere

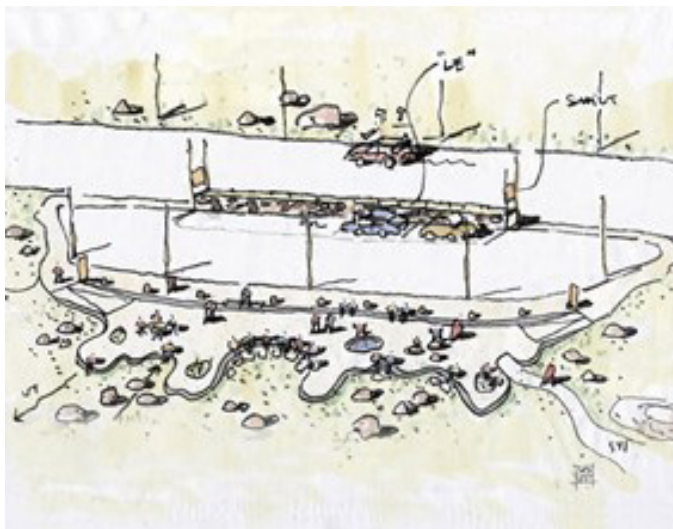


Fig.3.14 Illustrasjon av ene prosjekterte rasteplassen

Landskapsarkitekt: Bjørbekk & Lindheim  
Fullført: Prosjekteres

Prosjektet La Vere er ennå ikke bygget, men konseptet går ut på å ikke ta mer fra naturen enn vi allerede har gjort. Hardangervidda er sårbar og langs vegen over er det mange grusplasser som allerede eksisterer. Prosjektet har valgt ut tre av disse, og fotavtrykket til rasteplassene skal ikke overgå det eksisterende til grusplassene. Formene er hentet fra landskapet og stedegen kultur og kunst. Rasteområdet skal ligge som en krage rundt parkeringsplassen og være en overgang mellom kjørearealene og naturen. På denne kragen vil det også være benker og bord integrert i designet (Nasjonale turistveger, 2022).

Det som jeg liker med prosjektet er at istedenfor å ta nye arealer jobber de med å igjenbruker de arealer vi allerede har tatt fra naturen. De utformet dem på en måte som forankrer plassen i naturen.

## Oppsummering

Eksempelstudiet viser ulike perspektiver for hvordan man kan få fram det historiske på en god og informativ måte. De briljerer på hvert sitt felt på litt ulike måter med fokus på hva som var viktig akkurat der. Det er disse feltene vi nå skal ta en bedre titt på.

### Plassen som en del av landskapet

Det er viktig i planleggingsfasen å tilpasse prosjektet til det omkringliggende landskapet slik at man ved opparbeiding ikke skaper sår i landskapet. Plassen bør føles som en del av landskapet ved at man bygger den med hensyn til naturen. Sohlbergplassen et godt eksempel på dette ved at det ble lagt inn rister for å gi skogbunnen under lys og vann, og plattformen ble designet rundt de eksisterende trærne. Bruken av lokale materialer kan også øke tilhørighetsfølelsen til plassen. Man kan gi plassen en følelse av å høre til ved å legge en mening og tilknytning til omkringliggende området i designet. Det enkle er ofte det beste sies det, og Steinplassen viser hvordan et simplifisert design tar hensyn til landskapsuttrykket på en god måte. Det er også viktig å ikke ødelegge mer enn vi trenger. La Vere er et ledende eksempel på hvordan det er mulig å holde seg innenfor det allerede eksisterende fotavtrykket uten at det går på bekostning av kvaliteten til plassen.

### Utsikten

Utsikten fra rasteplasser og utsiktspunkter er viktig for brukerne og en god utsikt resulterer ofte i et lengre stopp. Det å lede blikkene dit du ønsker kan være en utfordring. Ved å gi raste- eller utsiktsplassen en retning ledes blikkene dit vi vil uten å trenge noe ytterligere innramming. Ellers er det å bruke naturen til å ramme inn en utsikt, slik Sohlbergsplassen gjør, et effektivt virkemiddel for å framheve en slående utsikt. Ved å legge utsiktspunktene til steder hvor du får et overblikk over vegen, som det er gjort ved Trollstigen, gir man de besøkende et inntrykk av vegens linjeføring i landskapet. Man viser frem hvordan den følger terrenget og snirkler seg oppover på en annen måte enn når man kjører.

### Ta vare på det historiske

Bruken av veger endrer seg gjennom tidene. Ofte blir eldre veger erstattet av nye, eller de utgår fordi de er ferdig med oppgaven de ble bygget for. For å ikke miste historien til vegene er det viktig at vi tar vare på dem. Vern via bruk er en praksis som er brukt på flere veger som Kongevegen, Rallarvegen og gamle Strynefjellsveg. Her har de fokusert på bærekraftig kulturminnevern ved å restaurere vegene for hyppig og langvarig bruk. De har beholdt det originale preget for å gi brukerne følelsen av hvordan vegen var opprinnelig. Ved å ta vare på kulturminnene og holde dem vedlike kan vi beholde det historiske og kommunisere det til de besøkende.

### Tempo

Det er viktig i planleggingen å ta hensyn til tempoet vegen skal oppleves i. Ulikt tempo trenger ulik tilrettelegging og arealer. For å trekke de som beveger seg ved høyere tempo trenger man å skape et ønske om å stoppe opp, å være lengre og nyte omgivelsene. Måten Trælvikosen oppfordrer de besøkende til å bli lengre for å få med seg endringene i landskapet, mellom flo og fjære, er et godt eksempel dette. I prosjektet Høllesli er stålrekkverket et ledende element for å gi den besøkende lyst til å bli lengre ved å sømløst lede dem ut i landskapet for å utforske.

Ved å senke tempoet, fra motoriserte ferdsel til gåing og sykling, oppfattes større deler av veglandskapet. Kanskje man må skru tempoet tilbake mot det originale for å gi de besøkende en mer autentisk opplevelse av vegen slik de som opprinnelig brukte området opplevde den.



Kapittel 4  
Casestudie  
Haukelifjell

## 4.1 Oppbygging

Case-delen er bygget opp av tre deler. Første delen er rettet mot historien. Både historien til vegen, men også til menneskene og hvordan området ble opplevd. I andre del analyseres området med landskapskarakter, naturtyper, flora, fauna, sårbarhet, geologien,

vernestatus, kulturminner, aktører i området, ÅDT, eksisterende rastelommer, følt og faktisk trygghet og fargene på Haukelifjell. Siste og tredje delen er en presentasjon av de sju vegstrekke. Det zoomes inn på strekkene og detaljområdene som det fokuseres på videre i kapittel 5.



Fig. 4.1 Hest og kjerre på veg over Haukelifjell, ved Ulevåvatnet

## 4.2 Del 1: Haukelifjell sin historie- Historien til veggen over fjellet

Det er funnet opptil 8000 år gamle spor etter mennesker på Haukeli og funn etter folkevandring i tiden år 400-600. Etter det er det lang tid før vi finner flere spor. I ulike skriftlige tekster og muntlige sagn fortelles det om både Olav den hellige og opprørshøvdingen Gregorius Dagsson som begge hadde med seg mannsterke følger over nettopp Haukelifjell (Edland, 2001, s.13-31).

På 1300-tallet var det pilegrimsvandring til kirken i Røldal hvor man trodde et 85 cm høyt krusifiks hadde helbredende krefter. Disse pilegrimsvandringene pågikk fram til rundt 1850, ca. 300 år lengre enn det som var lov mtp. den lutherske reformasjonen i 1537. På 1600-tallet var det en økning i handelslivet grunnet vekst i byene på Østlandet etter sølvfunnet i Kongsberg. Dette førte til at fehandlere på Vestlandet fikk økt salg, og beboere på Øst- og Vestlandet fikk mer med hverandre å gjøre (Hus, 2017, s.144-161 + 172-179).

Vegen over fjellet som er brukt her i de tidlige årene av ferdsele mellom øst og vest, er mest sannsynligvis Allmannavegen. Denne gamle vegen er fragmentert i dagens landskap. Tråkket etter mange århundrers bruk er likevel enkelte steder godt synlig i dagens terreng (Adriansen, 2014).

Ideen og ønsket om en rideveg over Haukelifjell kom allerede i 1704 da hovrettsassessor J.E. Ernst hadde en røff tur over fjellet. Etter turen sendte han brev med vegforslag til kongen i København, kong Frederik IV. I 1818 fikk denne idéen nytt liv gjennom prosten fra Kinsarvik, Nils Hertzberg, sitt leserinnlegg i lokalavisa Budstikka. Dette ga hell og i 1846 slo den kongelige resolusjonen fast at det skulle bli bygget veg mellom Haukeligrend og Røldal. Stafettpinnen ble brakt videre av Hans Hagerup Krag som i 1862, skrev en ny argumentasjon for vegen over Haukelifjell og engasjerte seg personlig i byggingen. Og allerede i 1870-årene kunne man fare med hest og kjerre på sommervegen over Haukeli, men det var ikke før i 1889 den sto helt ferdig (Hus, 2017, s.144-161). Den er bygget etter chausséprinsippet med sine myke svinger og slake stigninger tilpasset datidens kjøretøy (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.30-31).

Haukeliområdet har i alle år vært preget av harde vintre med snø som ligger til langt utpå sommeren. Å åpne vegen over Haukelifjell for sommeren førte til en brøytedugnad for innbyggerne i Røldal. Det var stor innsats og arbeidet tok lang tid (Kraftmuseet, 2022). I 1886 ble tunnelen i Dyrskar bygget og er en av de eldste tunnelene i Norge. Den går igjennom et ras- og skredutsatt område med sen snøsmelting. (Hus, 2017, s.144-161). Tunnelen var i bruk fram til 1919 da vegen ble omlagt på dette strekket (Kulturminnesøk,2023).

Allerede før sommervegen sto ferdig var behovet for en helårsveg et ønske og et voksende krav. Det var også prat om en Haukelibane, men i 1954 ble ideen forkastet til fordel for en helårsåpen veg over Haukelifjell til en brøkdel av prisen. Her sto Ingvar Meling i spissen. Allerede fire år senere i 1958 kom det vedtak om bygging og i 1959 kom arbeidet i gang. Vegen sto ferdig vinteren 1967/68, men den offisielle åpningen av vegen var 7. september 1986. Rester etter byggeperioden er fortsatt å se den dag i dag i form av anleggsbrakkene plassert langs vegen. Her kunne arbeiderne komme inn for å få kaffe og mat eller søke tilflukt fra været. Da helårsvegen først åpnet het den E76 før den i 2000 byttet navn til E134 (Hus, 2017, s.144-161). Det var den første helårsvegen i Norge over en fjellovergang, og erfaringen fra å bygge denne vegen har vært til stor hjelp i byggingen av andre helårsåpne veger.



Fig. 4.2 Hest og kjerre på veg over Haukelifjell, ved Dyrskar

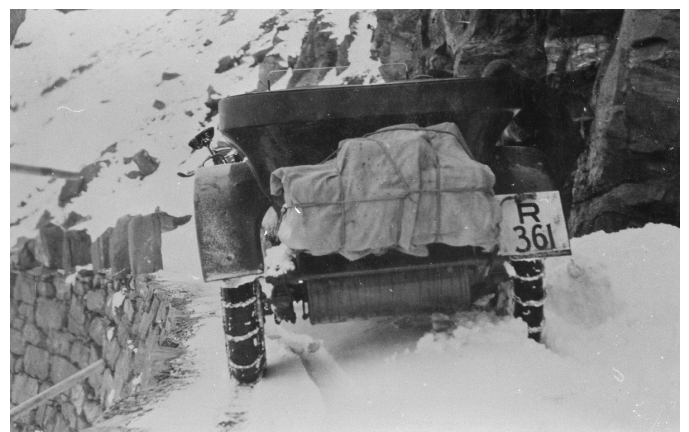


Fig. 4.3 Trangt parti over Haukelifjell

## Historien til menneskene

Det er mange dikt, historier, reisebeskrivelser, sagn og andre skriftlige kilder som tar for seg livet og reisevilkårene over Haukelifjell før i tiden. Disse hjelper oss med å se fordelene, men også utfordringene vegen brakte på den tiden. Det forteller en historie om menneskene som brukte vegen og hvordan de opplevde den.

Fjellvegen over Haukelifjell, Nordmannslepa, blir beskrevet av Rikard Berge som røff og lang.

*“Eit brunt vegband med avslite grasrot og avslipa steinklomrir, slengjande seg upp og ned millom urd og aas, etter flæe og fly, yvi elv og frammed fjøllvatn,”*

(Kostveit, 1999, s.135-146)

I 1848 beskrev Theodor Kjerulf turen over Haukelifjell med Jørgen Moe som en veg i ville og stille omgivelser, med vakre blomster langs.

*“Vi lode hestene græsse, medens vi styrkede os ved en Drik av Bækken, der kom rindende ut fra Klippen, og kastede os i det bløde Græs med Armene udslagne og saae op i den blaae Himmel over os. Her under Sæsnuten, ved Bækken stode store og pragtfulde, som jeg intetsteds har fundet dem, med ranke Stængler og friske, saftige Blade, tindrende med lyseblaa Blomst, hvori det guldgule Skjær svømmede og blinkede som Lysreflexen i et saphirblaat Øie. Men jeg maatte spørge, hvor er du kommen hid, du sentimentale Blomst blandt al denne Vildhed og Stilhed?”*

(Kostveit, 1999, s.135-146)

Videre er også vegen beskrevet av Zinken Hopp som skildrer turen over Haukelifjell på 1900-tallet i diktet sitt “Veien”

*“Min morfar var lensmann i Røldal, og der var min farfar prest. Vi reiste dit ofte om sommeren. Vi kjørte med kjerre og hest. Haukelid var eventyret-. Uendelig stor og fjern lå fjellstuen der som et kongsslott blandt breer og blinkende tjern. Og fjellet preget for alltid inn i min barneforstand at dette er jorden du er fra, og her er ditt fedreland.*

*Slottet har krympet senere som inntrykk fra barndommen gjør. Men fjellet er heller blitt større, mer farlig og vakkert enn før. Men det som ikke er endret, er det som jeg husker så vel: Veiens lysegrå slynger tvers over Haukelidfjell.”*

*Det var to stier å velge for farende folk mot vest. Begge var tunge og lange, og ingen av dem var best. Den ene var Normannslepen langs Haukelid,*

*steinete, held, den andre var veien til Lærdal tvers over Filefjell.*

*Langs veien drog bøling til sæters, og likferd til vigslet muld. Langs veien drog trette ombudsmenn med skattens sveldige gull. De gamle fortalte i Røldal at de hadde kjent en prest som fraktet sin kones piano til bygden med kløvsal og hest.*

*De var ikke alltid til glede de ting som fra veien kom - all slags farsott og smitte, og byenes dårligdom. Men veien drog gjennom landet, gjennom den jord som var, og veien har båret historien så langt som historien går.*

*Livet er bundet til veien, så kronglete og dårlig den var. Slik er den blitt av århundredes strevsomme fotefar. Og når jeg tenker på fjellet, åpent for sol og blest, med blånuter bak hverandre, da husker jeg veien best.”*

(Edland, 2001, s.82)

Haukelifjell har i alle år vært kjent for sine geitebønder. Tradisjonene går i alle fall 100 år tilbake hvor vest- og telemarkinger har tatt med geiter opp på Haukelifjell for å beite. Geitene kan også i dag finnes vandrende langs Ulevåvatnet og den gamle delen av vegen over fjellet (Hus, 2017, s.115-119). Det har også vært både geiter og sauer på Haukelifjell fra Telemark og Østlandet. I tidlige tider ble de gjetet hele vegen, men etter at trafikken tok seg opp ble de fraktet til og fra med lastebiler (Edland, 2001, s.149-164).

Noe annet Haukeli er kjent for er brøytingen. Området er tungt preget av snø på vinterstid og brøytekanterne kan ofte bli flere meter høy. Før brøytebiler var vanlig skjedde brøytingen med arbeidslag fra Røldal som spadde vekk snøen for hånd. Dette førte til at vegen kun var sommeråpen da snøen her ligger langt inn i sommerhalvåret. Brøytedugnadene ble som oftest holdt i juli og snøen kunne fort være et par meter dyp. Enkelte steder måtte de ty til å grave tunnel i snøen (Hus, 2017, s.120-143). På 1950-tallet tok maskiner over brøytingen og da den nye Haukelivegen sto ferdig til vinteren i 1967/68 gikk vegen over fra å være en sommerveg til å være helårsveg. En klarer å holde vegen åpen nesten hele året, men på enkelte dager med ekstremt dårlig vær må en dessverre se seg slått og stenge vegen til været bedrer seg (Hus, 2017, s.120-143).





Fig. 4.4 (over) Arbeidslag som driver snørydding. Fig. 4.5 (under) Snøtunnel fra 1909



## 4.3 Del 2: Analyse

### Landskapskarakterer og naturtyper

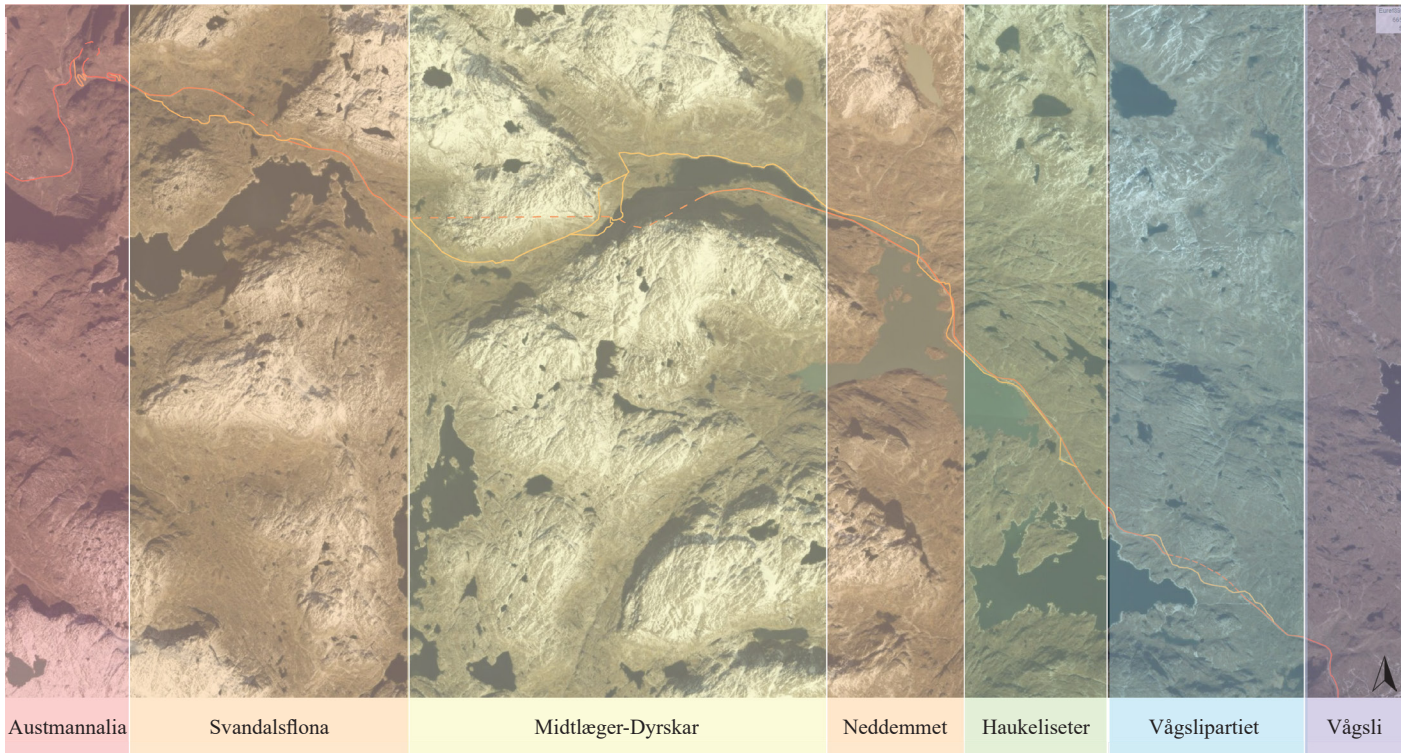
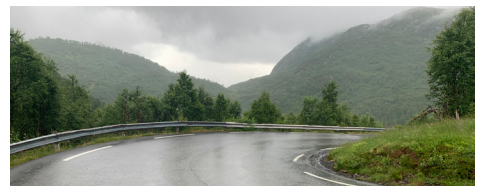


Fig. 4.6 Kart over de ulike landskapskarakterene og naturtypene langs gamle Haukeliveg



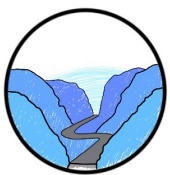
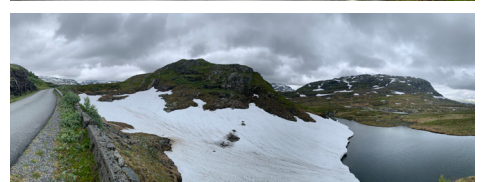
#### Austmannalia:

-Relativt åpent dallandskap under skoggrensen med lav arealbruksintensitet (Artsdatabanken, 2023)



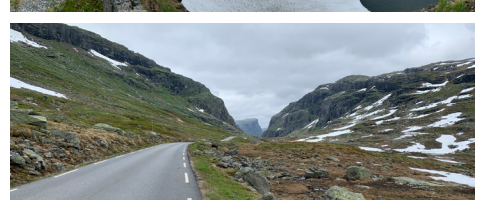
#### Svandalsflona og den neddemede delen

-Relativt åpent dallandskap med hei over skoggrensen med innsjø (Artsdatabanken, 2023)



#### Fra Midtlæger til Dyrskar

-Nedskåret dallandskap med bratt fjell over skoggrensen (Artsdatabanken, 2023)



#### Rundt Haukeliseter og ned mot Vågslitunnelen

-Relativt åpent dallandskap med hei under skoggrensen med innsjø (Artsdatabanken, 2023)



#### Vågslipartiet

-Åpent dallandskap med hei under skoggrensen med innsjø (Artsdatabanken, 2023)



#### Vågsli

-Relativt åpent dallandskap under skoggrensen med tett bebyggelse (Artsdatabanken, 2023)

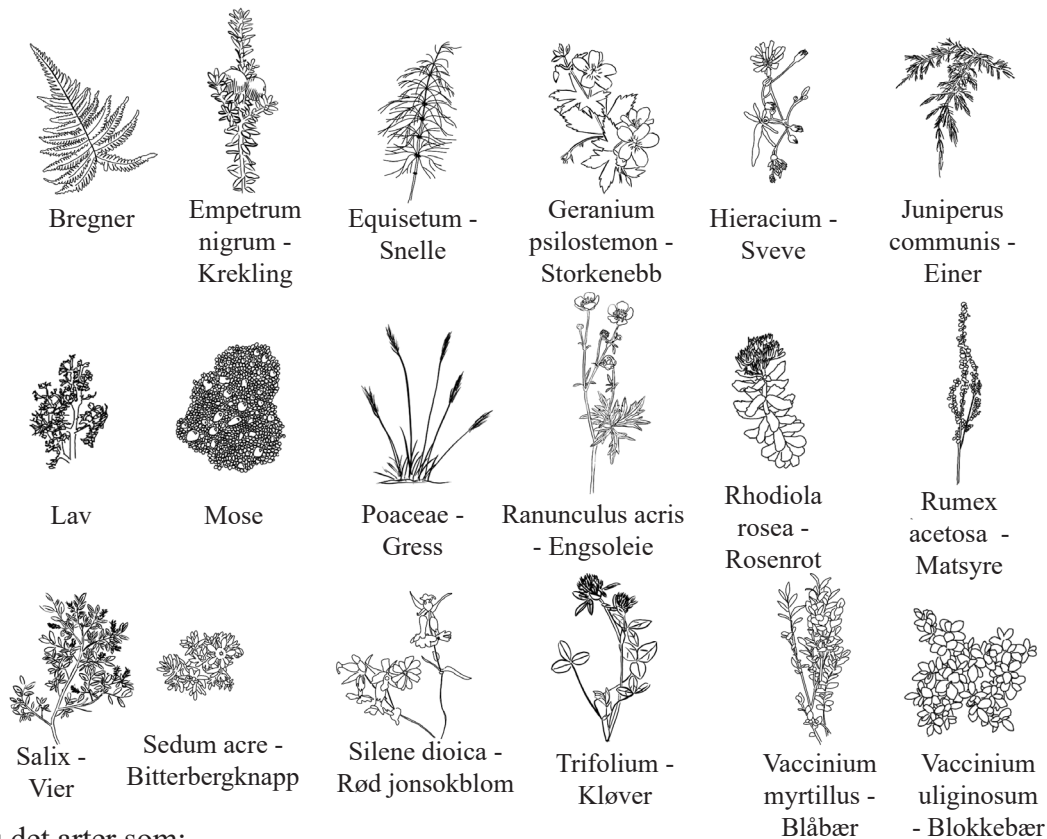


# Flora

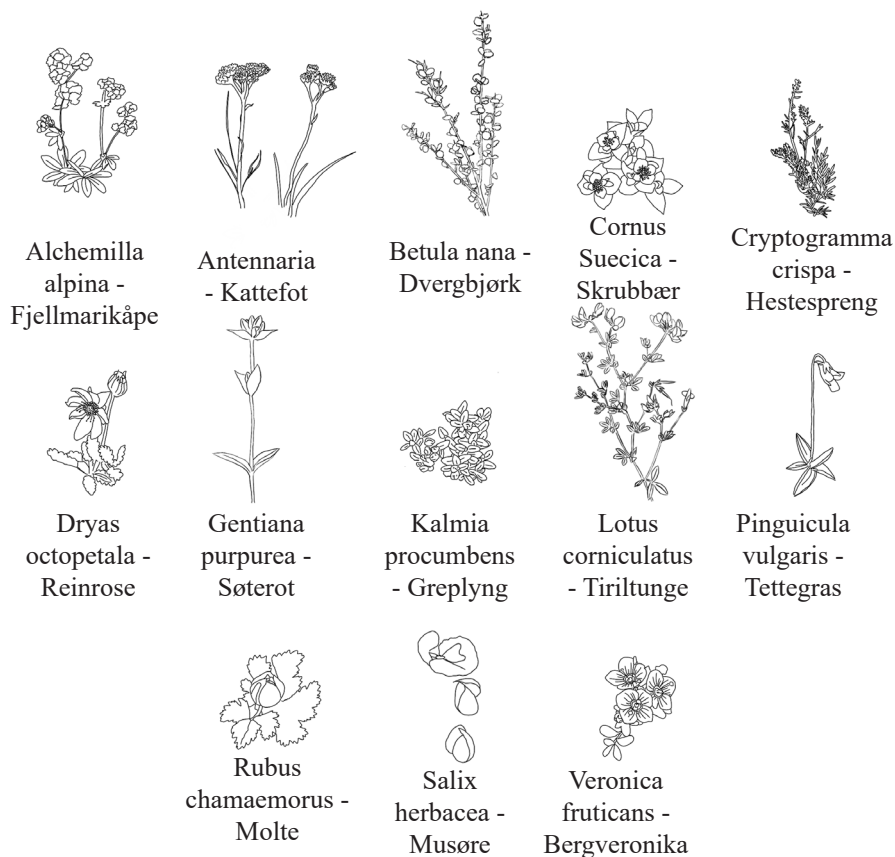
Floraen i området er tilpasset et lavalpinsk klima og varierer gjennom området (Artsdatabanken, 2023). Vegetasjonen på heien, både over og under skoggrensen, har lignende flora, men vegetasjonen under skoggrensen som ikke klassifiseres som hei

har et annet preg. Vegetasjonen er observert langs gamle Haukeliveg i juli 2023 på befaring. Den tar ikke for seg alle arter i området, men en del av de mest vanlige. I tillegg til de observerte på befaring finnes søterot i større mengder rett over Haukelisetter fjellstue (Ryvarden & Tvedt, 2023).

I hele området finnes det arter som:



I heien finnes det arter som:



Under skoggrensen finnes det arter som:



Achillea  
millefolium  
- Ryllik



Aconitum  
napellus -  
Storhjeml



Alchemilla  
vulgaris -  
Stormarikåpe



Betula  
pubescens -  
Fjellbjørk



Calluna  
vulgaris -  
Røsslyng



Campanula  
rotundifolia  
- Blåklukke



Cirsium  
palustre -  
Myrtistel



Dactylorhiza  
maculata subsp.  
maculata -  
Flekkmarihånd



Fragaria  
vesca -  
Markjordbær



Geum rivale -  
Enghumleblom



Hypericum  
- Perikum



Melampyrum  
pratense -  
Stormarimjelle



Parnassia  
palustris -  
Ljøblom



Polygonum  
viviparum -  
Harerug



Potentilla  
erecta -  
Tepperot



Rubus idaeus -  
Villbringebær



Salix caprea  
- Selje



Silene  
vulgaris -  
Engsmelle



Sorbus  
aucuparia -  
Rogn



Tussilago  
farfara -  
Hestehov



Urtica  
dioica -  
Brennesle



Vaccinium  
vitis-idaea -  
Tyttebær



Valeriana  
sambucifolia -  
Vendelrot

## Fauna

Det er få til ingen kilder med oversikt over arter knyttet til Haukeli fjellområde i nyere tid, men Hardangervidda rett nord er godt dokumentert. Der finner man et rikt dyreliv med 120 fuglearter, 21 arter av pattedyr og fisk (Statsforvalteren, 2011, s.20). Hardangervidda ligger med lignende høyde over havnivå og strekker seg ned til Haukeli på nordsiden. Det er også utført faunautredelse av heien sør for Haukeli hvor flere av artene går igjen (Statsforvalteren, 2015, s. 16-20). Dette sett i sammenheng med arter listet i Stavanger

Turistforening sin årbok fra 1989, Haukeliseter, gir det godt grunnlag for å anta at faunaen i området er som vist under (Stavanger Turistforening, 1989, s.90-97). På Haukelifjell drives det med seterdrift av både sau og geiter som lett kan ses og høres i det åpne landskapet.

Det er store landarealer med relativt lite bebyggelse, noe som gir gode forhold for både pattedyr og gnagere. Fjellrev har sin sørlige grense på Hardangervidda, men kan innimellom observeres i Haukeliområdet.

### Pattedyr og gnagere:



Villrein



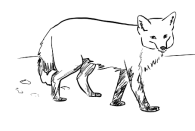
Jerv



Lemen



Fjellrotte



Rev



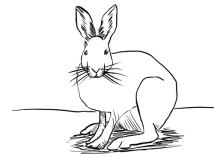
Mår



Røyskatt



Snømus



Hare



Ekorn

Fuglearter med sin sørlige grense på Hardangervidda er: havelle, temmincksnipe, fjellmyrløper, dobbeltbekkasin, fjelljo og snøugle. Selv med en

sørlig grense kan de streife innom Haukeliområdet ved spesielle anledninger.

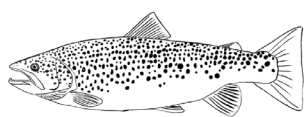
Fugler:



Det er mange vannflater i området med ulike størrelser. Alle vannene er ferskvann og har på et tidspunkt vært fiskeløse. Det er å anta at siden Hardangervidda har nesten bare ørret utsatt i vannene at Haukeliområdet også har en høy andel

ørret. Hardangervidda har også akvatisk dyreliv som marflo, skjoldkreps og flere akvatiske insekter som mest sannsynlig også eksisterer i Haukeliområdet da begge områdene har myr og våtmark.

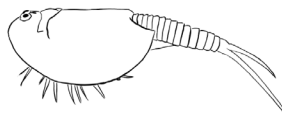
Fisk og akvatiske dyr:



Ørret



Marflo



Skjoldkreps



Vannløper

## Sårbarhet

Det er mange ulike måter et kulturmiljø kan være sårbart på, herunder faunaen, floraen og veggen i seg selv.

### **Sårbarheten til fauna og flora:**

Faunaen i Haukelifjellområdet er påvirket av både menneskelige, naturlige og økologiske faktorer som alle andre fjellområder her til landet.

Flere dyr unngår områder der mennesker ferdes, så stinettet og hovedvegen har store påvirkninger på hvordan faunaen forholder seg til området. En økning i ferdsel kan gi en økt sårbarhet til faunaen i området. Det er mulig å jakte og fiske på Haukelifjell noe som direkte påvirker bestandene. Her er det lagt inn antallsbegrensinger for å sikre at populasjonen holder seg levedyktig.

De økologiske faktorene er balansen mellom byttedyr og rovdyr. Bestandene svinger opp og ned med en liten forskyvning mellom bytte- og rovdyr. Endringer som påvirker kun den ene gruppen vil ha videre ringvirkning i næringskjeden.

De naturlige faktorene for både fauna og flora er hovedsakelig vær og temperatur som styrer levetilstandene, reproduksjonsevnen og mattilførselen. Det er ikke noe vi kan styre direkte, men global oppvarming fører til stadig mildere klima som endrer habitatet til flere arter over tid (W. E. Dramstad, personlig kommunikasjon, 9 februar 2021).

Floraen er påvirket av både menneskelige, naturlige og animalske faktorer. Ved økt besøkstall vil slitasjen langs vegstrekke og stiene i kulturmiljøet øke. Her kommer floraen til å endre seg til mer slitesterke planter eller forsvinne helt og danne bredere stier.

De animalske faktorene er planteetere og dyretråkk. Området har mange ville dyr, men også husdyr som beiter og holder vegetasjonen nede. Sett i sammenheng med faktorene over kan dette skape en sårbarhet ved at vegetasjonen blir holdt nede mens den påvirkes av andre stressfaktorer (W. E. Dramstad, personlig kommunikasjon, 9 februar 2021).

### **Sårbarheten til veggen:**

Også gamle Haukeliveg har sine sårbarheter. Det er en gammel veg bygget for datidens bruk og slitt av vær og tid. Det som bestemmer sårbarheten til veggen er dekket, oppbyggingen av veggen, gjengroing samt ras- og skredfaren i deler av området (Adriansen, 2021, s.35-43).

Dekket er hovedsakelig grus utenom sløyfene rundt tunnelene til nye Haukeliveg. De lengre strekkene er i god stand, men de mindre bitene preges av gjengroing grunnet lite bruk og vedlikehold. Området rundt Dyrskar og Ulevåvatnet er preget av ras og skred, noe som har ført til skader på vegbanen.

## Geologiske historien

Geologien i området er en del av det subkambriske peneplan og er pent bevart. Videre strekker planet seg nordøstover til Hallingdal og Valdres. Ved Haukeliset er fyltitten slitt bort i den grad at enkelte steder er gneisgranitten i kontakt med grunnfjellet. Området er stedvis sterkt deformert (Liestøl, 1960, s. 69-72). I grunnfjellet finner vi mye prekambriske og litt kaldonisk påvirkede bergarter. Herunder granitt, øyegneis og middelsomvandlet

avsetningsbergarter som konglomerat, kvartsskifer, basalt, rhyolitt og m.m. Området har også kambrisk-ordoviske bergarter; skifer, kvartsitt og litt kalkstein. I overflaten i form av løsmasser finnes vesentlig knust granitt og migmatitt, middels omvandlet sandstein, glimmerskifer, kalkskifer, basalt, rhyolitt m.m og meget varierte, grove gneiser av forskjellig opprinnelse med stedvis høy omvandlingsgrad (Stavanger Turistforening, 1989, s.85).

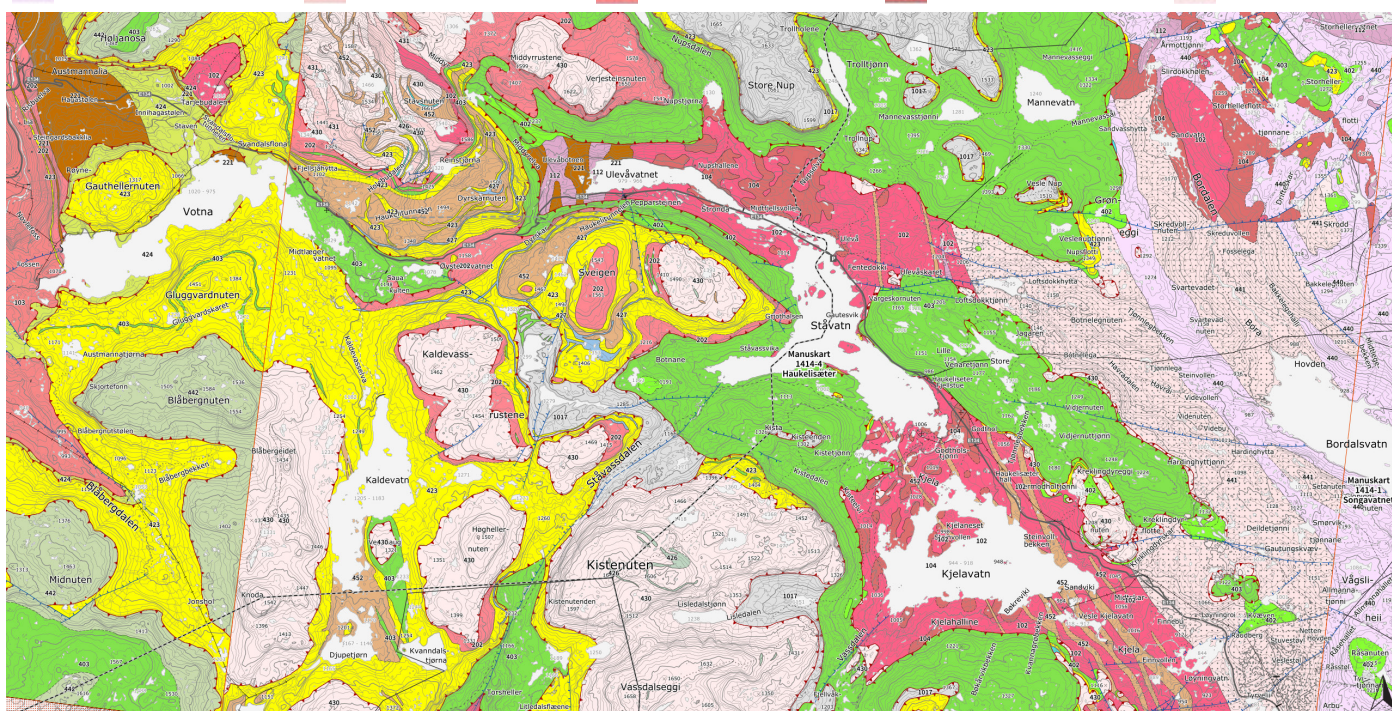
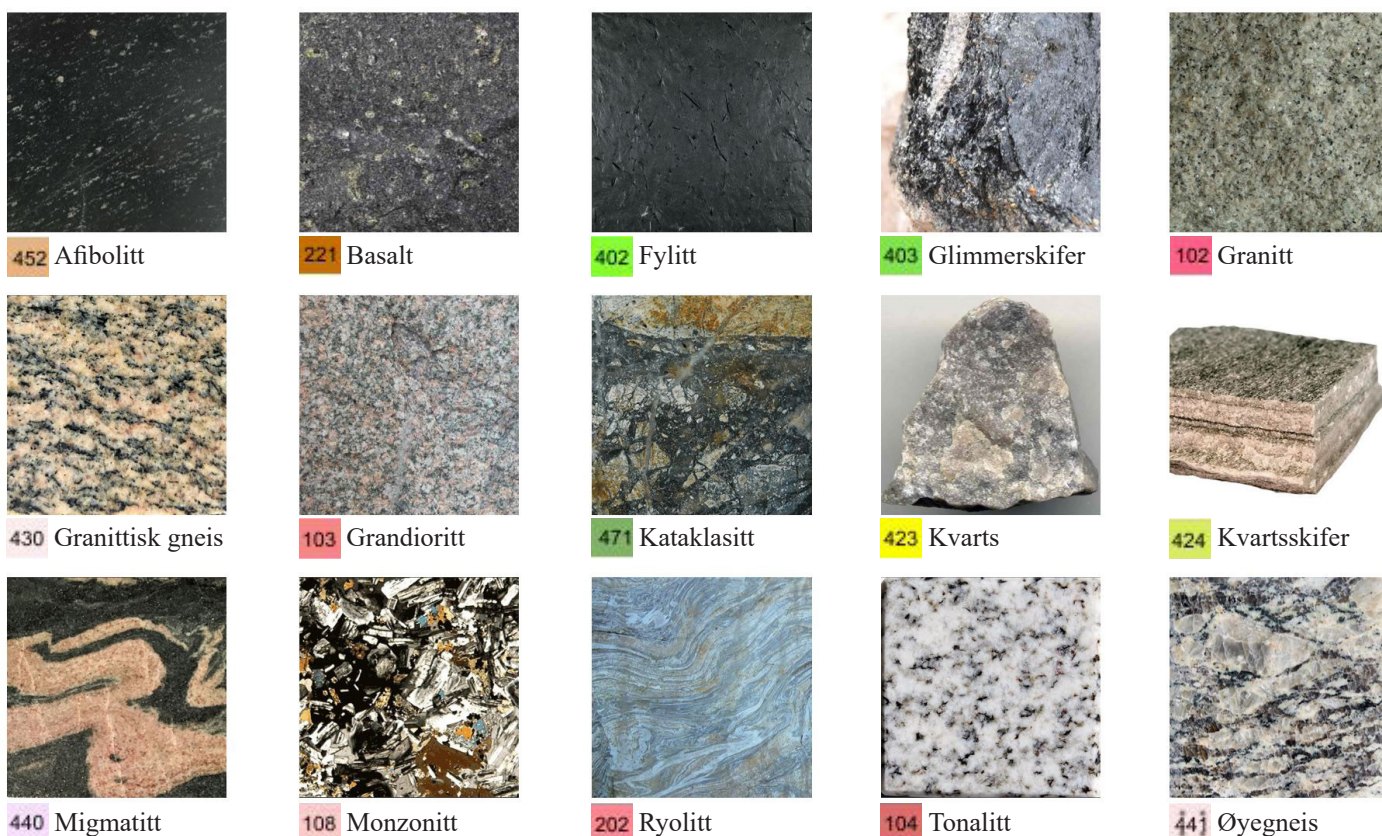


Fig. 4.7: Bergartkart over Haukelifjell fra NGU og bilder av bergartene i området

## Vernestatus

Vegen over Haukelifjell er utrolig rik på historie og er viktig med sin høye samferdselsverdi. Derfor er det viktig å bevare de autentiske delene av vegen som ikke ble ødelagt da nye Haukelivegen ble bygget. Det er lagt en fredning på de syv resterende vegstrekningene med fire broer, en tunnel og to merkesteiner. Dette er fordi vegen er et godt eksempel på en veg bygget etter chausséprinsippet som var vanlig på slutten av 1800-tallet. Vegen var en av de første overgangene mellom øst og vest. Formålet med vernet er å beholde opplevelsen og karakteren av vegen i landskapet der den følger terrenget med myke svinger og slake strekninger tilpasset datidens kjøretøy (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.30-31).



Fig.4.8

### Gamle Haukeliveg - Austmannalia 1877

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidstypisk hovedveg bygget etter chausséprinsippet. Vegen slynger seg opp fjellsiden med slak stigning ervervet med veggmur i tørrmurt stein på det meste 5 m høye (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.30).

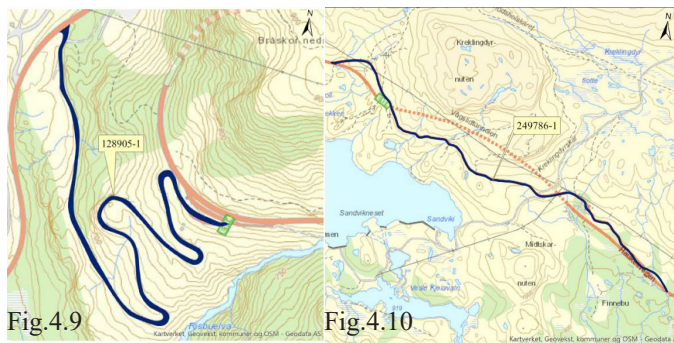


Fig.4.9

Fig.4.10

### Gamle Haukeliveg - Vågsli - 1874

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidstypisk veg bygget etter chausséprinsippet. Det høyeste partiet over Vågslitunnelen viser spesielt godt chausséprinsippet med svinger som slynger seg på skrå murer med stabbesteiner. Delen ved Løyningsro fremstår som en original del med grusdekke (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

### Gamle Haukeliveg - neddemmet veg - 1876

Linjeføringen, vegprofilen med skråningsutslag og en bro er fredet for å sikre bevaringen av en autentisk del av gamle Haukeliveg uten aktivt vedlikehold. Denne strekningen har ligget under vann etter kraftutbyggingen av Tokke/Vinjevassdraget i 1979 og er antatt å være tilnærmet lik slik den var ved bygging i 1876 (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

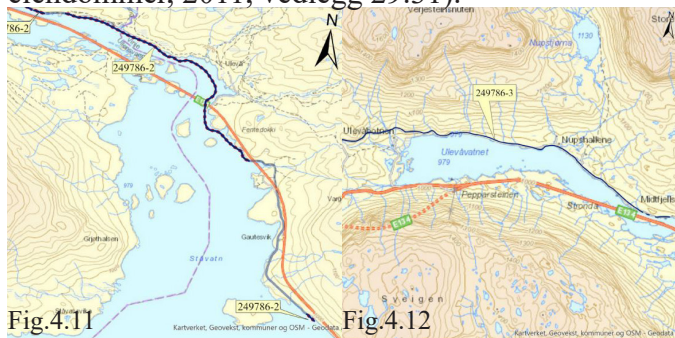


Fig.4.11

Fig.4.12

### Gamle Haukeliveg - Ulevåvatnet - 1886

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidstypisk høyfjellsveg bygget etter chausséprinsippet. Vegdelen har mange stikkrenner for å holde vegen tørr og kjørbær. Original linjeføring er bevart til tross for at senere utbedringer har utvidet vegbanen fra slik den opprinnelig var med kun ett kjørefelt (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

### Gamle Haukeliveg - Dyrskar - 1886

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidstypisk veg bygget etter chausséprinsippet uten aktivt vedlikehold. Vegstrekket er sterkt påvirket av å ligge i et rasutsatt område og har derfor store skader. Dette viser utfordringene med å bygge veg i høyfjellet. Vegstrekket har original vegbredde (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

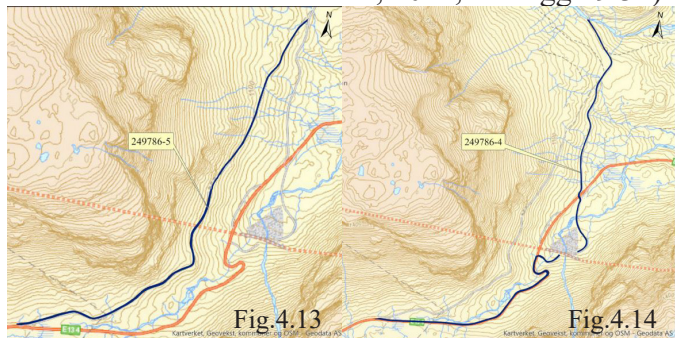


Fig.4.13

Fig.4.14

### Gamle Haukeliveg - omlagt veg Dyrskar - 1919

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidstypisk veg i et rasutsatt område. Grunnet problemer med ras ble vegen omlagt til lengre unna Dyrskarnuten til tross for at Dyrskar tunnel ble anlagt ikke lenge før. Deler av strekket er utbedret til å være tilpasset dagens kjøretøy (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).



### Gamle Haukeliveg - Midtlæger - 1886

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidlig høyfjellsveg bygget etter chausséprinsippet. I hovedsak er vegens opprinnelige linjeføring bevart, men grunnet senere bruk er vegen tilpasset flere, større og tyngre kjøretøy (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

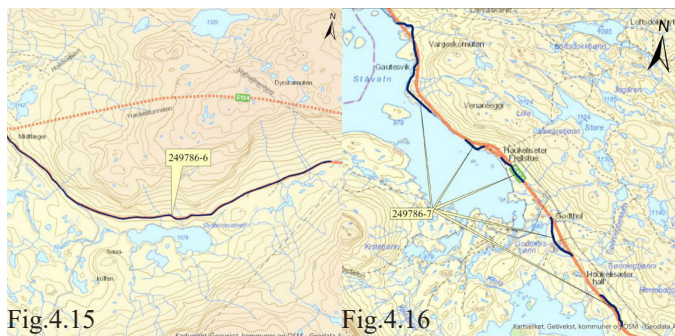


Fig.4.15

Fig.4.16

### Gamle Haukeliveg - Vegsløyfer - 1876

Linjeføringen og vegprofilen med skråningsutslag er fredet for å sikre en tidstypisk veg bygget etter chausséprinsippet. Strekkene ligger ved Ståvatn og Kjelaavatn og er oppdelt da nye Haukeliveg går rett gjennom den tidligere slyngende vegen (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

### Fjellvegen bru - 1938

Hele brokonstruksjonen og plasseringen i landskapet er fredet med hensikt å bevare broen som en del av vegen og broens hovedpreg. Platebroen er 3,6 m lang og er bygget på landkar i stein som er rester etter en eldre bro. Den tilhører vegstrekket gamle Haukeliveg - Vågsli (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

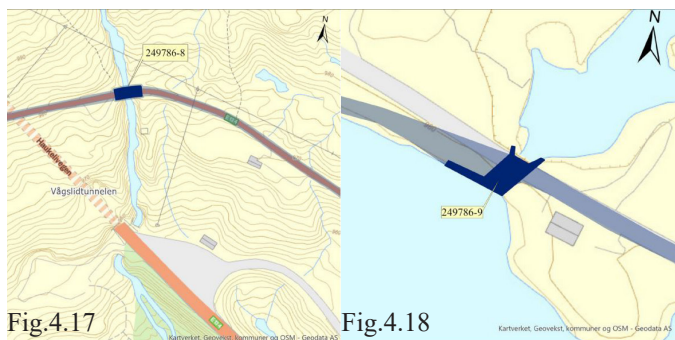


Fig.4.17

Fig.4.18

### Nupshadlane bru - 1886

Hele brokonstruksjonen er fredet for å sikre broen som en del av vegen og bevare broens hovedpreg og sidemurer. Det er en platebru med sidemurer i tørrmurt stein. Opprinnelig sto det en bro bygget i 1886 her, men i dag ser vi bare landkarene og sidemurene til den originale broen. Den tilhører vegstrekket gamle Haukeliveg - Ulevåvatnet (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

### Middyrelva bru - 1939

Hele brokonstruksjonen og plasseringen i landskapet er fredet. Formålet er å bevare broen som en del av vegen der hovedpreget tas vare på. Det inkluderer konstruksjonene som hører til broen. Platebroen er 4,5 m lang og er trolig utvidet ved byggingen av Middy kraftverk i 1981. Sidemurene antas å være rester etter en enda eldre bro fra 1800-tallet. Den tilhører vegstrekket gamle Haukeliveg - omlagt veg. Dyrskar (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

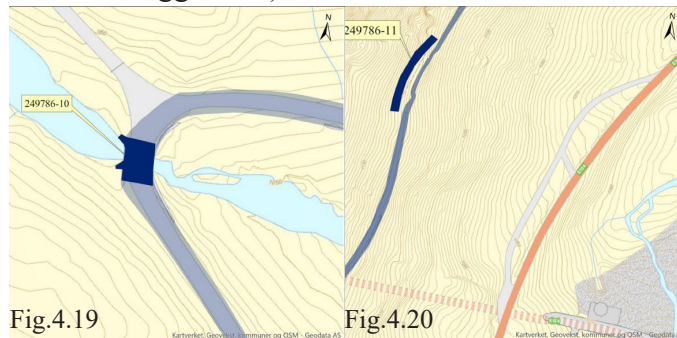


Fig.4.19

Fig.4.20

### Dyrskar tunnel - 1900

Hele tunnelen inkludert tunneltverrsnittet er fredet. Formålet er å bevare spor etter en av Norges eldste bevarte tunneler uten aktivt vedlikehold. Den ble bygget da snøen var en stor utfordring på strekket som ligger i et snørikt og rasutsatt fjellområde. Den ble kun brukt en kort stund da vegen kort tid etter ble lagt om til litt lengre øst. Den er en del av strekningen gamle Haukeliveg - Dyrskar (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

### Kreklindyrskar merkestein - 1874

Merkesteinen er fredet for å bevare utseende og den historiske sammenhengen med gamle Haukeliveg - Vågsli. Den markerer hvor langt byggingen av vegen var kommet i 1876 og bærer året innhugget (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

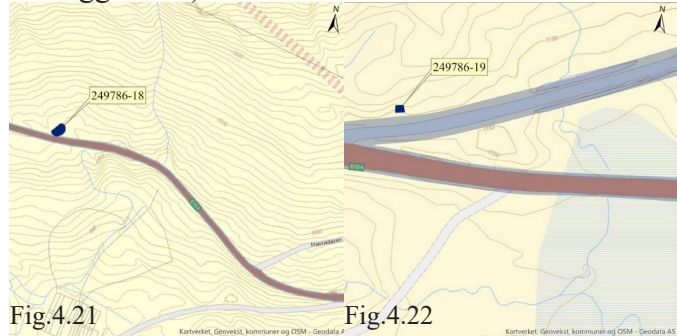


Fig.4.21

Fig.4.22

### Merkestein Dyrskar - 1962

Merkesteinen med fundament er fredet for å bevare utseende, historien og sammenhengen mellom merkesteinen og gamle Haukeliveg - Dyrskar. Den markerer det høyeste punktet på vegen og angir høyden over havet i fot og meter (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31).

## Kulturminner

Punktene i kulturminne-analysen viser at det har ferdes og bodd mennesker her i århundrer. Mye av det eldste er lagt i ruiner, men nyere kulturminner står fortsatt i all sin prakt i dag. Området har rester etter bosetninger fra vikingtiden, jernalderen og middelalderen med dyregraver brukt til jakt.

Spredd utover langs vegen, både gamle Haukeliveg og Allmannavegen, er det steinheller brukt til å søke ly for natten. Disse hellene er store overhengende flyttblokker med en liten helle under med plass til en eller flere personer. Noen har også en liten tørrmurt levgg for å stoppe vinden. De fleste av disse steinene har ingen navn, men Peparsteinen og Usemundsteinen er navngitt. Det er et sagn om at en krydderkone som

solgte pepper og andre krydder en vinterdag søkte ly under denne hella. Frosten og utmattelsen tok henne, og hun ble funnet den påfølgende våren. Og etter det har akkurat den steinen hett Peparsteinen (Øverland,1928).

De letteste elementene å se er de ulike vegsegmentene og broene tilhørende gamle Haukeliveg. Dyrskar tunnel er fortsatt i relativ god stand selv om taket enkelte steder har rast inn. Den er en av Norges første tunneler og over 100 år gammel. Den kan være vanskelig å finne da den er dekket av snø mesteparten om ikke hele året. Langs vegen er det også to merkesteinen, en ved Dyrskar og en ved Kreklingdyrskar.



Fig. 4.23 Basert på data fra (Kulturminnesøk,2023) og (Forskrift om kulturhistoriske eiendommer, 2011, vedlegg 29.31)

- |   |   |
|---|---|
| 1 Austmannalia 1877                             | 18 Steinalderbosetning                              |
| 2 Midtlæger-vegstrekk 1886                      | 19 Dyregrav - jakt- jernalder-middelalder           |
| 3 Merkestein Dyrskar                            | 20 Steinalder-/Bronsealderbosetning                 |
| 4 Dyrskar tunnel 1900 og Dyrskar-vegstrekk 1886 | 21 Dyregrav - jakt- jernalder-middelalder           |
| 5 Omlagt veg v/Dyrskar 1919                     | 22 Steinalder-/Bronsealderbosetning                 |
| 6 Middyrelva bru 1939                           | 23 Haukeli brøytestasjon - 1975-2000                |
| 7 Ulevåvatnet-vegstrekk 1886                    | 24 Tuft, bosetning-/aktivitetsområde                |
| 8 Peparsteinen- Steinhelle brukt til ly         | 25 Vegsløyfer 1876                                  |
| 9 Nupshallene bru 1886                          | 26 Kjelavatn Jernvinneanlegg vikingtid- middelalder |
| 10 Usemundsteinen - Steinhelle brukt til ly     | 27 Vågsli - 1874                                    |
| 11 Steinhelle brukt til ly                      | 28 Steinhelle brukt til ly                          |
| 12 Steinhelle brukt til ly                      | 29 Steinalderbosetning                              |
| 13 Steinhelle brukt til ly                      | 30 Steinalderbosetning                              |
| 14 Neddemmet veg - bygget 1876 - neddemmet 1979 | 31 Spor etter stølsdrift - 1800-tallet              |
| 15 Steinhelle brukt til ly                      | 32 Kreklingdyrskar merkestein - 1874                |
| 16 Steinhelle brukt til ly                      | 33 Fjellveien bru - 1938                            |
| 17 Steinalderbosetning                          | 34 Løyningro anleggsbrakke - 1875-1900              |

## Aktører i området

Det er mange ulike aktører i oppgaveområdet. Disse er viktige å kartlegge for å finne ut av hva som eksisterer i området og hva området kan ha bruk for. Aktøranalysen kom fram til at det er mange hoteller

og kraftverk i området, men de fleste hotellene er konsentrert i Vågsli-Botn området. De aktørene som havner innenfor mitt oppgaveområde vil berike tilbudet til de vandrende med overnatting, mattilbud og transport.

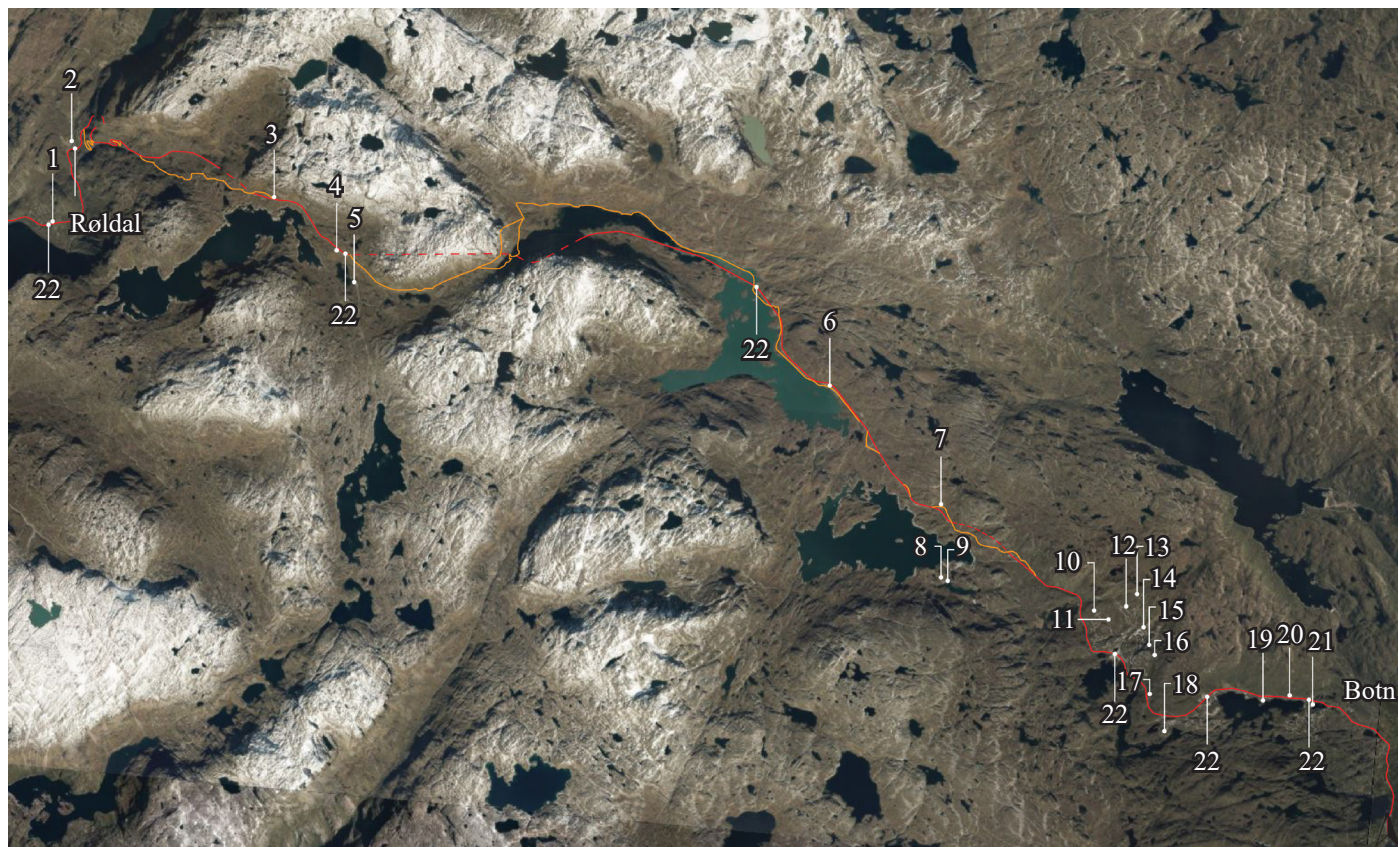


Fig. 4.24 Basert på data fra Norge i bilder

- |  |  |
|--|--|
| 1 Røldal bensin & service AS (XY Røldal)                     | 12 Raudberg overnatting                        |
| 2 Nyastøl Røldal (Gård)                                      | 13 Statkraft energi AS                         |
| 3 Svandalsflona kraftverk                                    | 14 Haukelifjell Skisenter AS                   |
| 4 Statens Vegvesen brøytestasjon                             | 15 Arriva shipping                             |
| 5 Midtlæger kraftverk  | 16 Hytto                                       |
| 6 Haukeliseter fjellstue + lapoint Kite Camp<br>Haukeliseter | 17 Arbutun Turisthytter                        |
| 7 Hotel Haukelifjell   | 18 Gaarslaft AS - bygg og anleggsfirma         |
| 8 Vesle Kjela Kraftverk                                      | 19 Vågslidun Hotell AS                         |
| 9 AF anleggsgartneri   | 20 Gamle Botn Skysstasjon                      |
| 10 AV og TMMV overnatting                                    | 21 Multi Hotell Haukeli                        |
| 11 Fjetland Takst. avd. Vågsli                               | 22 Holdeplasser Haukeliekspressen og lokalbuss |

## ÅDT - Årsdøgntrafikk

ÅDT kart for vegmiljøet over Haukelifjell er basert på data fra vegvesenets sider for ÅDT. Analysen viser at ÅDT på nye Haukeliveg ligger på rundt 1200-1500 biler hvorav 23% var lange kjøretøy, over 5.6 m. På de kjørbare delene av gamle Haukeliveg er det rundt 100 biler totalt hvorav 10% var lange kjøretøy. ÅDT-en sier oss at dette er en viktig ferdselsåre mellom

øst og vest, og prosenten lange kjøretøy vitner om at dette gjelder både for privatbiler og varetransport. Grunnlaget for dataene til Statens vegvesen er basert på skjønn og er bare veiledende. De siste årene har det nok midlertidig vært en høyere ÅDT enn de oppgitte tallene, på det gamle strekket rundt Haukelitunnelen, grunnet veiarbeid og omkjøring.

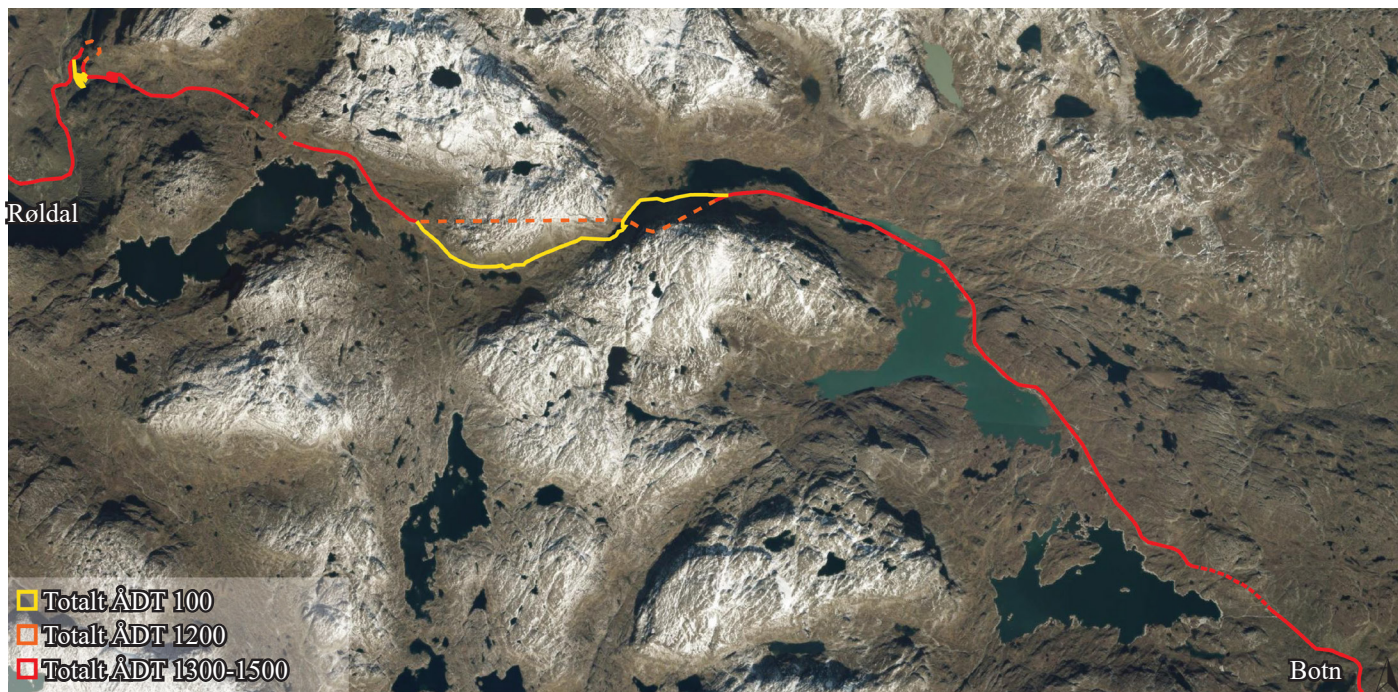


Fig. 4.25 ÅDT kart for Haukelivegene

## Stinett

I arbeidet med å finne ut av behovet for et nytt tilskudd til turnettet ble det eksisterende tilbudet kartlagt.

Her er det god mulighet til et utvidet turtilbud langs gamle Haukeliveg.

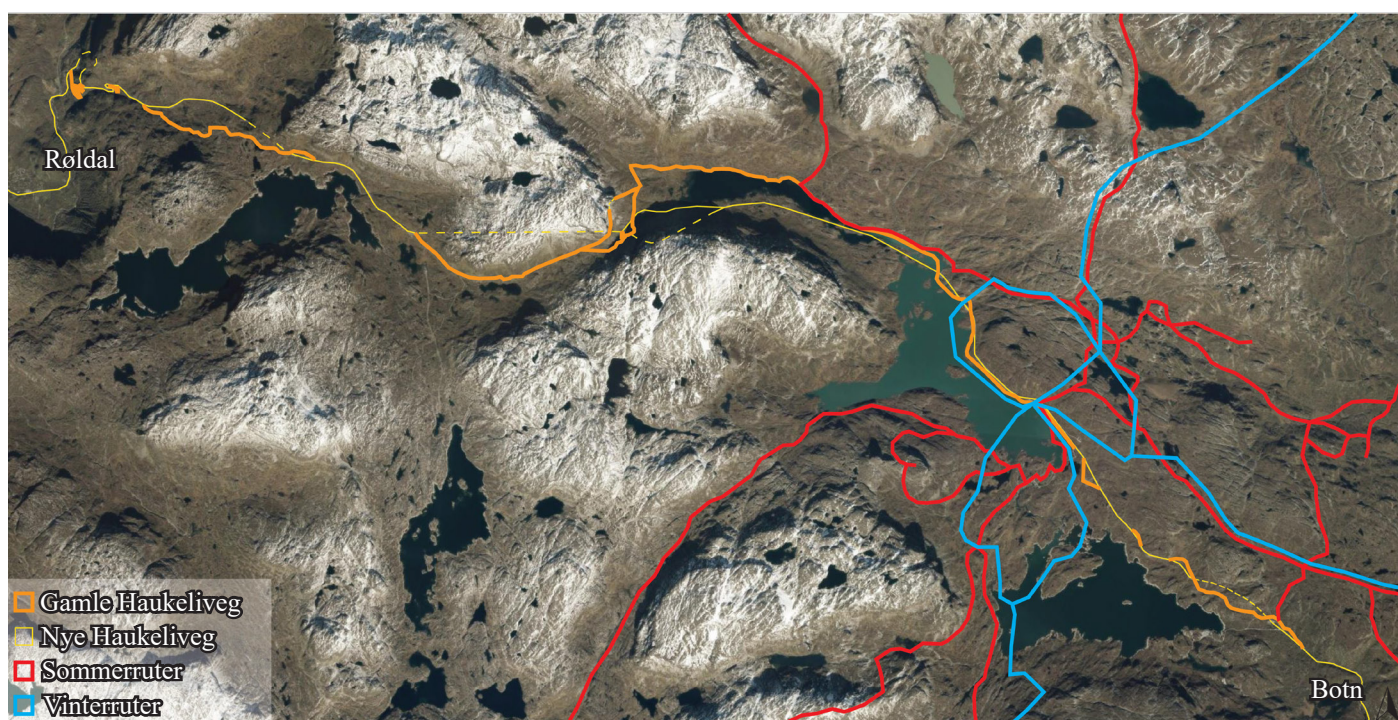


Fig. 4.26 Turnettet på Haukelifjell

## Rastelommer

For å kartlegge behovet for flere rasteplasser utførte jeg en analyse hvor alle stoppmulighetene langs strekket Røldal- Botn ble markert. Parkeringsplasser tilknyttet næringsvirksomhet er ikke tatt med. Av de merkede lommene er de fleste nød- og forbikjøringslommer kun ment for korte stopp. Det er syv grusplasser hvor flesteparten ligger oppe på fjellplataet og er antagelig anlagt i forbindelse med utbygging av veg. Det er en rasteplass med benker,

søppelkasser og toalettfasiliteter på strekningen og en med kun benker og søppelkasser. Grunnet den korte tiden det tar å kjøre gjennom området holder antallet opparbeidede rasteplasser for biltrafikken, men avstanden mellom og antallet dekker ikke behovet til vandrende. Analysen viser derfor at det er behov for flere rasteplasser tilrettelagt for gående langs gamle Haukeliveg.

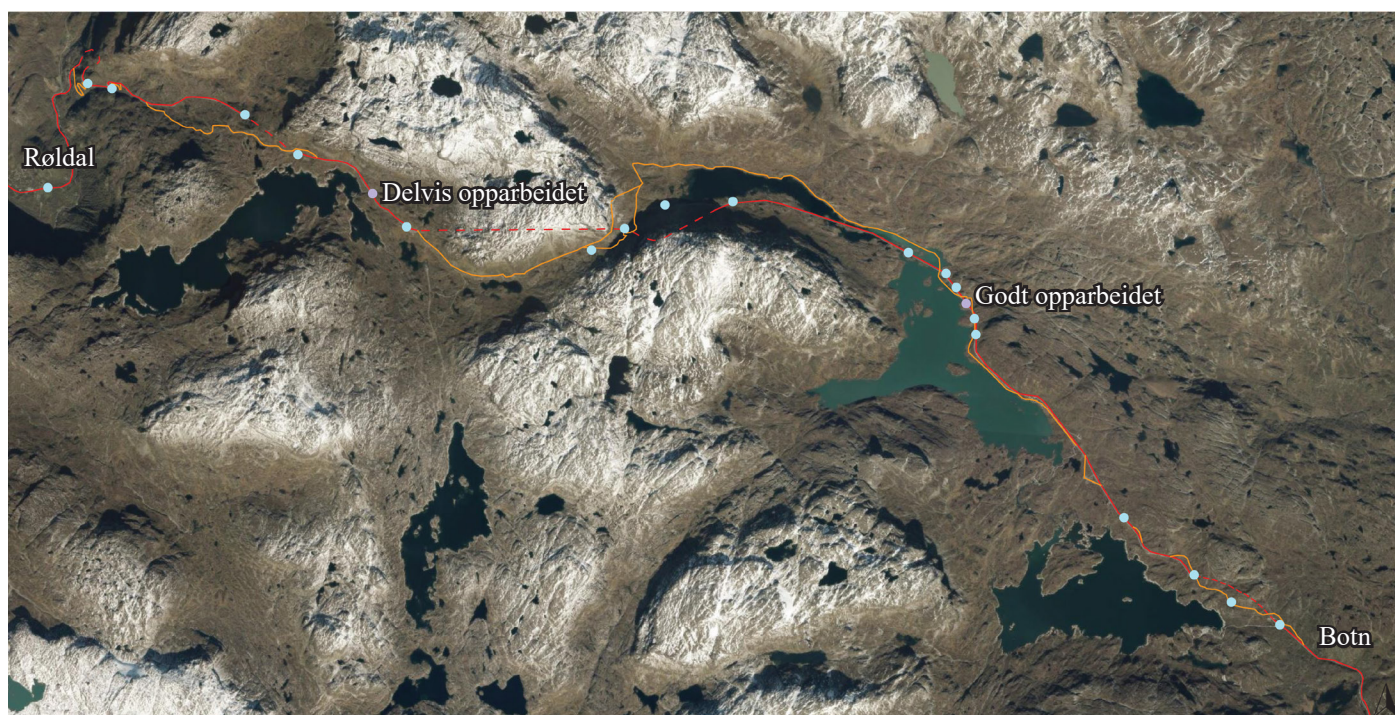


Fig. 4.27 Rastelomme analyse for Haukelifjell. Nye Haukeliveg er i rødt og gamle Haukeliveg er med oransje



Fig. 4.28 Delvis opparbeidet rasteplass på Haukelifjell



Fig. 4.29 Godt opparbeidet rasteplass på Haukelifjell

## Følt og faktisk trygghet langs gamle Haukeliveg

Følt trygghet og faktisk trygghet langs en veg er et viktig perspektiv å ta med i beregning ved tilrettelegging av turveger. Langs høyt trafikkerte veger er de myke trafikantene spesielt utsatte. Den følte tryggheten er relativ og vil variere fra person til person. Du må selv vurdere de ulike situasjonene før du legger ut på vandring langs vegen. Graden av følt og faktisk trygghet kan synke om den myke trafikanten har funksjonsnedsettelser som hindrer syn, hørsel, bevegelsestempo eller andre begrensende faktorer. I denne analysen ser vi på både den opplevde, slik jeg opplevde den, og den faktiske tryggheten langs gamle Haukeliveg. De etterfølgende er sortert etter trygghet og går fra trygt til utrygt.

### Vegsløyfer der det ikke er tilrettelagt for bil

Gamle Haukeliveg er flere steder ikke blitt oppgradert til å takle moderne kjøretøy. På disse strekningene er myke trafikanter de eneste som ferdes og strekningene føles og er trygge.



### Vegsløyfer utenfor tunneler

I forbindelse med oppgraderinger av tunnelene på nye Haukeliveg har alle strekningene rundt blitt asfaltert. På sommerstid er disse strekningene åpne for bilturister. Her kan det kjøre personbiler, campingvogner og motorsykler. Som vist i ÅDT-analysen er det færre biler som velger denne ruten og det er langt mellom bilene. Farten som holdes er lav grunnet svingene og muligheten for dyr i vegbanen. Strekingen føles og er trygge å gå langs.



### Vegsløyfedeler med utraste biter

På strekninger som er uten aktivt vedlikehold er enkelte partier av vegen rast ut eller masser blitt vasket vekk av smeltevann og bekker. Her kan det være snakk om enten hele bredden av vegbanen eller kun små deler av vegbanen. Området rundt Dyrskar og Ulevåvatnet er spesielt påvirket grunnet ras- og skredfare. Her må turgåerne selv vurdere best mulig måte å krysse og det kan i noen partier føles litt utrygt. Angående den faktiske tryggheten varierer det fra sted til sted, men generelt er det trygt om man unngår kantene og ikke går i smelteperioden.



### **Vegbiter langs nye Haukeliveg med fysisk barriere imellom vegene**

Da nye Haukeliveg ble bygget for å erstatte den gamle sammenfaller løpet flere steder. Her varierer det i grad av sammenfallenhet. Strekninger som går nær nye Haukeliveg, men løpet sammenfaller ikke helt, er skilt av en fysisk barriere som autovern. Autovernet bringer følt og faktisk trygghet til de myke trafikantene.



### **Vegbiter langs nye Haukeliveg uten fysisk barriere imellom vegene**

Flere steder langs nye Haukeliveg er det lange felt med grus som går som et ekstra felt rett ved vegen. Her er det ikke noen barriere mellom, men feltene skilles av brøytestikker. De myke trafikantene kan her gå trygt uten å måtte konstant følge med på trafikkbildet. Vegstrekkele føles og er trygge, men litt mindre enn strekkene som har en fysisk barriere.



### **Krysse nye Haukeliveg**

Gamle Haukeliveg slynger seg på begge sider av den nye vegen. Dette fører til at de myke trafikantene må krysse vegen jevnlig. Nye Haukeliveg er relativt oversiktlig og byr på god sikt i begge retninger de fleste stedene. På noen steder gir svinger dårlig sikt i en retning. Bilene kommer ofte i små grupper og det er gode muligheter til å krysse vegen mellom gruppene. Dette føles relativt trygt og er trygt om man tar seg tid, bruker sansene og fornuften.

### **Overlapp mellom nye og gamle Haukeliveg, gå langs vegskulderen**

På strekningene hvor byggingen av den nye Haukeliveg har fjernet alle spor av den gamle vegen må myke trafikanter gå langs skulderen på den nye vegen. Det anbefales å gå på vegskulderen til motgående trafikk og ha et blikk på trafikken i begge retninger. Strekningene kan føles utrygge for voksne og er utrygge for barn og kjæledyr. På strekningene anbefaler jeg å etablere en sti eller gangfelt ved siden av vegen for å ikke skape trafikkfarlige situasjoner.



### **Svandalsflona rasoverbygg**

Strekningen ligger i bratt terreng og begge vegene overlapper. Overbygget har en knapp ved begge åpningene som syklister kan trykke på for å advare biler om at de befinner seg i tunnellopet. Det er aldri anbefalt å gå i tunneler eller lengre overbygg. Derimot er det her mulig å gå på taket til overbygget. Her anbefaler jeg at det settes opp skilt og lages en sti opp og ned fra taket til overbygget for å skape en trygg passering for gående. Vandring på taket føles og er trygt.



## Trygghet knyttet til stabbesteinene

Før når gamlevegen var eneste vegen fant reisende trygghet i vegen og dens grenser. Som Kjell Bjorvatn skriver i diktet sitt fra 2008 "Stabbestein langs vegen - med serleg helsing til ein av dei-" (Adriansen, 2021, s.30)

I diktet viser han til at selv om vegen var smal og farlig kunne man finne trygghet i stabbesteinene som viste veg og sørget for at en ikke falt av vegen. På strekket over Haukelifjell er stabbesteiner brukt flittig langs hele vegen. De står tett, gir deg trygghet for at du er på riktig veg og skaper et lite skille mellom vegen og skrenten ned. Stabbesteinene utfører fortsatt sin plikt med å holde de ferdende trygge og gir dem selskap på vegen.

## Stabbestein langs vegen - med serleg helsing til ein av dei

*Det var ein  
gamal veg,  
ein trong,  
men trygg veg!  
Mange svingar;  
men alle viste  
kvar vegen bar.  
Og langs stupet  
og langs grøfta  
stod stabbestein...*

*Støtt sto dei,  
trauste var dei:  
Rike på røynsle  
viste dei faren  
viste dei vegen:  
Her er de trygge!  
Her var det  
-før dykk-  
at fedrane gjekk!*

---

## Farger på Haukelifjell

Fargene på Haukelifjell er hentet fra bilder tatt i området fra de ulike årstidene.

Området byr på mye grønt, rødt, gult og brunt fra vegetasjonen og blått til grått i fjellene.

Sommer



Høst



Vinter





#### 4.4 Del 3: Vegdeler og presentasjon av detaljområdene

Gamle Haukeliveg går i et område med lite bebyggelse og er en glemt perle der den svinger seg på begge sidene av nye Haukeliveg. I dag er gamlevegen ikke merket med skilt, men stabbesteiner viser det gamle vegløpet.

For å lettere kunne skille mellom de ulike delene av vegen har jeg delt den inn i sju ulike strekninger basert på det som karakteriserer dem. Videre redegjøres det for dagens tilstand på de individuelle vegstrekningene.

Rasteplassanalysen viste et behov for flere rasteplasser for vandrende spredt ut langs hele vandrevegen. De to eksisterende rasteplassene og Haukeliseter fjellstue DNT er inkludert i rytmen og skal ikke utbedres videre.

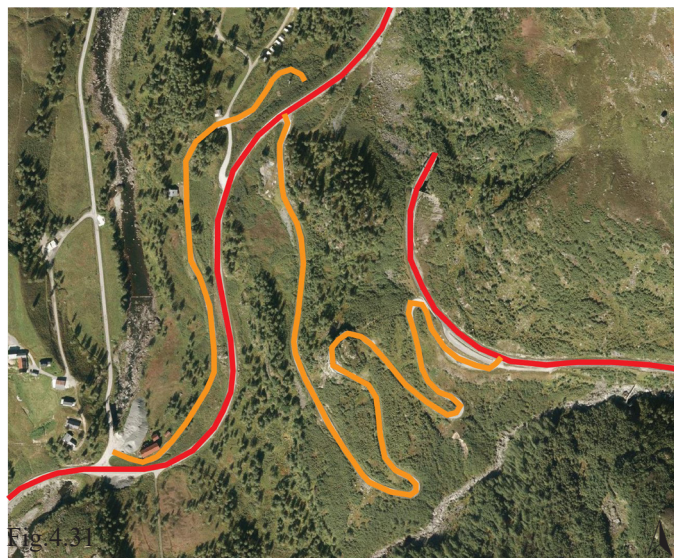
Områdene denne oppgaven tar for seg er valgt med tanke på å gi de gående en god rytme mellom vandring og hvile på steder det er naturlig å stoppe. Lokasjonene er trukket vekk fra nye Haukeliveg for å gi ro og trygghet til de besøkende. Rasteplassene ligger langs alle de ulike vegstrekningene og varierer mellom å oppfordre til en lengre rast eller en kortere pause. Rasteplassene har fått navn etter ulike elementer som er karakteristisk for det individuelle strekket; Austmannaliasvingen, Oppstigningen, Svandalsflonasløyfa, Tunnelen, Geita, Sjøormen og Vågsliknatten.



Figur 4.30 Nye Haukeliveg er markert i rødt og gamle Haukeliveg i oransje

## Austmannalia

Austmannalia er den første delen, og den er karakteristisk med sine hårnålssvinger opp lia. I figur 4.31- 4.37 er gamlevegen markert med oransje og nye Haukeliveg med rødt.



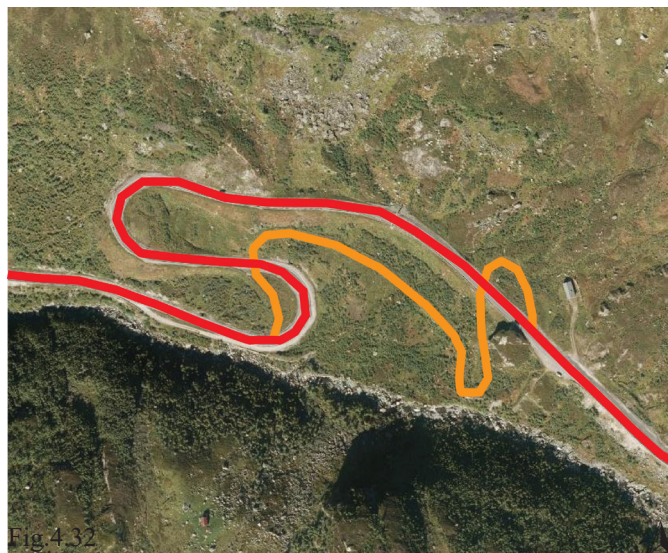
## Rasteplassen Austmannaliasvingen

For å komme til rasteplassen må du følge vegen opp lia med krappe svinger blant bjørke- og seljetrær til du kommer til der terrenget stuper ned fra vegen. Her går vegen et kort stykke på en liten fjellhulle og utsikten nedover i dalen kommer til synet. Austmannaliasvingen rasteplass har fått navnet sitt etter denne vegstumpen og det gamle navnet på Haukelifjell, Austmannfjell (NAF, 2010, s. 172).



## Oppstigningen

Oppstigningen er et parti hvor både nye og gamle Haukeliveg svinger om hverandre for å komme seg oppover. Det gamle løpet er godt synlig i dagens terreng, men stedvis overgrodd.



## Rasteplassen Oppstigningen

Følger du vegen videre østover gjennom en bjørketunnel kommer du fram til Oppstigningen rasteplass. Her ser du utover gamle og nye Haukeliveg fra lysningen. Plassen får god utsikt utover på grunn av sin høye plassering i terrenget på en tørrmur fra gamle Haukeliveg.



## Svandalsflona

Partiet Svandalsflona oppleves som å ha to ulike deler. Den vestre delen er grusveg og passerer forbi flere sætre. Her er terrenget noe bratt så vegen er støttet opp med tørrmurer og klamrer seg til terrenget. Den andre delen er rundt tunnelen til nye Haukeliveg og er asfaltert. Her er terrenget flatere, men enkelte deler har fortsatt tørrmurene til å støtte opp vegbanen. Begge strekkene har stabbesteiner langs siden av vegen.



## Rasteplassen Svandalsflonasløyfa

Like etter oppstigningen vandrer du ut på Svandalsflonapartiet av gamle Haukeliveg. Etter hvert kommer man til partiet over Svandalsflonatunnelen hvor rasteplassen ligger. Her ser du gamlevegen på ene siden og den nye vegen på andre. Du ser også bort på en gammel arbeidsbrakke og et nedlagt overnattingssted.



## Midtlæger - Dyrskar

Partiet utenfor Haukelitunnelen er asfaltert i forbindelse med at det er hyppig brukt til omkjøring om sommeren. Strekket byr på god utsikt da det er det høyeste punktet på vegen. På snøfattige somre kan man komme inn i en av Norges eldste tunneler, gamle Dyrskar tunnel. I dag har deler av tunneltaket rast inn.



## Rasteplassen Tunnelen

På strekket Midtlæger - Dyrskar befinner rasteplassen Tunnelen seg. Den har fått sitt navn etter gamle Dyrskar tunnel som ligger ikke langt unna. Rasteplassen er plassert i skillet mellom det originale strekket gjennom tunnelen og vegen som ble bygget i forbindelse med omleggingen i 1919.



## Ulevåvatnet

Videre går vegen langs Ulevåvatnet. Langs vegen finner vi aktive sætre med geitedrift.



## Rasteplassen Geita

Passeres Dyrskar og den omlagte vegen kommer vi til strekket langs Ulevåvatnet. Her er det aktiv geitedrift som går mer enn 100 år tilbake. Her har vegløpet endret seg smått opp gjennom tiden. Rasteplassen Geita finner vi ved en av disse endringene av vegløpet.



### Den neddemte delen

Øst for Ulevåvatnet ligger Ståvatn og den delen av gamle Haukeliveg som er neddemt. Etter den nye vegen kom, ble vannivået hevet i forbindelse med kraftutbygging og dette strekket havnet under vann. Den neddemte delen kan være synlig ved klart og stille vann. Den er godt bevart og fredet.



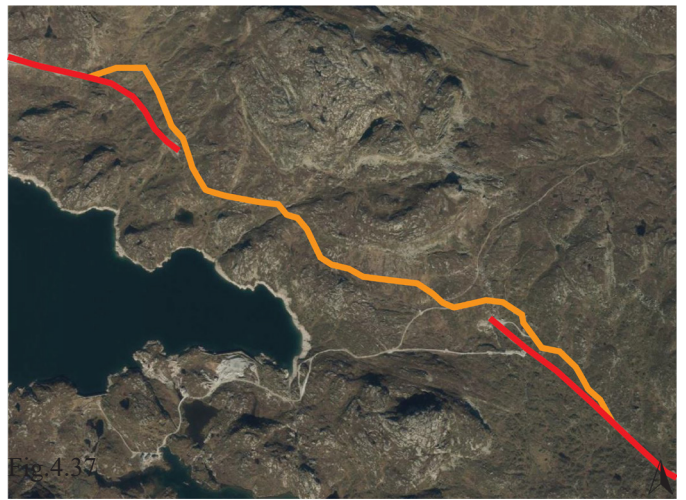
### Rasteplassen Sjøormen

Kommer du fra Ulevåvatn vil du se at gamle Haukeliveg som en sjøorm slynger seg opp og ned i vannet før den dukker helt under overflaten. Sjøormen rasteplass ligger ved den største fossen for å symbolisere at vannivået er hevet. På en vindstille dag kan kanskje vegen ses fra rasteplassen som er lagt på en lokal høyde ved vannet.



## Vågslipartiet

Den gamle vegen slynger seg med terrenget og er her stykkevis oppdelt av den nye strake vegen. Dette har resultert i at gamlevegen mangler enkelte små strekk der vegene overlapper. Partiet over Vågslitunnelen er det lengste strekket i denne delen og er i god stand.



## Rasteplassen Vågsliknatten

Rasteplassen Vågsliknatten ligger rett før vegen tipper nedover i retning Vågslisli. Her er det to eksisterende grusplasser for de som kommer med bil, men selve rasteplassen er lagt litt opp i terrenget for å gi utsikt utover større deler av gamle Haukeliveg. Rasteplassen blir liggende nedenfor en fjellknatt som er lett å bestige. På toppen får man en enda bedre utsikt utover landskapet og vegen.









## Kapittel 5

### Resultat

## 5.1 Gamlevegen gjennom blånutene - Konsept

Konseptet er gamlevegen gjennom blånutene. Ordet blånutene kommer fra diktet “*Vegen*” av Zinken Hopp og representerer de blå tonene fjellene får spesielt på vinterstid. Mellom blånutene kan vi se gamlevegen slynge seg i landskapet.

Veglinjen til strekkene står sentralt i designene til rasteplassene. Dette er gjort for å gjenspeile viktigheten vegen hadde i tidligere tider. Veglinjen er å finne i forminsket størrelse i elementer på rasteplassene som benker og håndløpere. Besøkende kan følge svingene fysisk bortover og relatere linjen til det de ser etterpå når de går langs vegen. Sammenligner de veglinjen med nye Haukeliveg vil de se at vegen fulgte konturene til blånutene i mye større grad tidligere. Vinklingen av benkene er gjort for å vise både vegens tidligere betydning og tilfredsstillende nåtidens jakt på de fine utsiktene.

De blå tonene fra blånutene byr på sjatteringer av blåtoner der hver av de nye rasteplassene får sin egen nyanse. Dette gir hver av plassene et eget uttrykk, men sett sammen gir de et helhetlig inntrykk.

Gamlevegen er kantet med stabbesteiner som i noen av designene tas inn som enten et lekbart element eller som en avlasningsflate. De skal få besøkende til å tenke på om steinene sto der fra før eller om steinene er nye. Tankerekken skal lede til en større interesse for hvordan landskapet har utviklet seg opp gjennom tidene og generelt endringer i landskapet. Forhåpentligvis åpner dette øynene til de besøkende, slik at de selv oppdager andre spor etter eldre tider, både på ferden over Haukelifjell og langs andre vegfar.



Fig. 5.1 Haukeliveg over Vagslifunnelen

## 5.2 Forslag 1 - En rast langs vegen

Syv rasteplasser med benker og avlastningsflater

I forslag 1 er designet basert på vegløpene til gamle Haukeliveg. Formen fra vegløpet, til det aktuelle strekket, tas igjen i benkene eller rekkverket. Benkene skal bygges med tørrmurte steinmurer i bunnen og treverk på toppen med en innfelt stripe

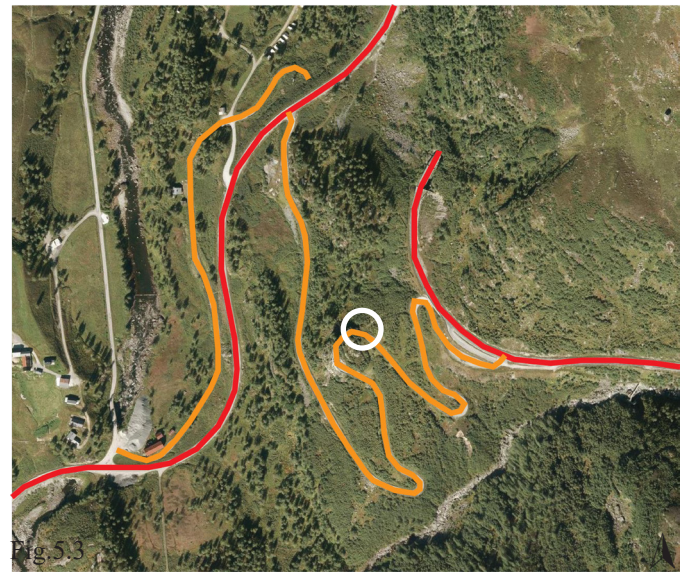
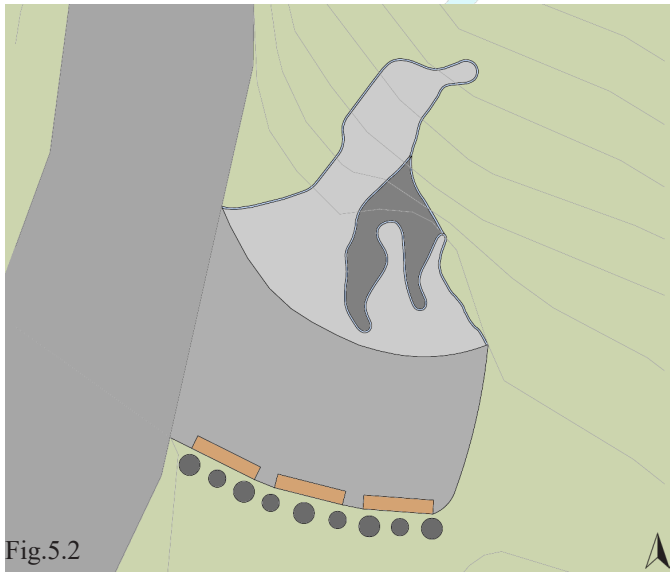
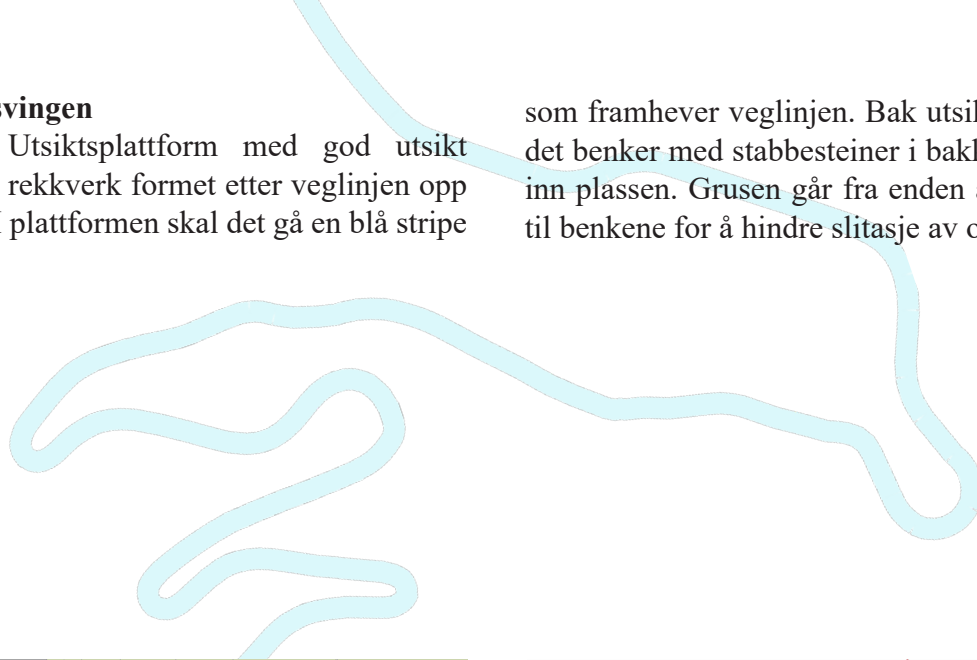
i blått for å framheve veglinjen. Blåtonen varierer fra plass til plass med en gradering av blåtoner funnet i fjellene. På begge sider av benkene står det stabbesteiner man kan legge matpakken eller beina på. Stabbesteinene er nye, av lokal stein, og er ment å anlede de besøkende til være mer oppmerksom på vegens opprinnelige stabbesteiner. Under benkene er det tegnet inn grusdekke som skal forhindre at området får nedslitt vegetasjon.



## Austmannaliasvingen

Rasteplass 1: Utsiktsplattform med god utsikt utover dalen og rekkverk formet etter veglinjen opp Austmannalia. I plattformen skal det gå en blå stripe

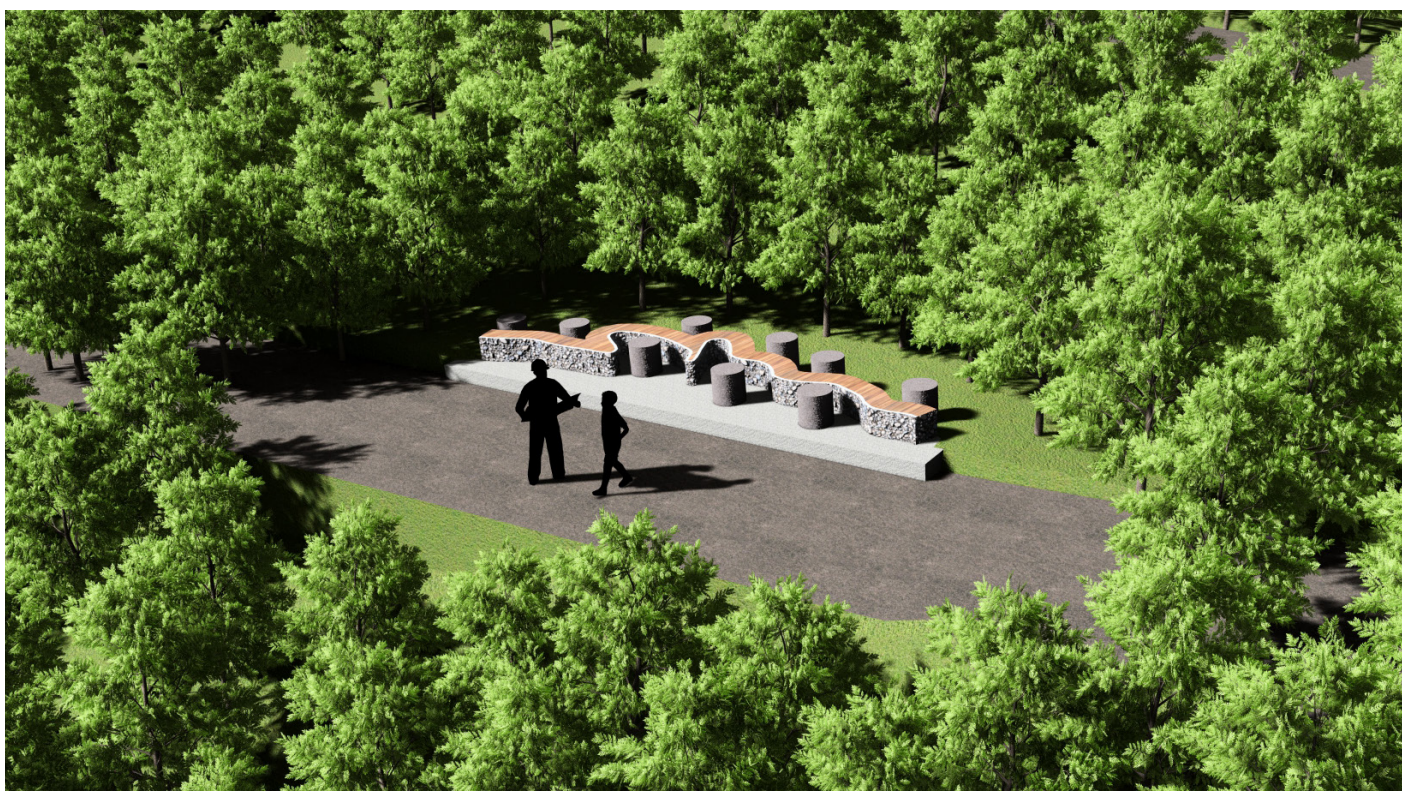
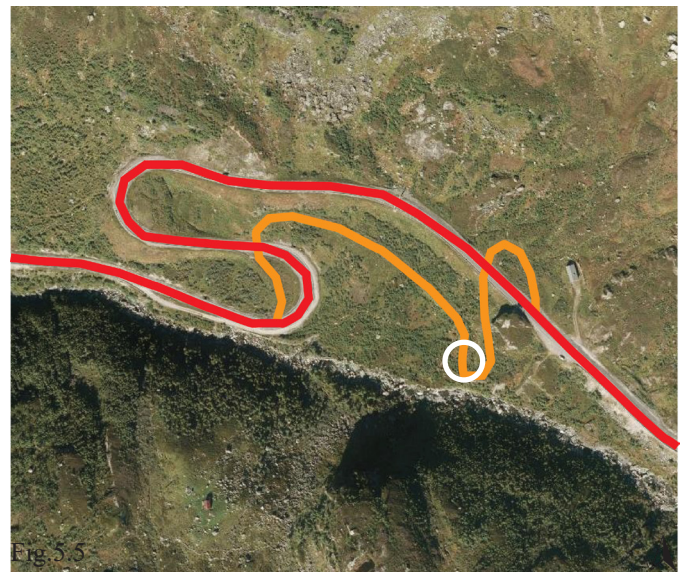
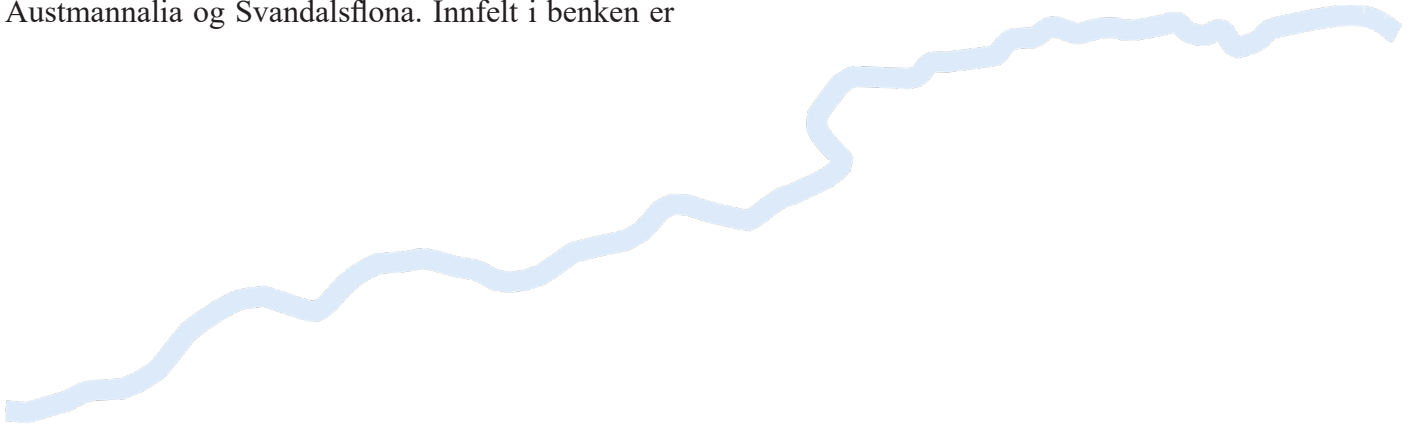
som framhever veglinjen. Bak utsiktsplattformen er det benker med stabbesteiner i bakkant for å ramme inn plassen. Grusen går fra enden av utsiktsplassen til benkene for å hindre slitasje av området imellom.



## Oppstigningen

Rasteplass 2: Benk med avlastningsflater plassert i svingen til gamle Haukeliveg lengst unna trafikken på den nye vegen. Formen på benken er hentet fra veglinjen til gamlevegen på strekket mellom Austmannalia og Svandalsflona. Innfelt i benken er

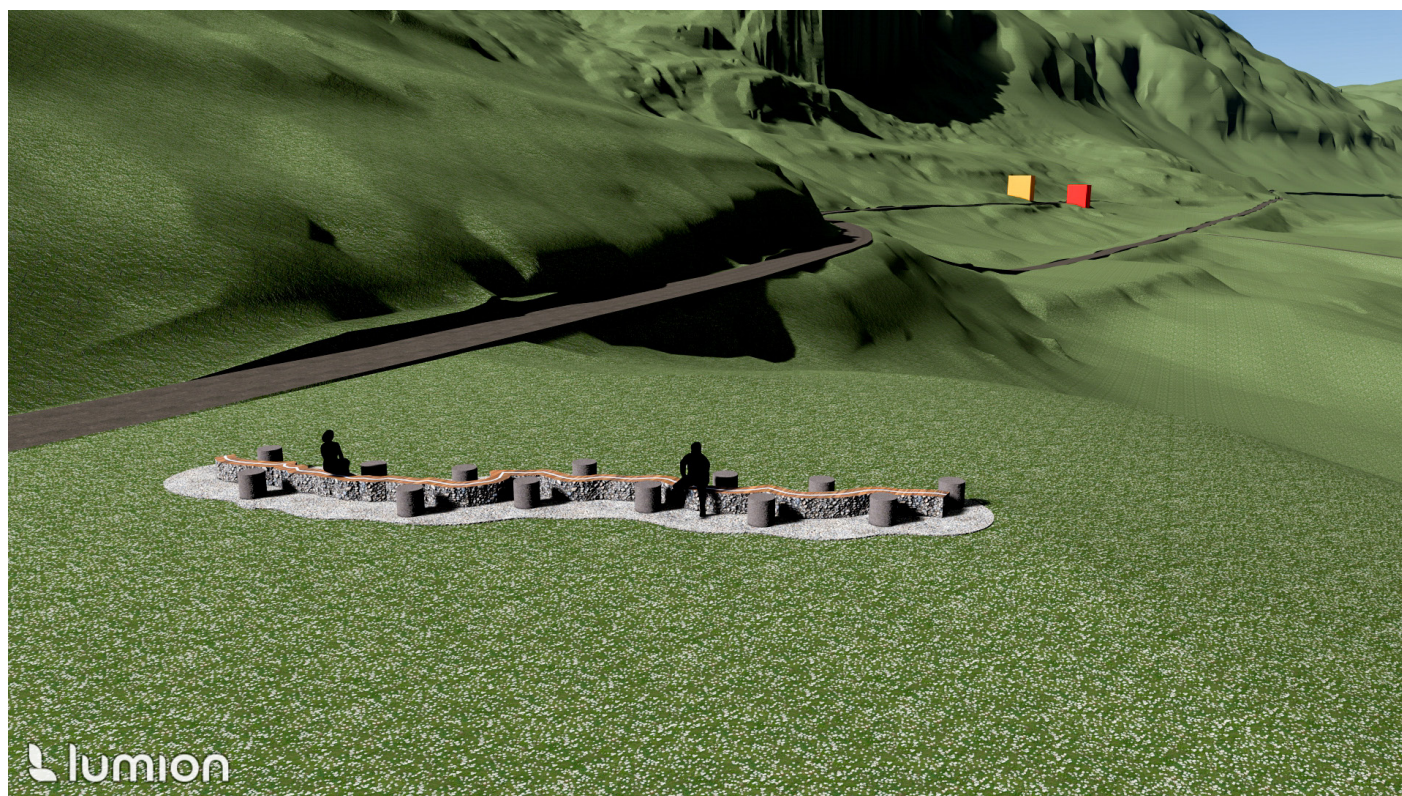
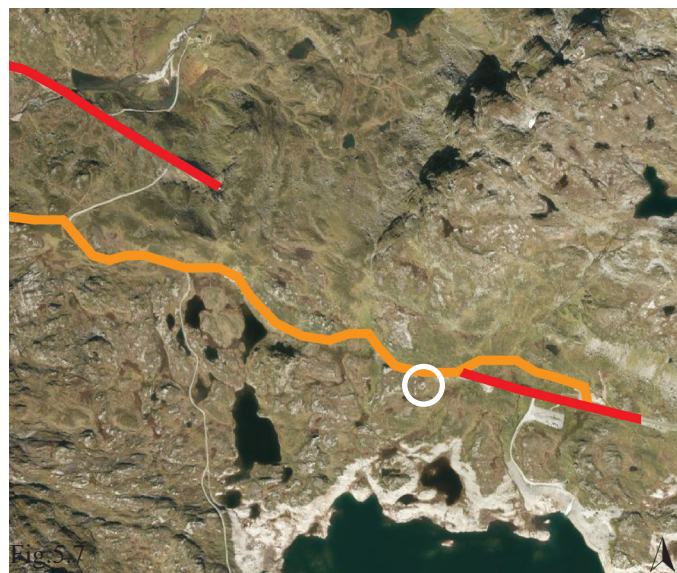
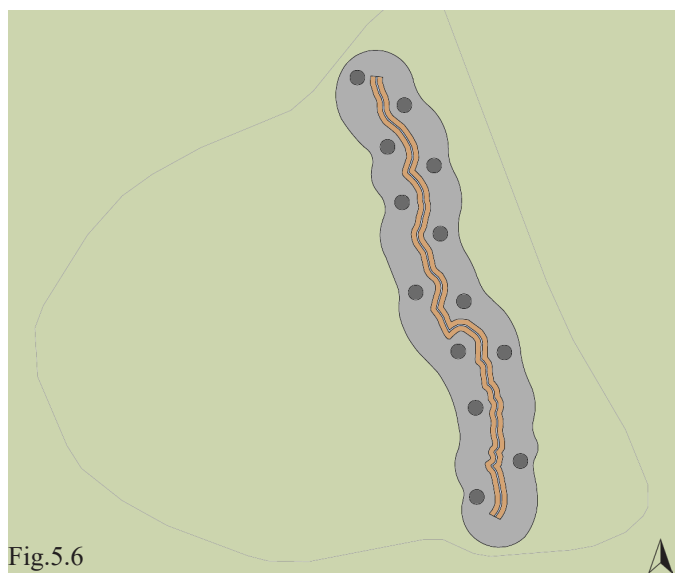
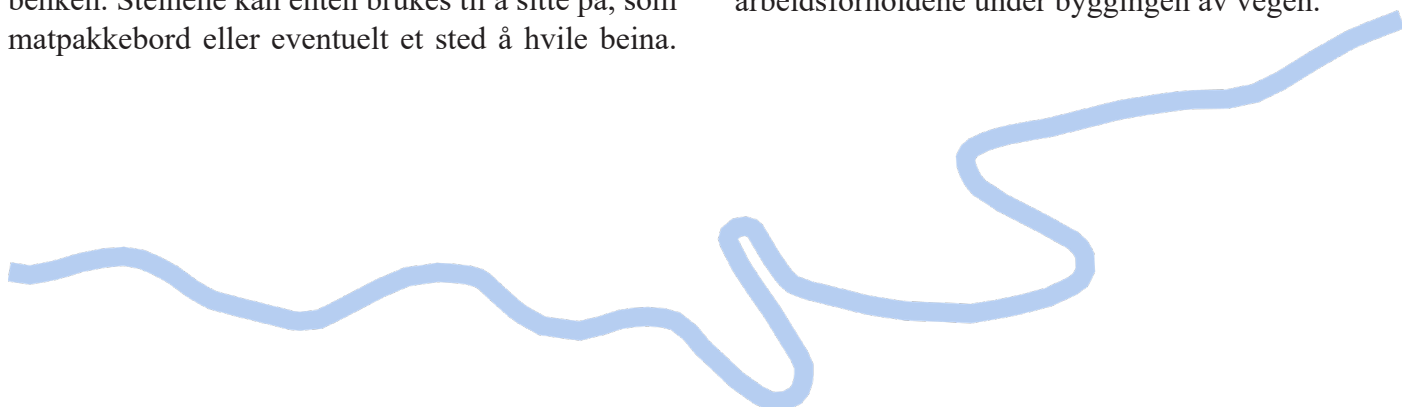
en blå stripe som framhever veglinjen. Rasteplassen byr på fin utsikt nedover dalen med oppstigningen til den nye vegen. Stabbesteiner er plassert langs benken. Steinene kan enten brukes til å sitte på, som matpakkebord eller eventuelt et sted å hvile beina.



## Svandalsflonasløyfa

Rasteplass 3: Benk med avlastningsflater plassert ved en eksisterende gruslomme. Formen på benken er hentet fra veglinjen til gamlevegen på strekket Svandalsflona. Innfelt i benken er en blå stripe som framhever veglinjen. Stabbesteiner er plassert langs benken. Steinene kan enten brukes til å sitte på, som matpakkebord eller eventuelt et sted å hvile beina.

Benken er vinklet for å gi to forskjellige utsikter. I ene retningen sees kun gamle Haukeliveg, men i den andre ligger den rette nye vegen sammen med den bølgede veglinjen. Det viser godt forskjellene i vegbyggingssprinsippene før og nå. Her står det også to hus fra vegens tidligere historie, som forteller om arbeidsforholdene under byggingen av vegen.

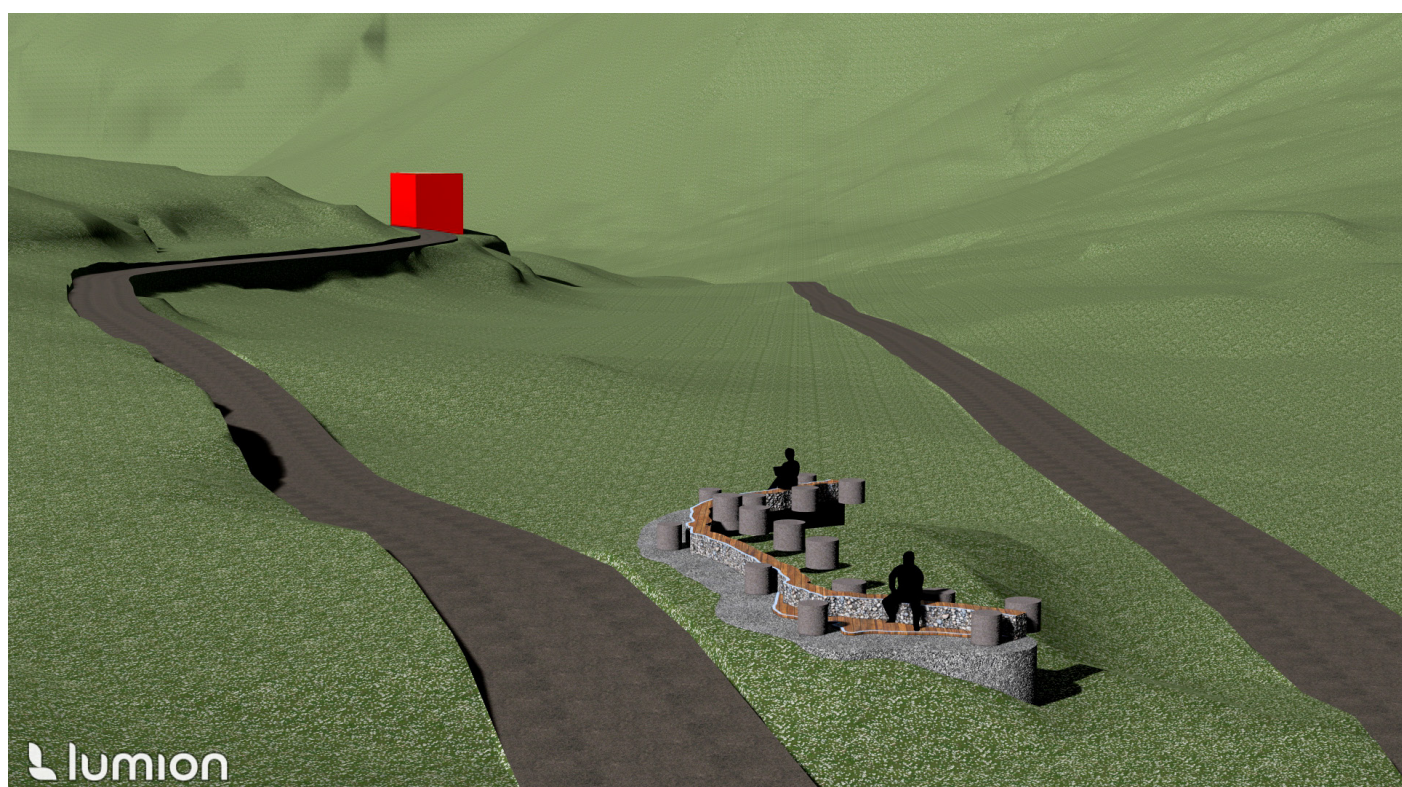
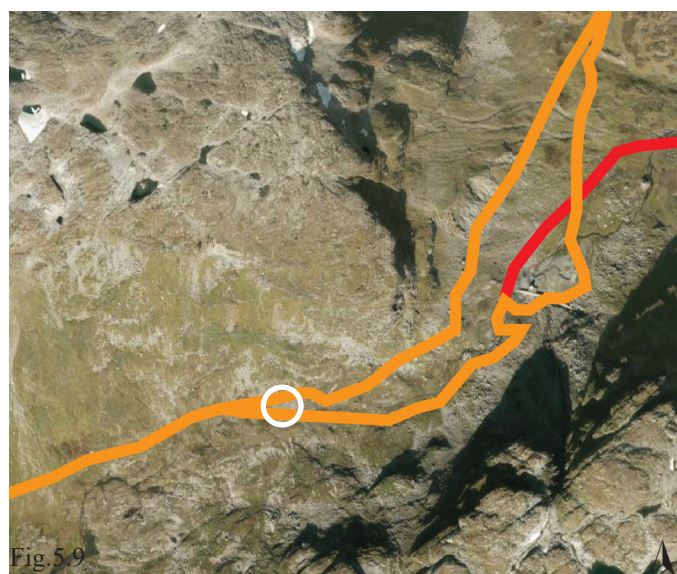
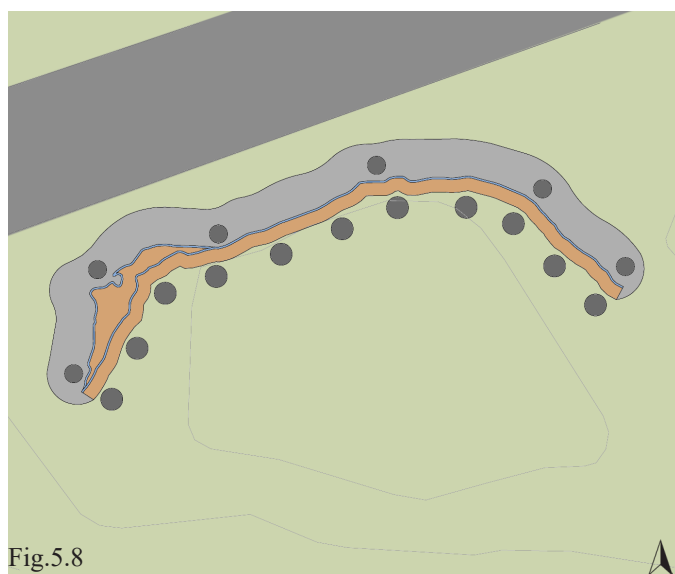




## Tunnelen

Rasteplass 4: Benk med avlastningsflater lagt til en liten lokal høyde ved vegskillet mellom det originale løpet gjennom den gamle tunnelen og den omlagte vegen over Dyrskar. Her kan plassen by på en rast uavhengig av vegvalget videre. Formen på benken er hentet fra veglinjen til gamlevegen på strekket Midtlæger - Dyrskar, og kranser seg rundt den lille lokale høyden. Strekket der vegen har separate veglinjer framstår i designet som et opphøyd parti

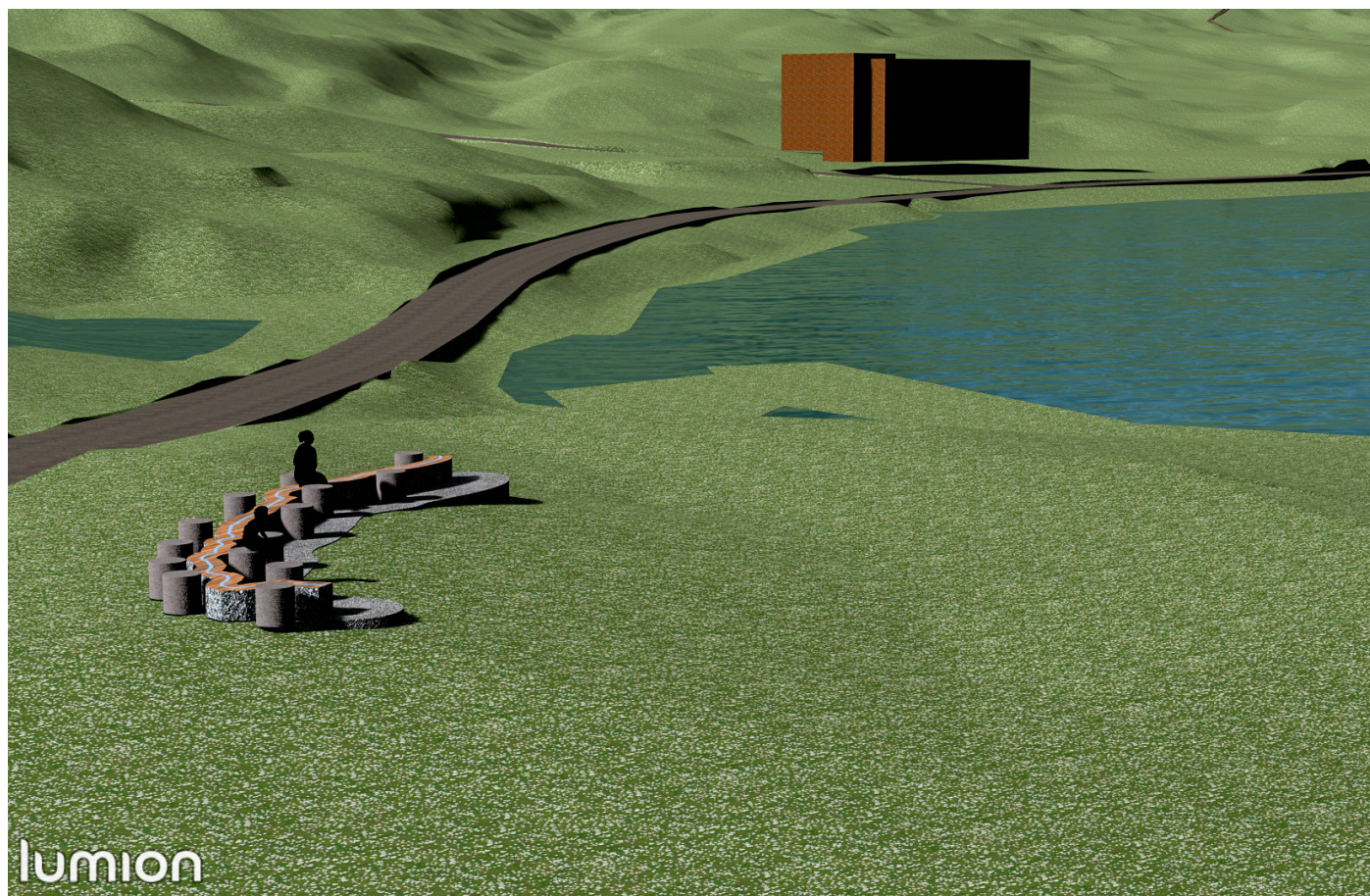
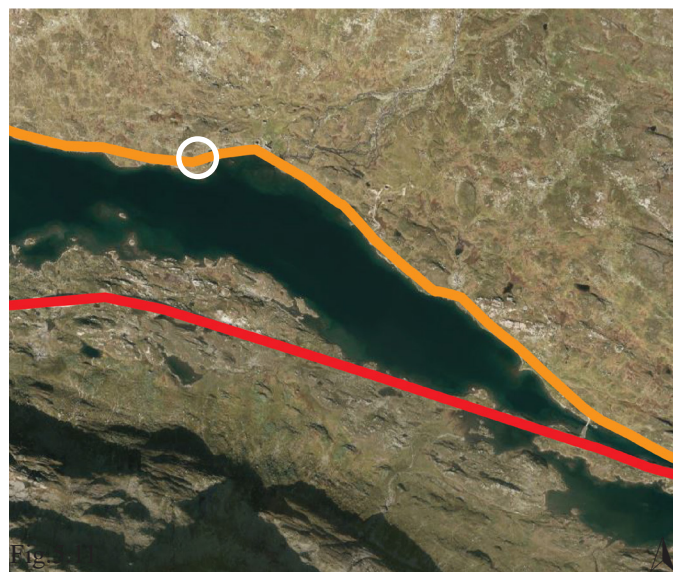
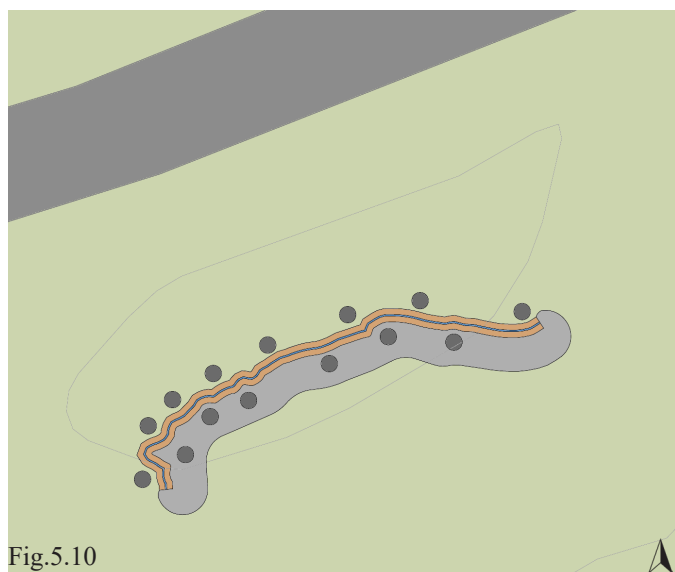
til å hvile beina på. Innfelt i benken og det opphøyde partiet er en blå stripe som framhever veglinjen. Stabbesteiner er plassert langs benken som avlastningsbord eller ryggstøtte avhengig av om terrenget er høyere eller lavere enn benken. Benken er vinklet for å gi utsikt til de høye fjellene, merkesteinen ved Dyrskar og to arbeidsbygg.



## Geita

Rasteplass 5: Benk med avlastningsflater plassert mellom det originale løpet og en lokal endring av veglinjen. Formen på benken er hentet fra veglinjen til gamlevegen på strekket langs Ulevåvatnet, og har en liten voll på nordsiden. Innfelt i benken er en blå stripe som framhever veglinjen. Stabbesteiner er plassert langs benken. Steinene kan enten brukes til å sitte på, som matpakkebord eller eventuelt et sted

å hvile beina. Benken er vinklet med god utsikt utover Ulevåvatnet og den lokale stølsdriften.



## Den neddemmede vegen

Rasteplass 6: Benk med avlastningsflater plassert til en liten lokal høyde nær en foss litt ovenfor den neddemmede vegen. Fossen minner oss på vannmengdene som dekker den gamle vegen. Den overfører bildur fra den nye vegen og gir de besøkende et behagelig lydbilde. Formen på benken viser fram veglinjen som nå er under vann, og gir de besøkende økt forståelse for vegens plassering

i landskapet. Innfelt i benken er en blå stripe som framhever veglinjen. Stabbesteiner er plassert langs benken. Steinene kan enten brukes til å sitte på, som matpakkebord eller eventuelt et sted å hvile beina. Benken er vinklet med god utsikt utover Ståvatn og det neddemmede vegstrekket. Her kan du på vindstille dager kanskje se vegen på bunnen.

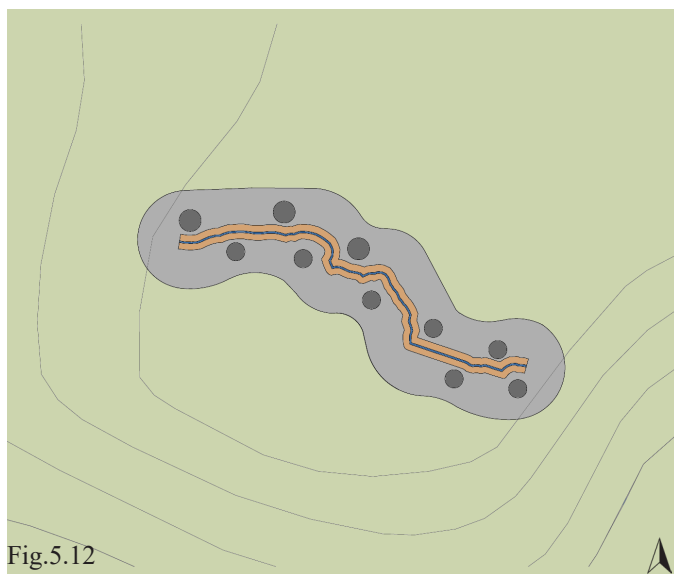
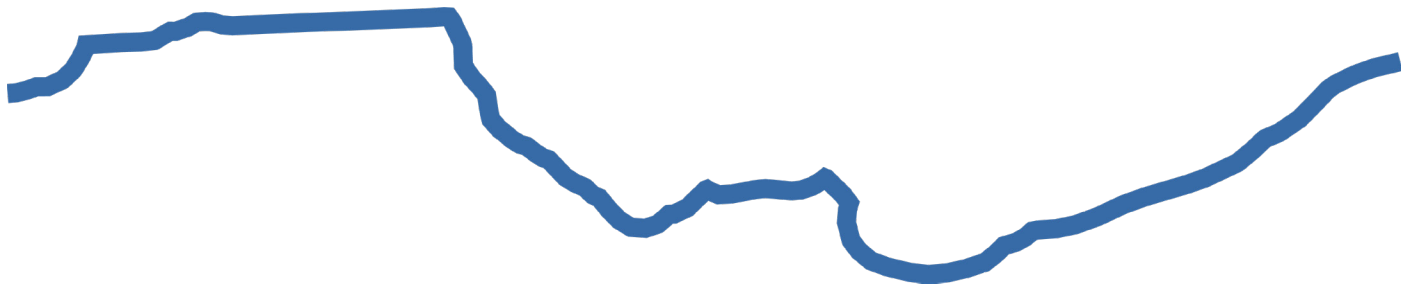


Fig.5.12

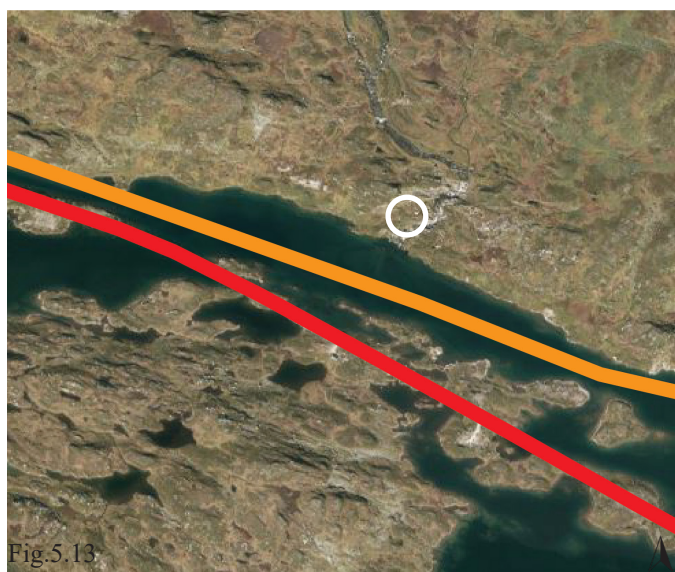
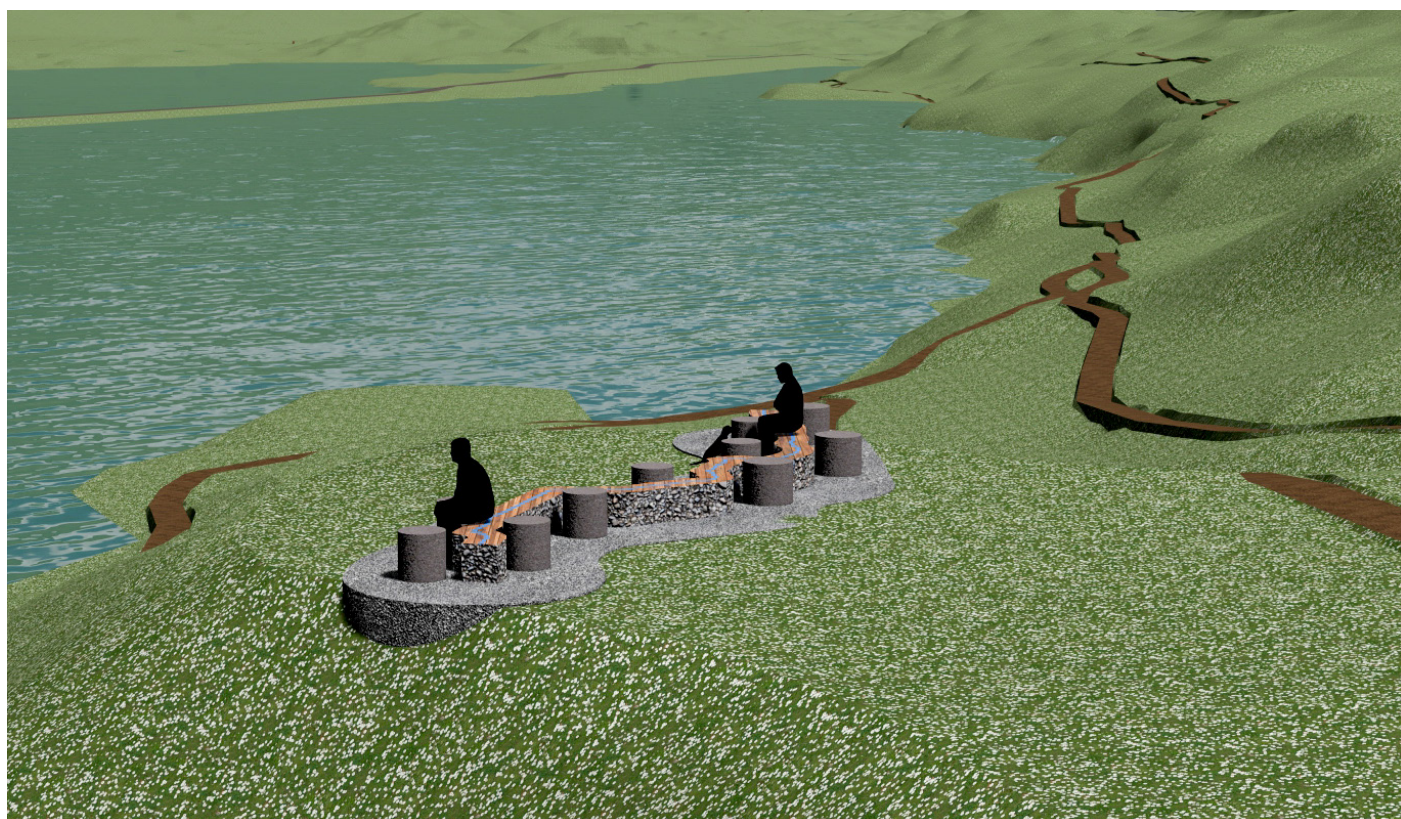


Fig.5.13



## Vågslíknatten

Rasteplass 7: Benk med avlastningsflater plassert på et platå halvveis opp til en knatt. Formen på benken er hentet fra veglinjen til gamlevegen på strekket rundt Vågslitunnelen. Innfelt i benken er en blå stripe som framhever veglinjen. Fra her kan man se veglinjen

noe ovenfra, og man kan gå den korte turen opp til toppen for en enda flottere utsikt. Stabbesteiner er plassert langs benken. Steinene kan enten brukes til å sitte på, som matpakkebord eller eventuelt et sted å hvile beina.

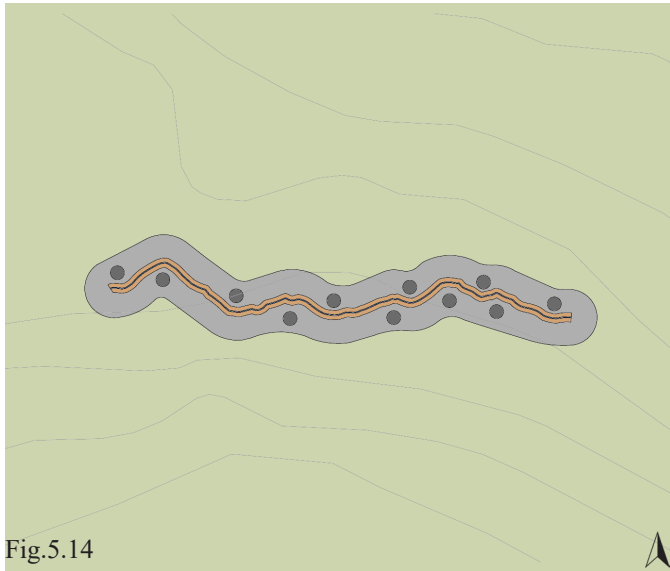
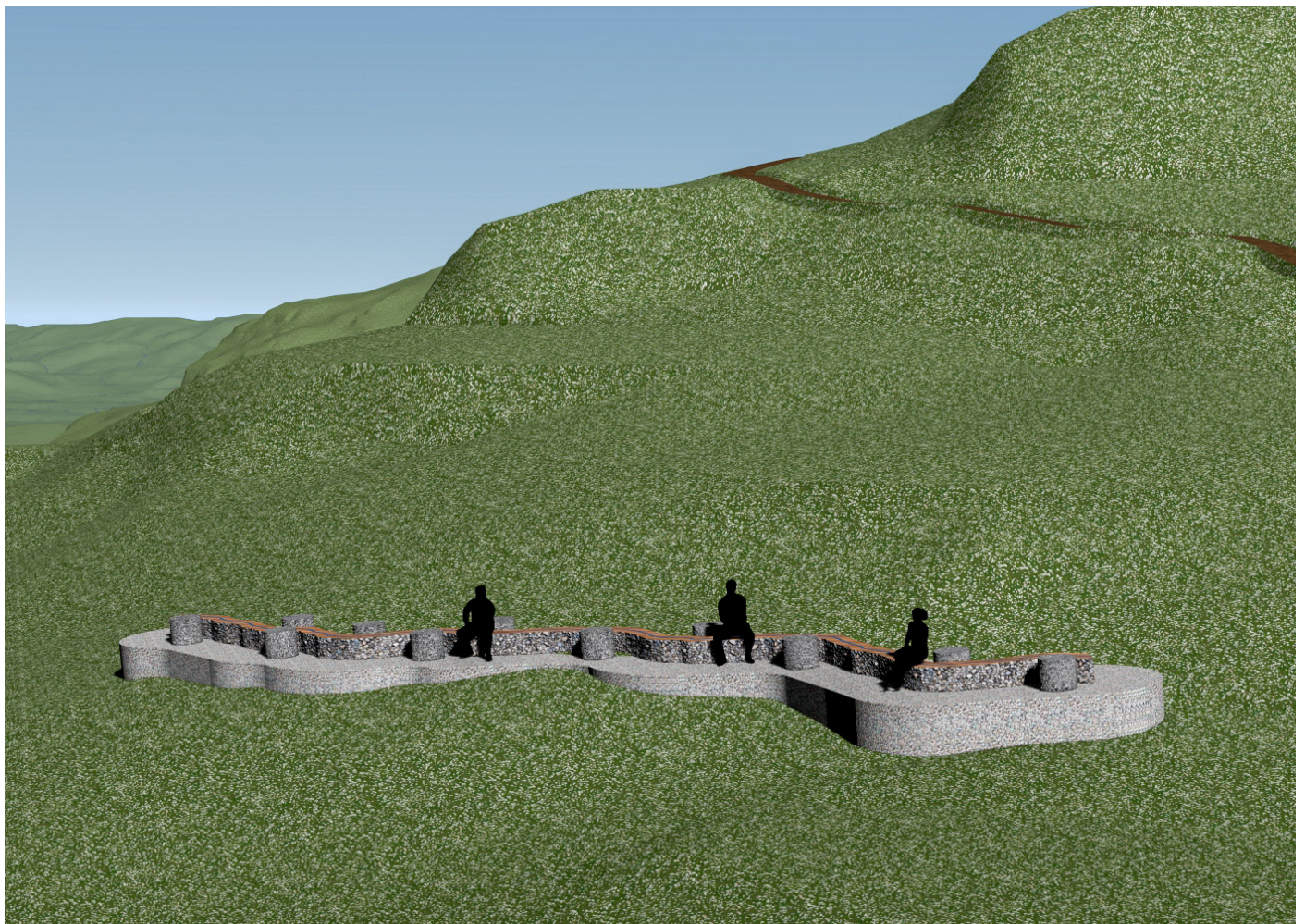


Fig.5.14



### 5.3 Forslag 2 - Den lekende veglinjen

Syv rasteplasser med benker, håndløpere og stabbesteiner som lekbare elementer.

I forslag 2 er designet også basert på veglinjen til gamle Haukeliveg, men dimensjonene er større enn i forslag 1. Her er tanken at vegløpet er vist som en sekvens av stabbesteiner man kan hoppe mellom, sitteplasser og rekkverk. Rekkverket og en

stripe gjennom sittegruppene vil ha den korelerende blåtonen til rasteplassen. Stabbesteinene vil være av lokal stein og er ment for å få den besøkende til å siden legge merke til stabbesteinene langs den ordentlige vegen. Rasteplassene vil være plassert i omtrentlig de samme stedene som i forslag 1, men nøyaktig plassering innad på strekkene viste seg vanskelig. Skissene er derfor kun konseptuelle. Forslaget gir den besøkende en leken og interaktiv måte å bli kjent med vegen på.

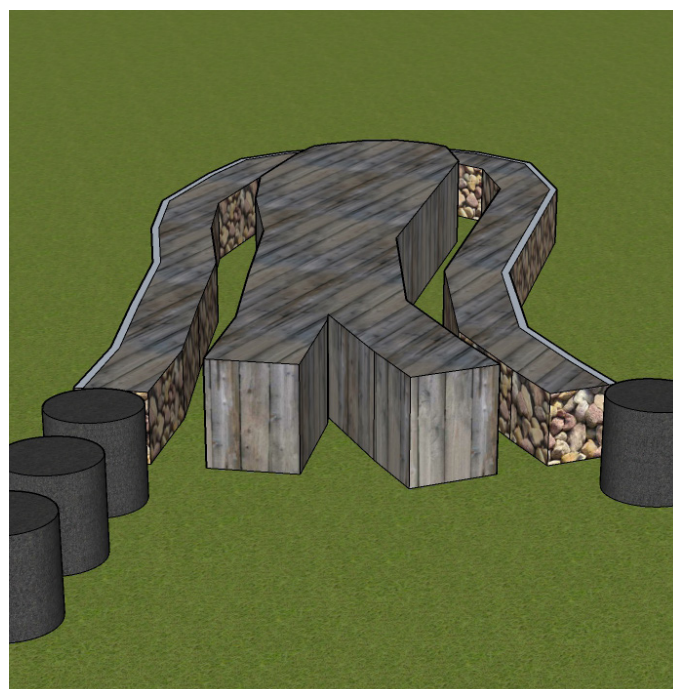
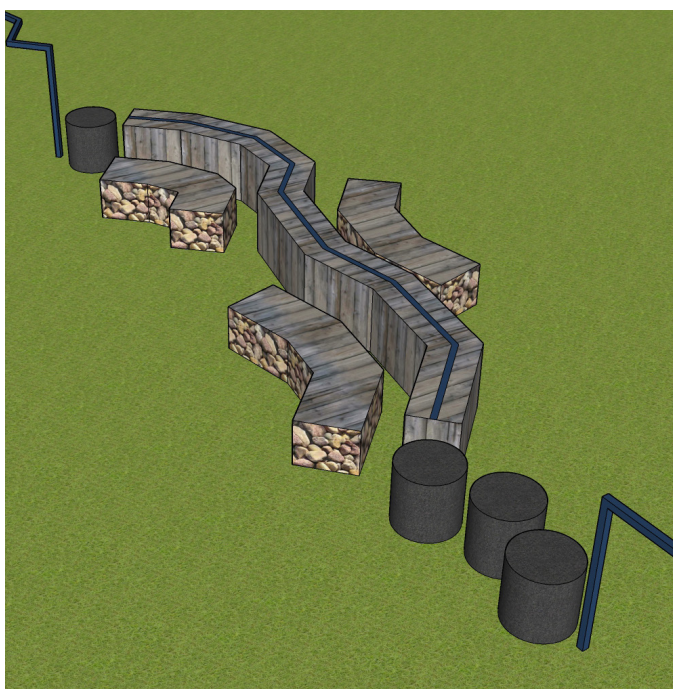
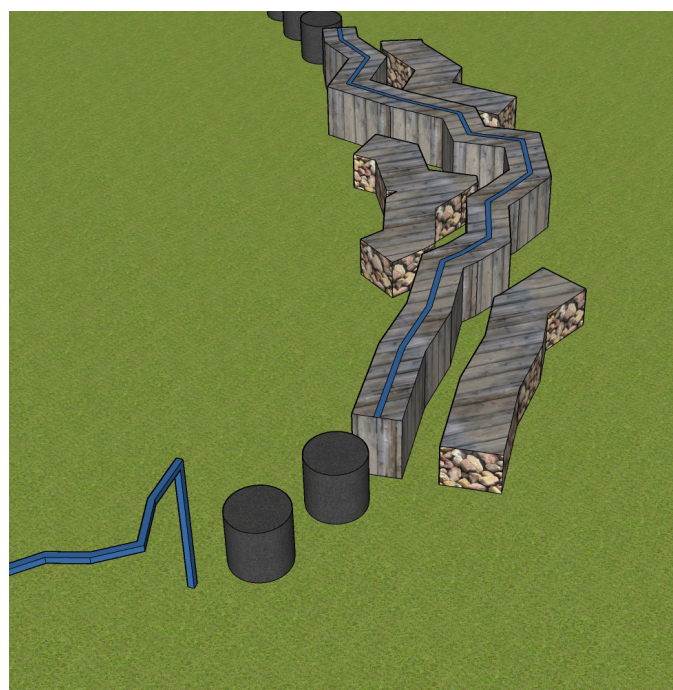
●●●●●●●● Stabbesteiner å hoppe i mellom



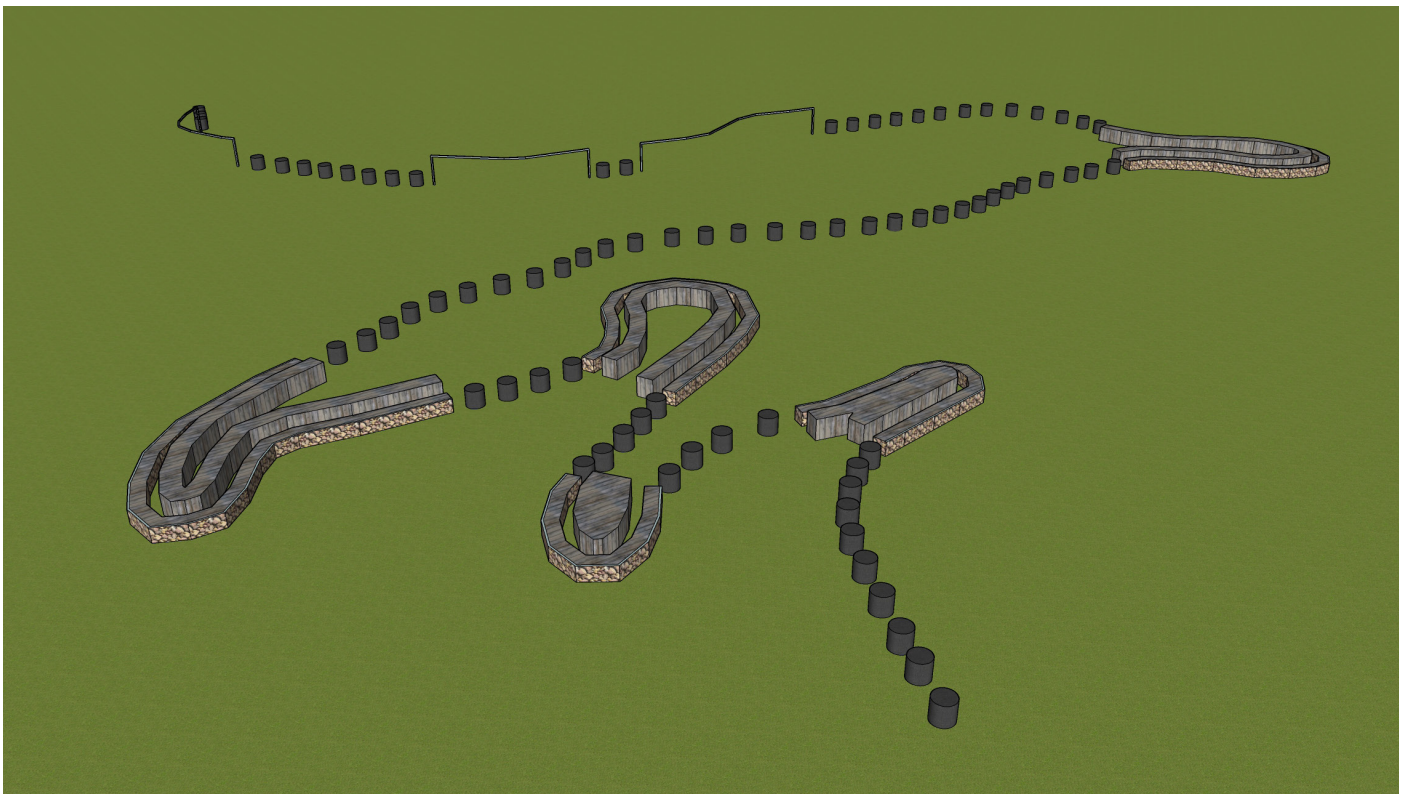
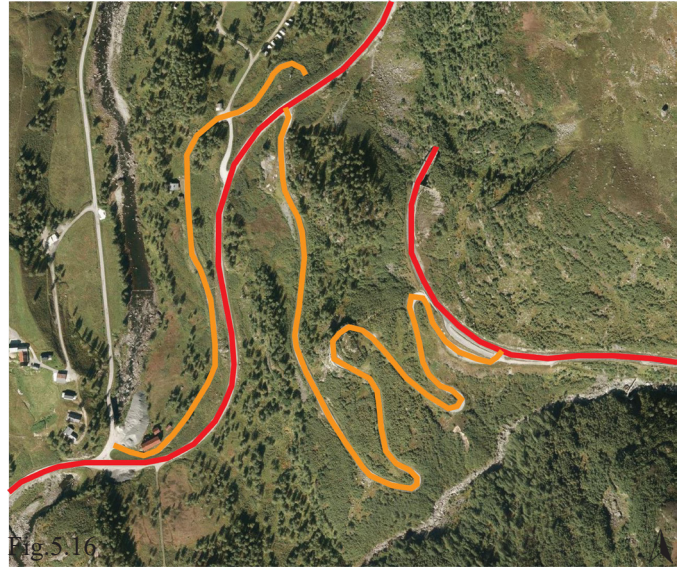
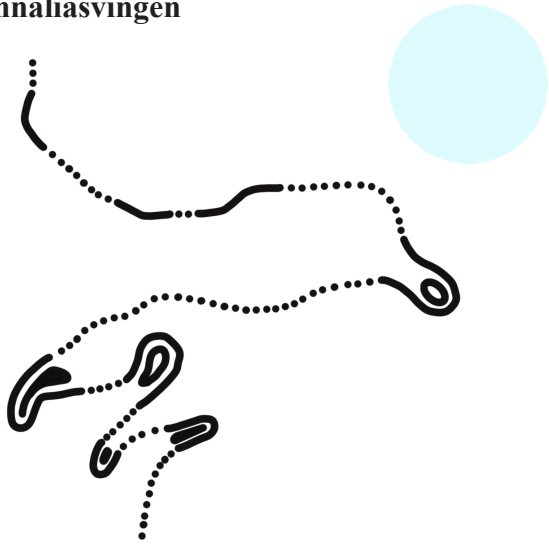
Håndløpere



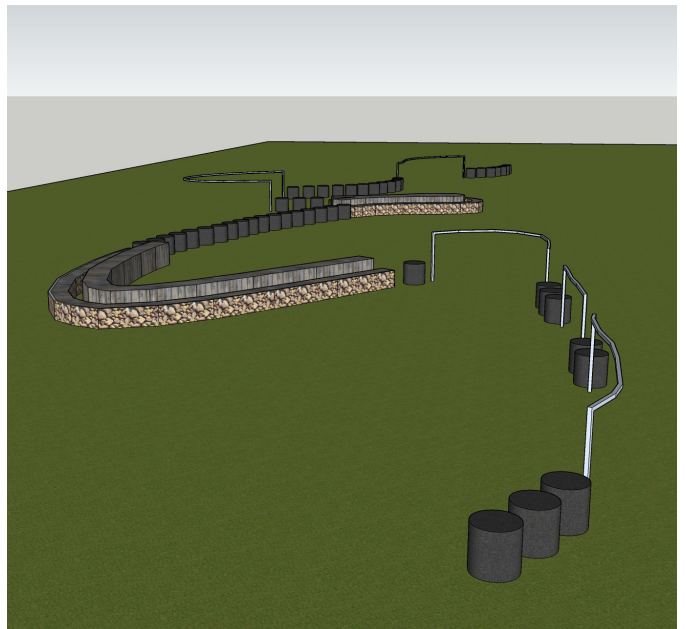
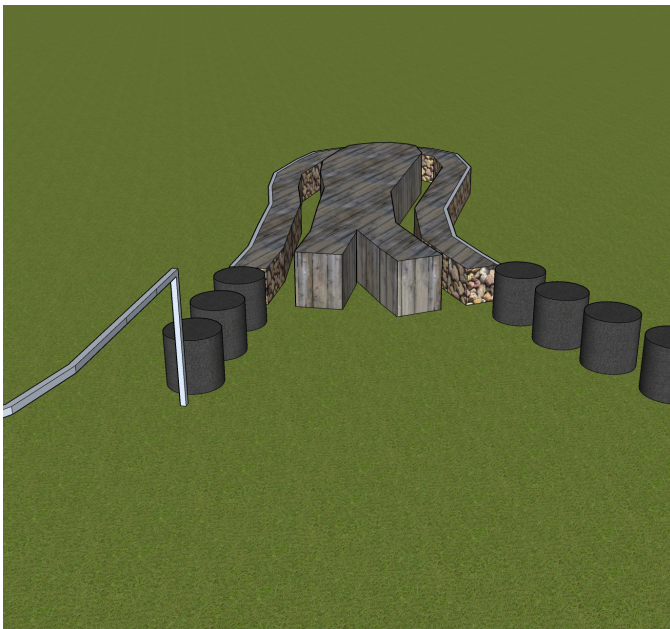
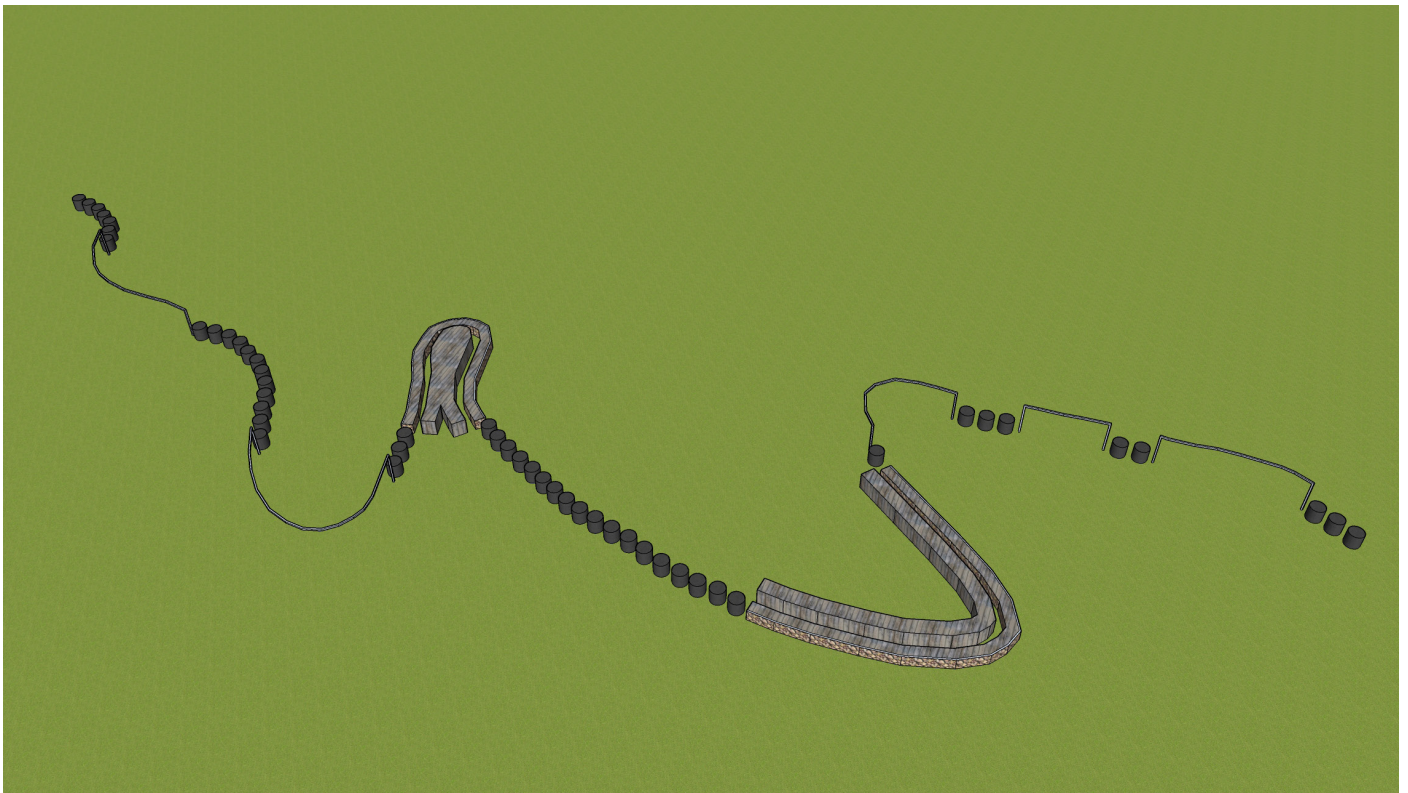
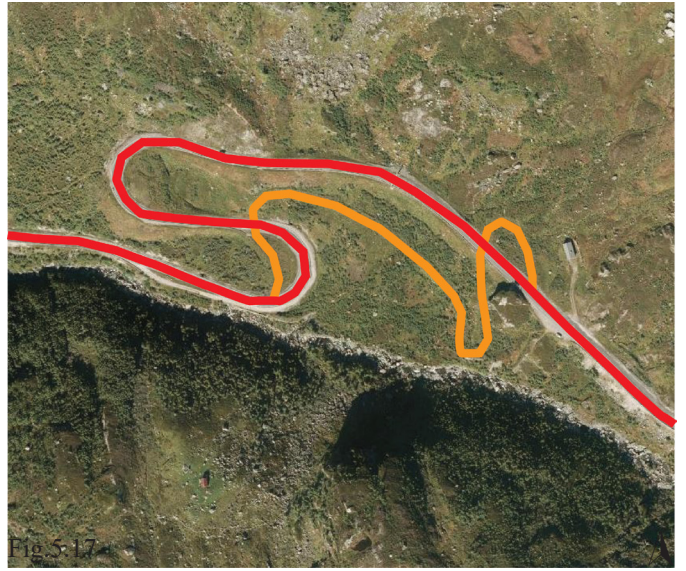
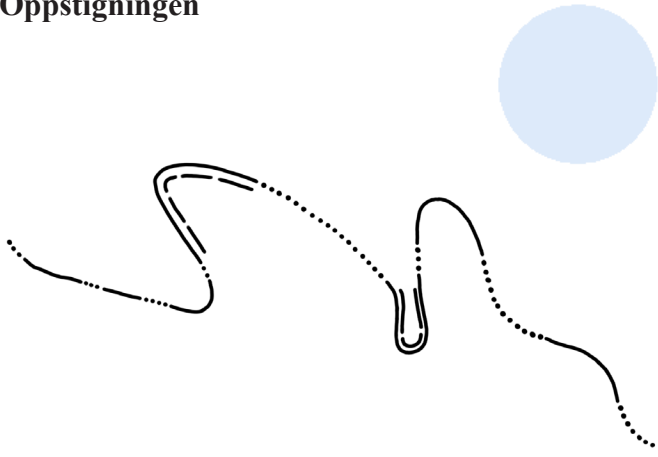
Benker og bord



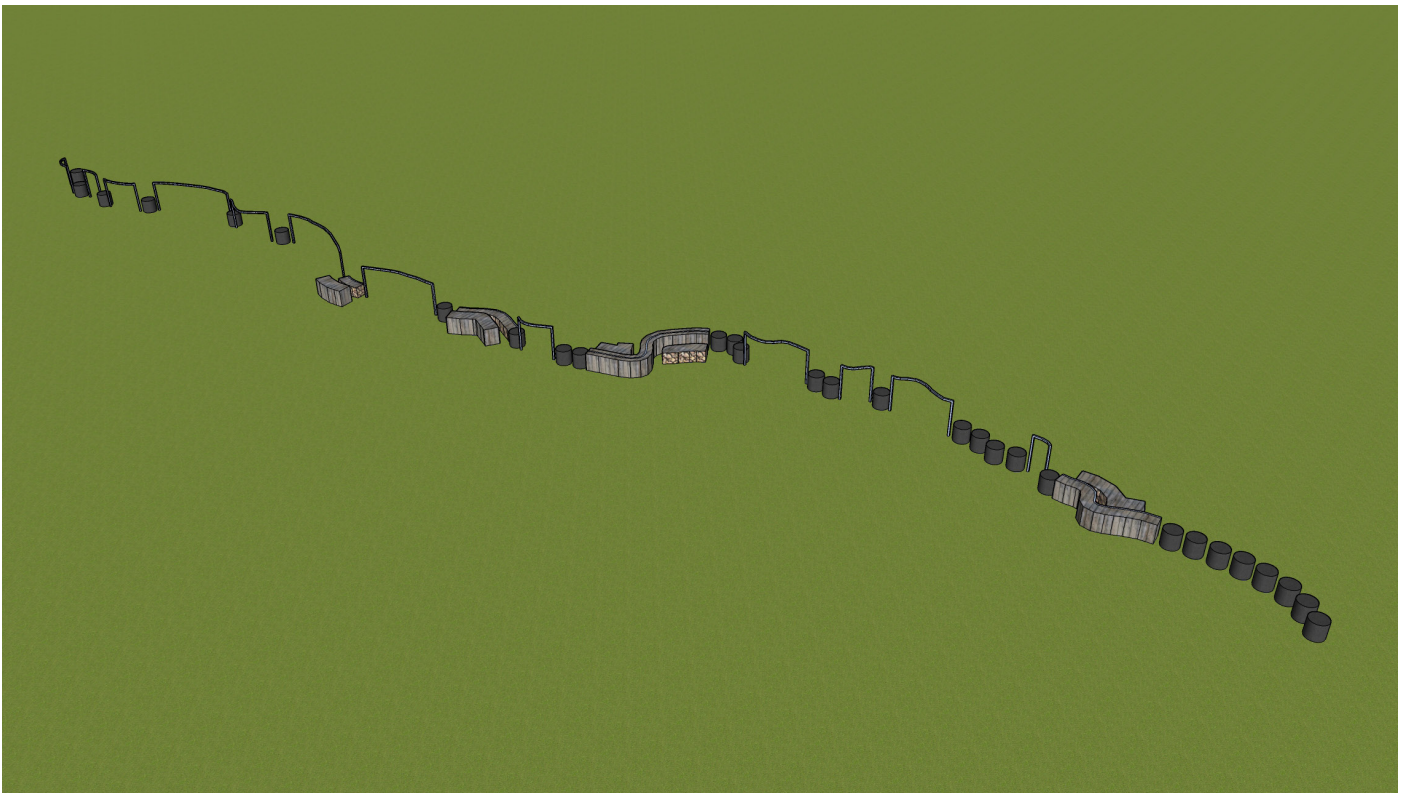
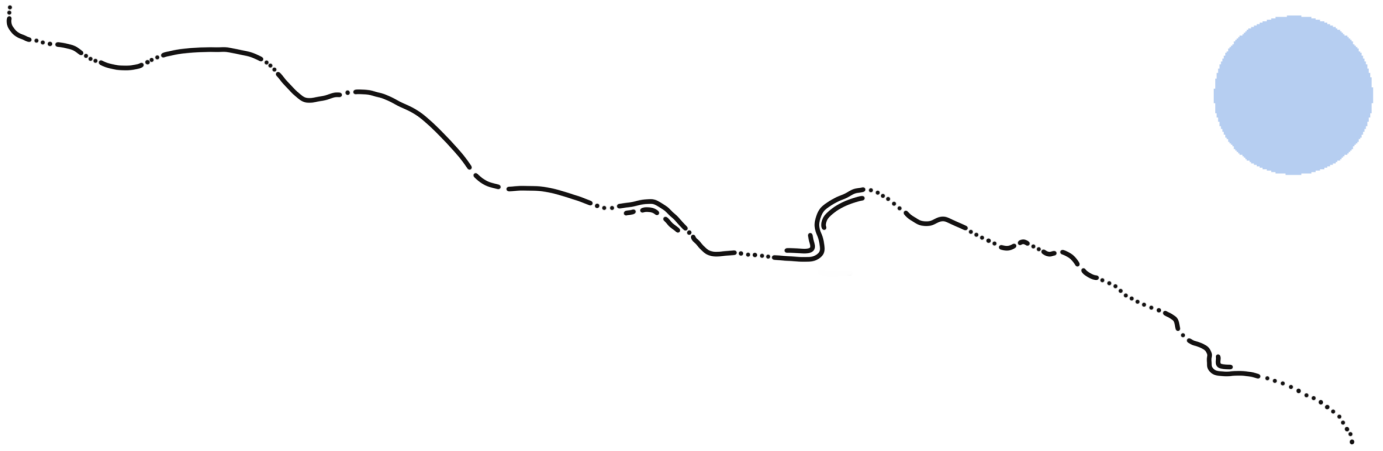
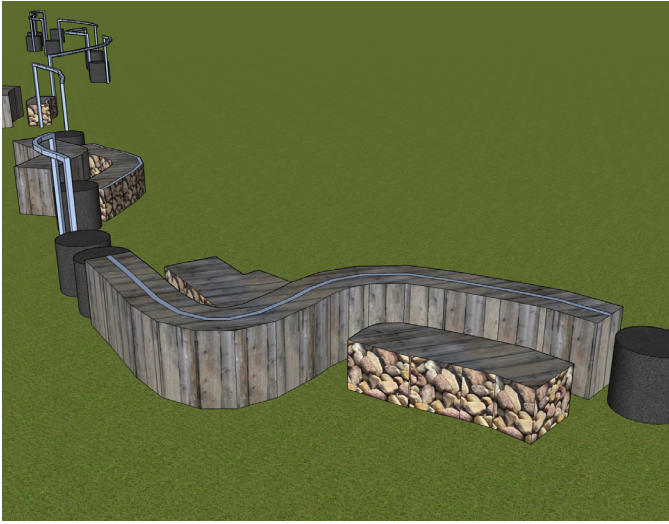
# Austmannaliasvingen



# Oppstigningen

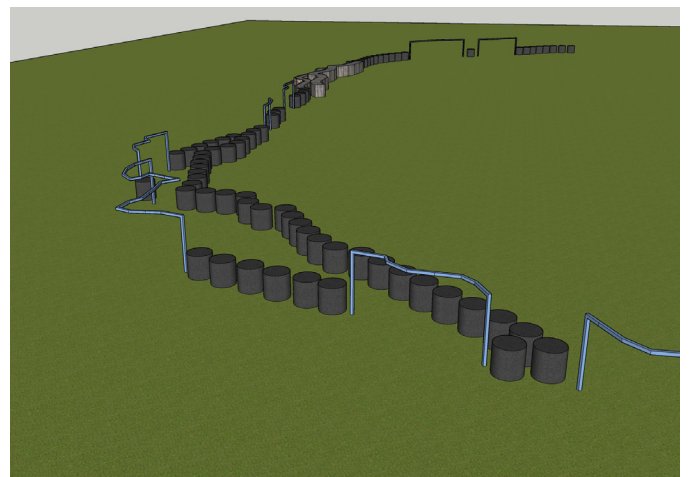
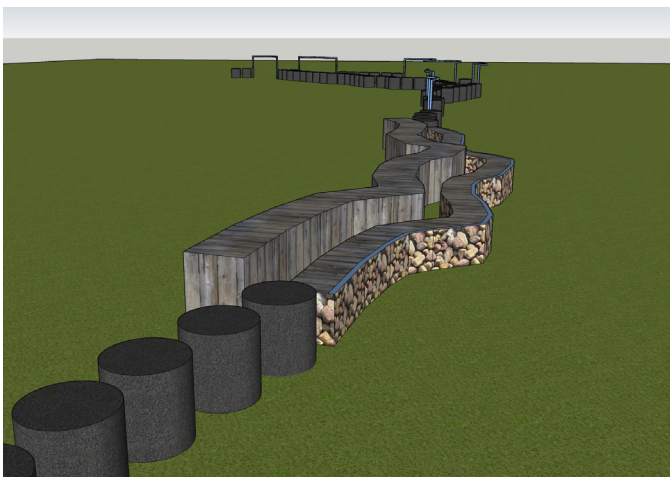
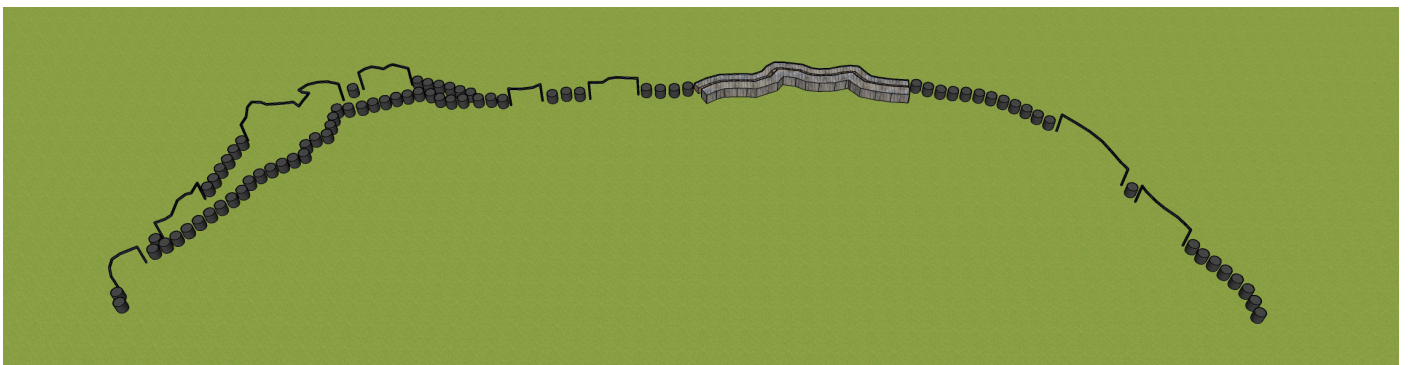
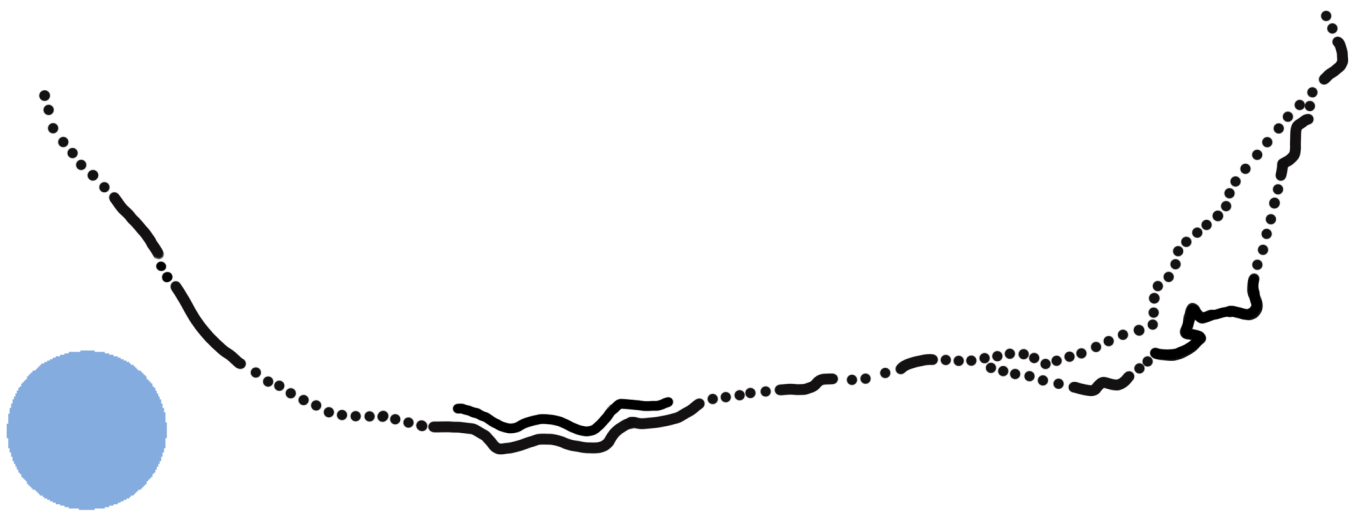
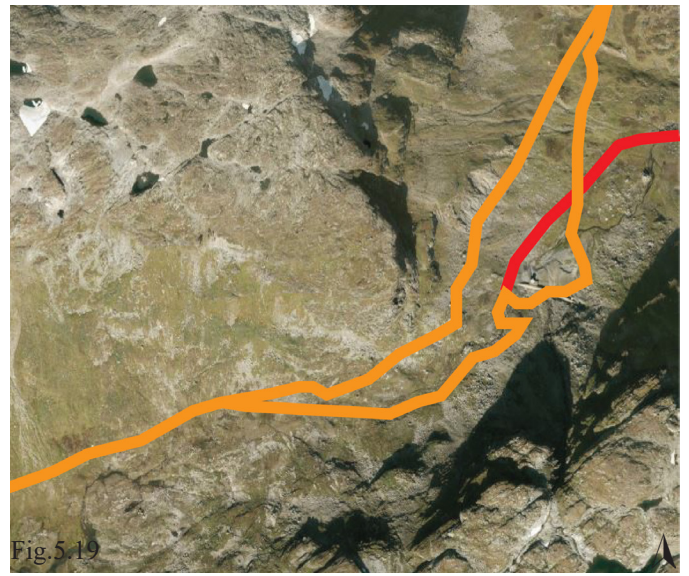
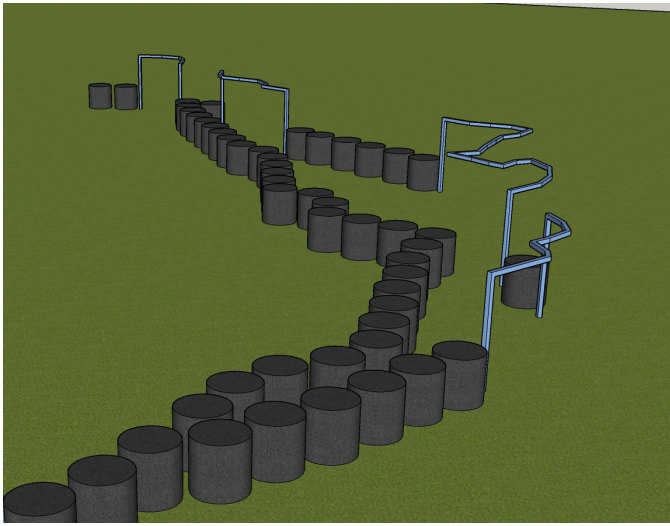


# Svandalsflonasløyfa

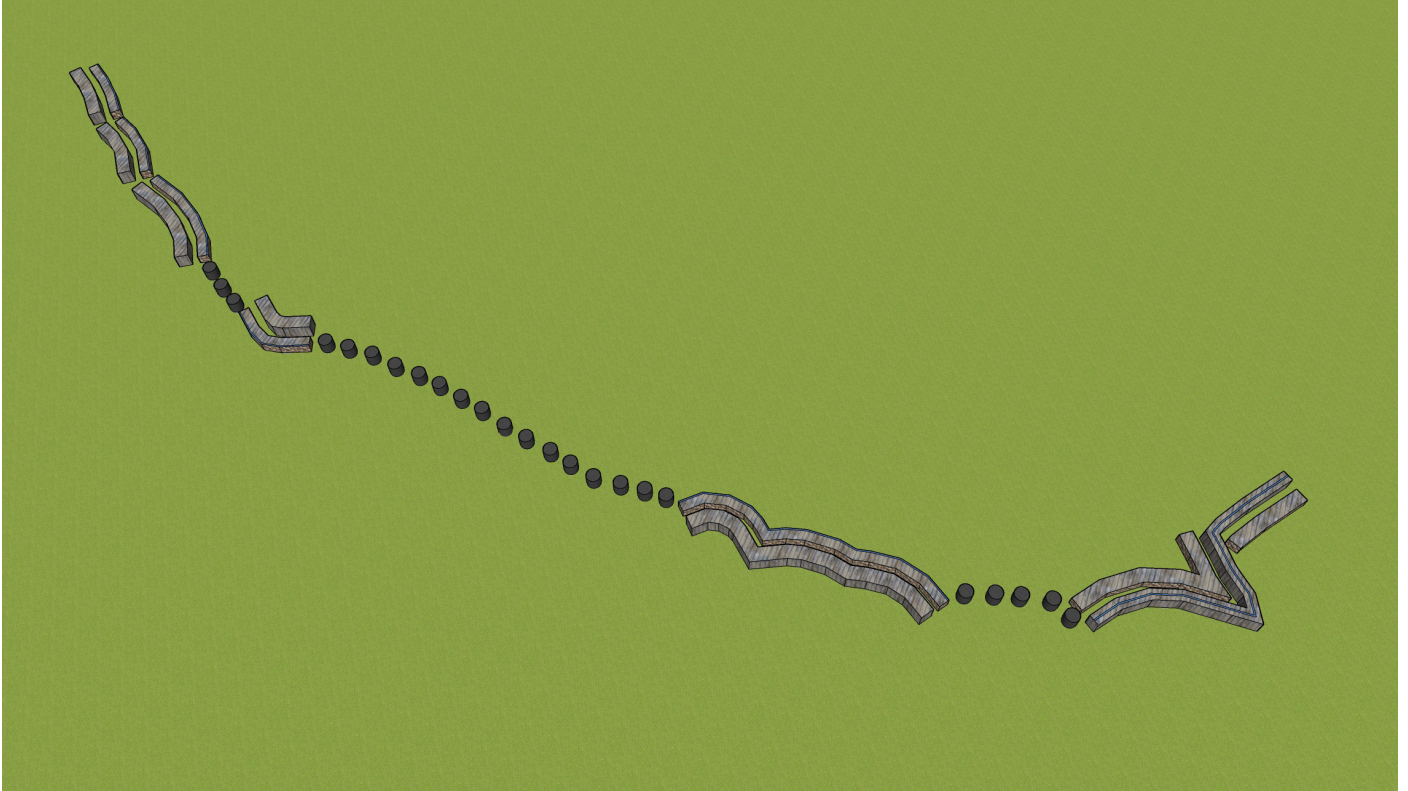
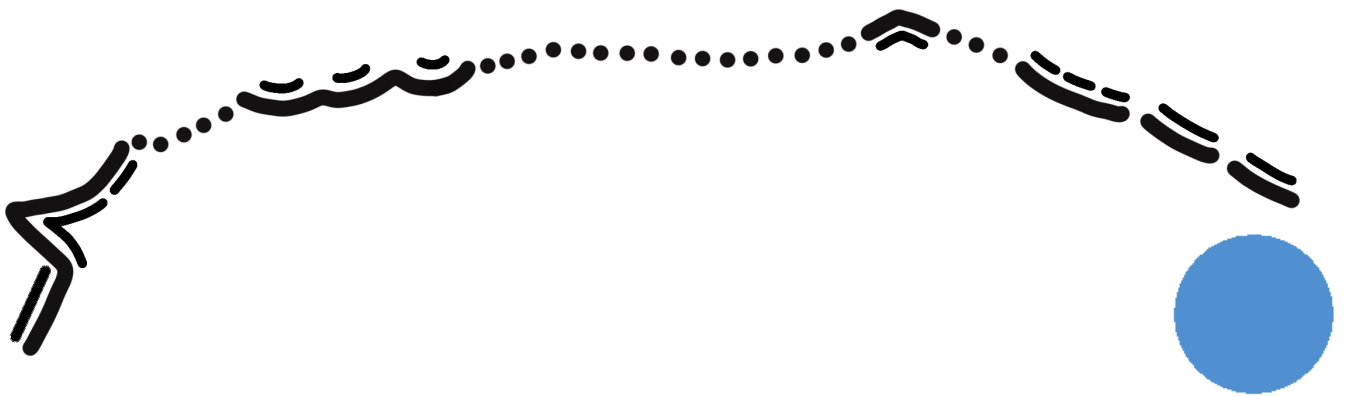
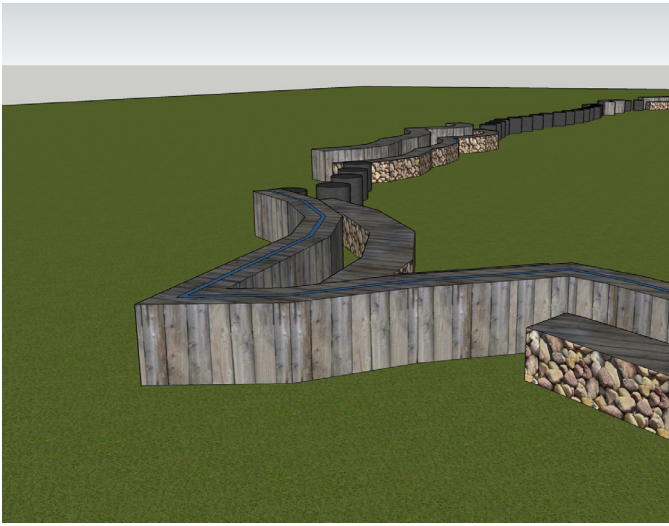




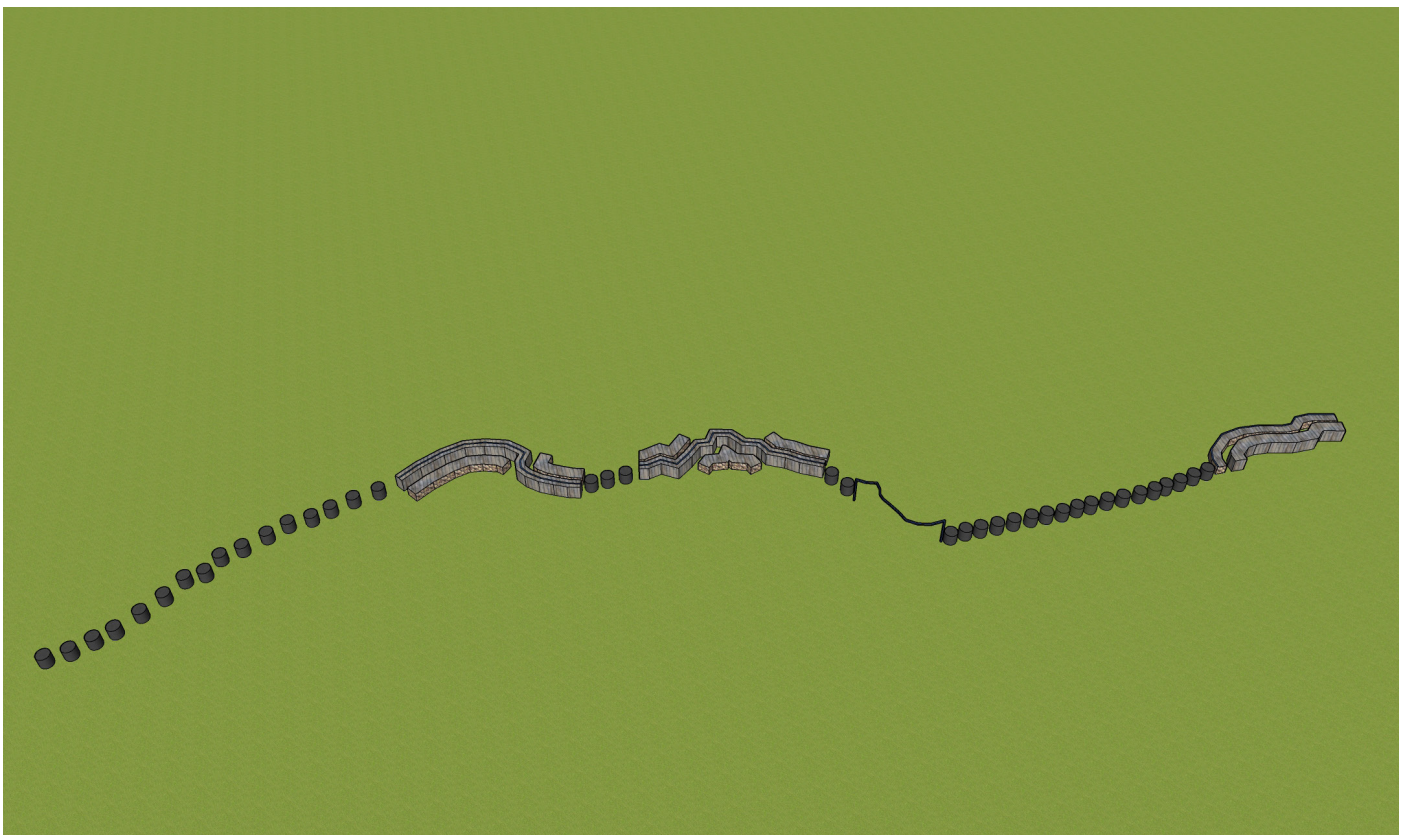
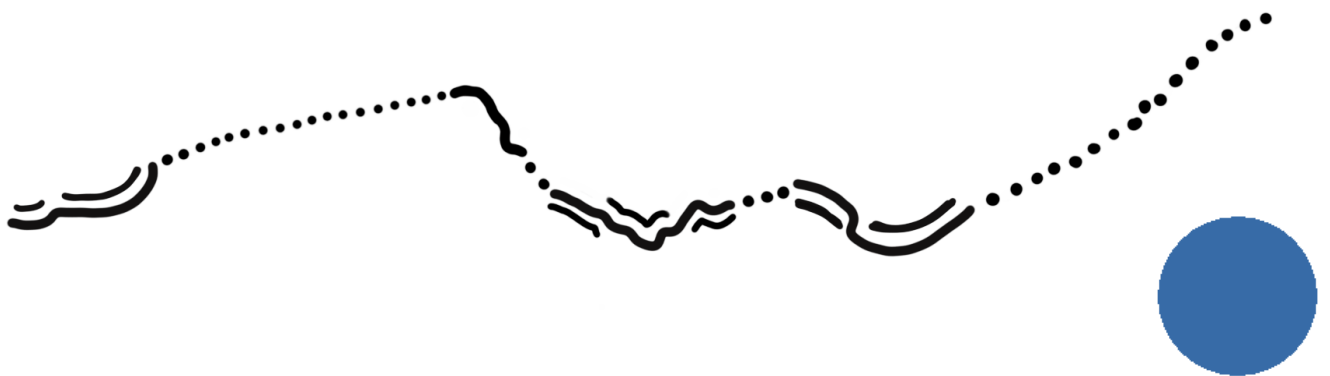
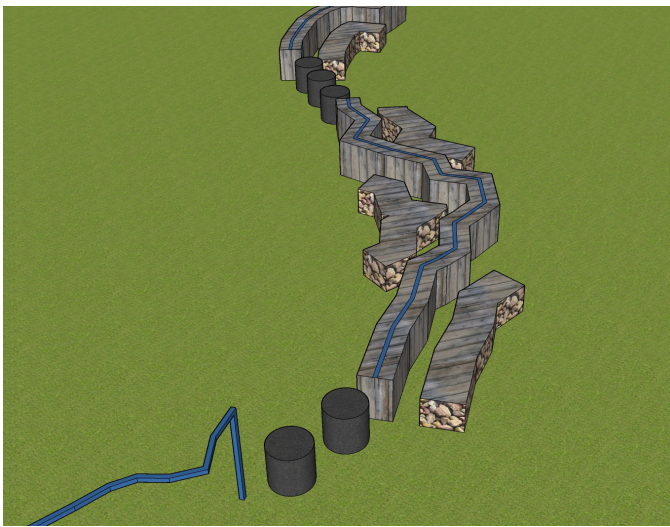
# Tunnelen



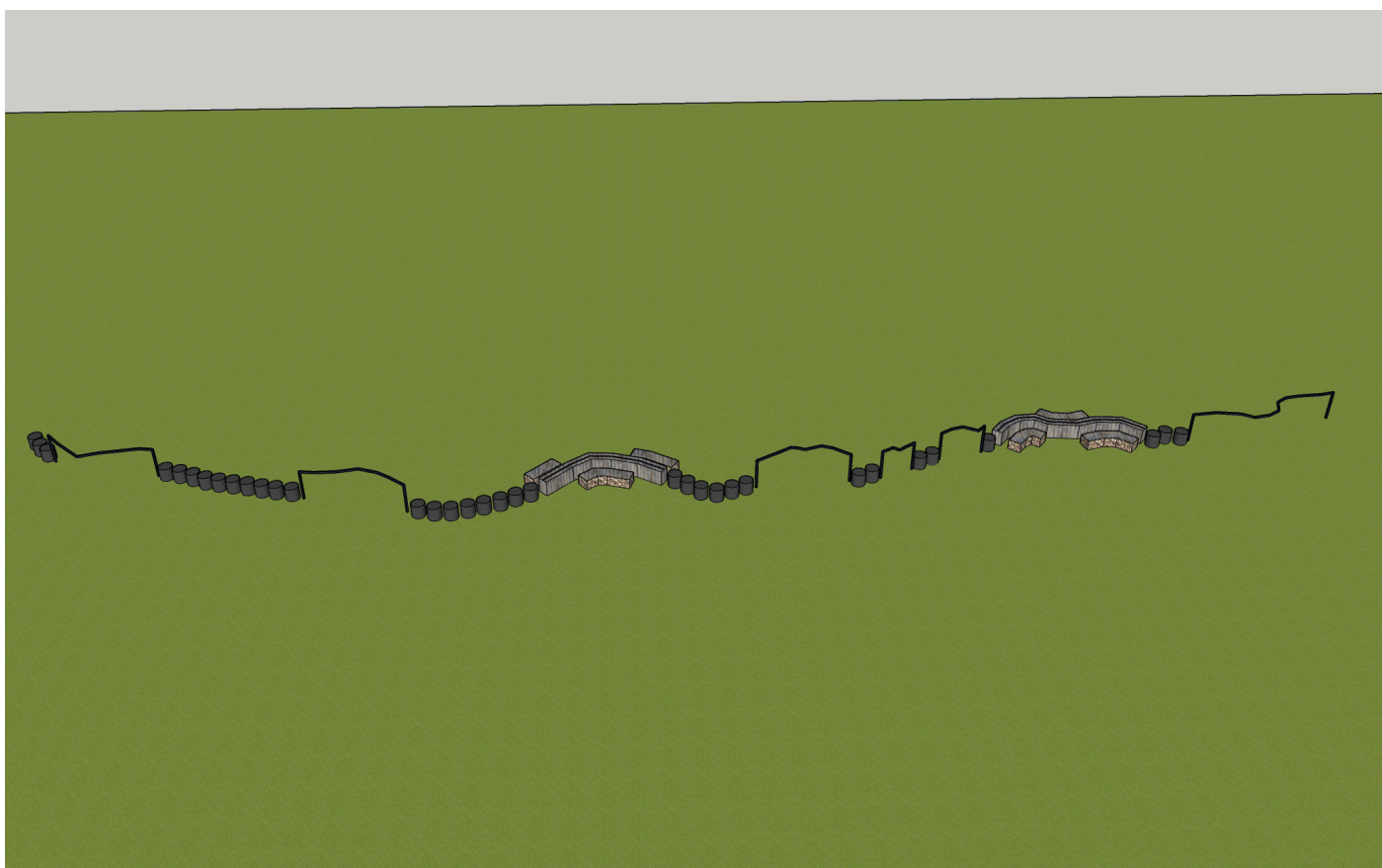
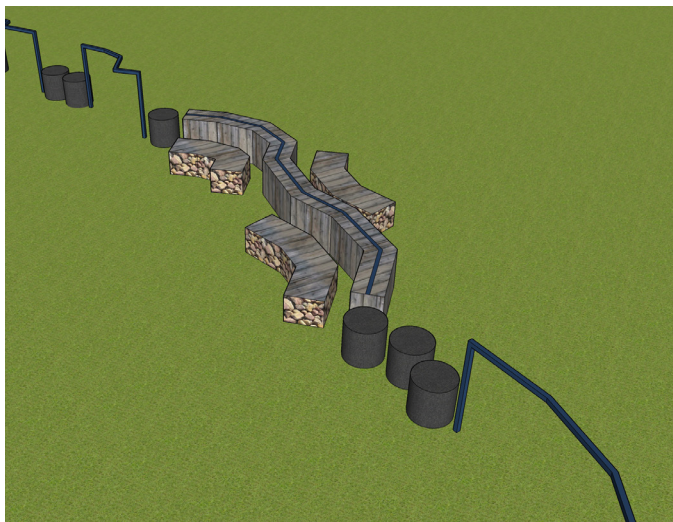
# Geita



# Den neddemmede vegen



# Vågslignatten



## 5.4 Forslag 3 - Utsikten

I forslag 3 er det kun foreslått ett utsiktspunkt. Dimensjonene er 15 m x 10 m. Tanken er å gi utsikt utover vegen og vegløpet. Utsiktspunktet er derfor trukket en del opp i terrenget fra gamle Haukeliveg på strekket langs Ulevåvatn. Vestover ser man bort på vegen ved Dyrskar og østover mot Haukeliseter fjellstue DNT. Da plassen blir liggende såpass langt unna den eksisterende vegen må det

tilrettelegges for å vandre opp til utsiktsplattformen med sti og sherpatrapper der det er aktuelt. Formen på plattformen er bygget opp av ulike deler av vegstrekket for å gi den tilknytning til historien og gi de besøkende muligheten til å følge veglinjene. Plattformen er delt opp i flere nivåer med en trapp av sittetrinn vinklet mot vegdelene man ser i terrenget. Formene på trinnene er også hentet fra veglinjene.

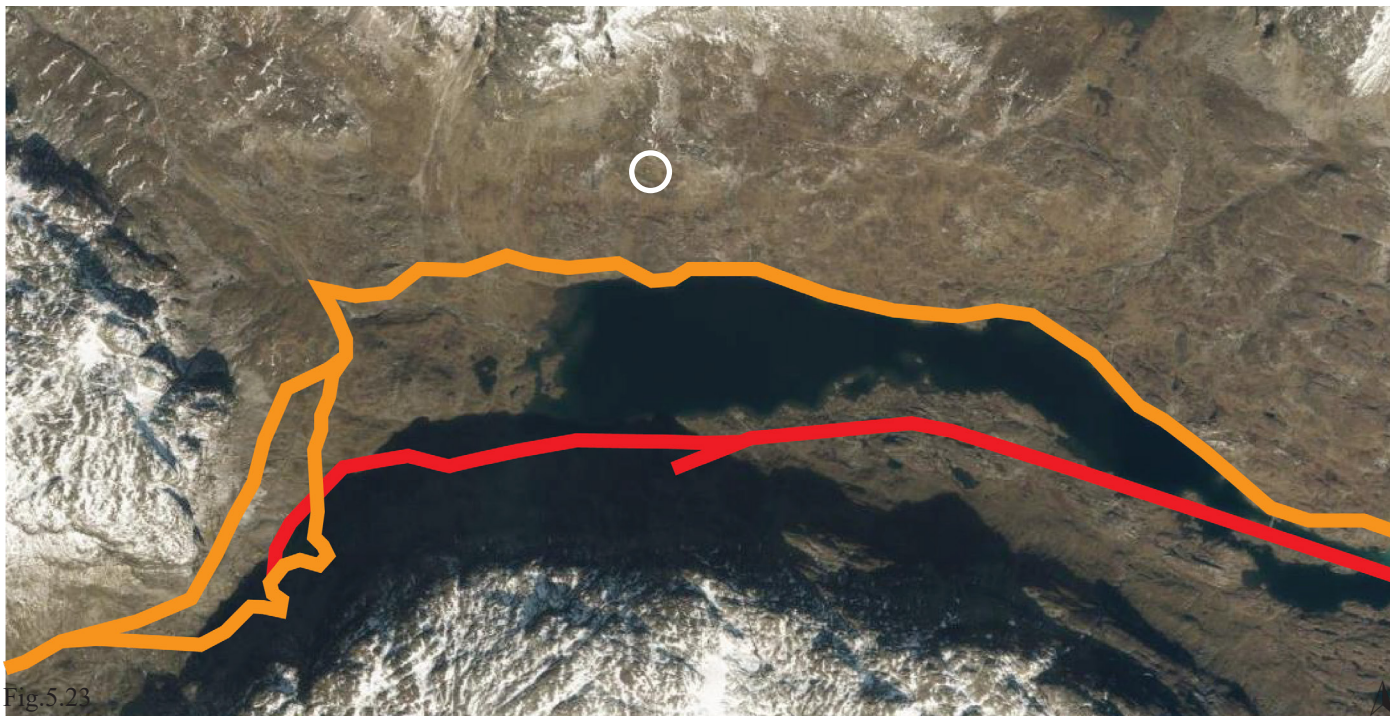
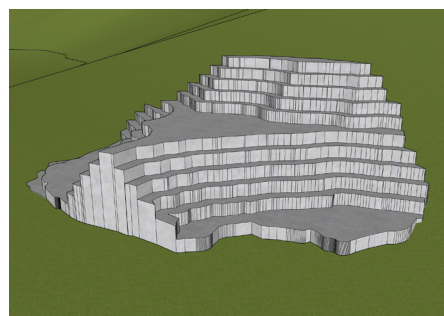
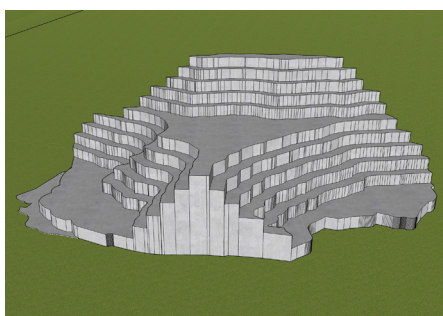
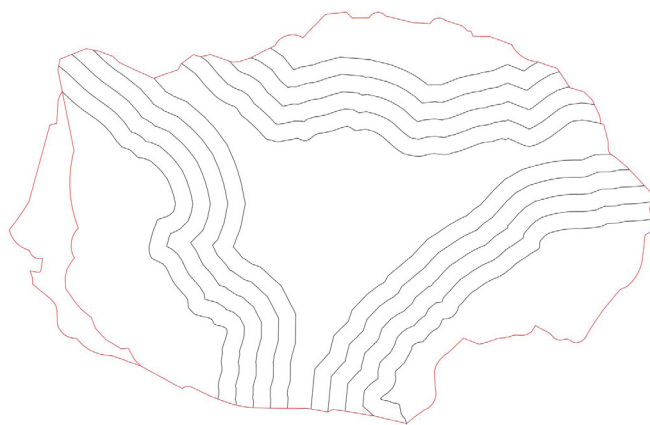
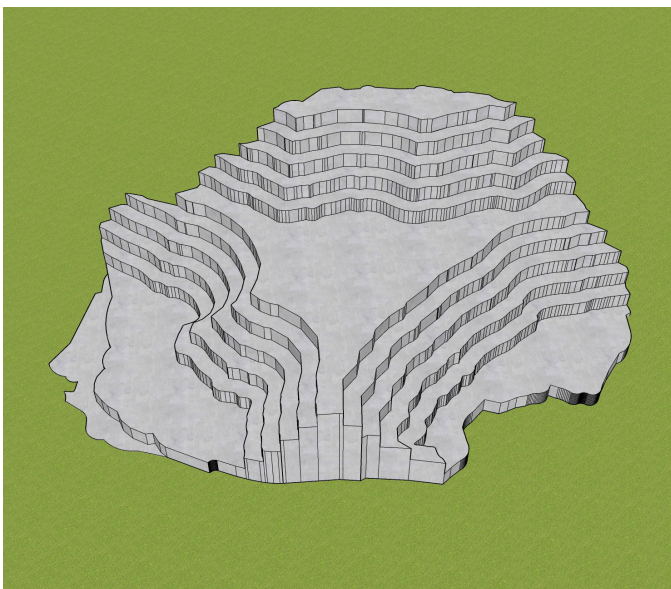


Fig.5.23





## Kapittel 6

### Drøfting

## 6.1 Drøfting

Gjennom oppgaven er flere viktige temaer bragt fram. Fra litteraturstudiet er temaer som omhandler opplevelse, rammebetingelser, turisme og kulturminner dekket. Videre i eksempelstudiet ble det vist fram relevante prosjekter som har løst ulike problemstillinger knyttet til flere av temaene fra litteraturstudiet og oppgavens egen problemstilling. I denne delen skal disse temaene tas opp igjen og drøftes sett i sammenheng med hverandre.

### **Endring over tid: formål og funksjon**

Endringer i behov, teknologi, design og formål fører til at bruken varierer over tid. Vegen over Haukelifjell, som transportåre mellom øst og vest, gikk fra å være et tråkk til kjerreveg og til sist veg for motoriserte kjøretøy. Det er vanskelig å se disse endringene og det krever kunnskap for at de skal kunne oppfattes av den besøkende. Ved å peke ut enkelte elementer, som viser endring, kan de besøkende selv bli oppmerksom på og knytte linjer mellom andre spor og hvordan de er endret med tiden. Vi gir dem verktøyet til å lete etter og lese sporene i terrenget slik at de kan visualisere endringene langs hele strekket og ikke kun ved infoskiltene. Ved å ta gamle Haukeliveg et steg videre og gjøre det til en nasjonal vandreveg vil vegen få et nytt formål og en funksjon i tillegg til den historiske og kulturhistoriske verdien den har i dag.

### **Tilknytning, tilhørighet og historisk betydning**

Alle veger er unike og tilpasset ulike steder. Behovene og ønskene er de samme, men veglinjen, materialsammensetningen, underlaget, terrenget, stadskjenslen og tilknytningene er unike. Vegens tilknytning og tilhørighet til stedet kommer fra formålet, funksjonen og den betydningen vegen har hatt opp gjennom tiden. Det å fremme historien og hvordan vegen har påvirket brukerne bidrar til dette. Fysiske spor i landskapet er visuelle og håndfaste elementer som knytter historien og betydningen sammen. Haukelivegmiljø, som gamle Haukeliveg er en del av, har mye historie som ligger i veglinjen, tørrmurene, stabbesteinene, tunnelen, svingene, merkesteinene og arbeidsbrakkene. Sporene forteller en historie om en gammel kjerreveg som med tiden er blitt glemt etter at nye Haukeliveg kom. Tilknytningen, tilhørigheten og den historiske betydningen er fortsatt den samme.

### **Plassering, vernestatus og jobbe med naturen**

Gamle Haukeliveg er et kulturminne godt beskyttet av vern, forskrifter og lovverk. Det å bevare kulturverdien til vegmiljøet kommer derfor i første rekke over ønsket om å bruke minst mulig nytt areal fra naturen. Derfor er plasseringen av nye elementer samt størrelsen på disse tett knyttet opp til naturen og premissene den setter og krever. Terrengets tilpasning til veglinjen spiller på terrengets generelle utforming og det er derfor viktig å gjøre færrest mulig terrengendringer i forbindelse med opprettelse av nye rasteplasser. Under bygging er det viktig å jobbe med naturen og bruke metoder som skaper færrest mulig byggesår. Det omkringliggende området er sårbart og sammen med en kort vekstsesong er reetablering av floraen i byggesårene en langvarig prosess.



## 6.2 Forslagene drøftes

I kapittel 5 ble området og historien presentert. Målet er at prosjektet skal bidra til å fremme historien om vegen på en måte som gjør at de nye elementene føles som en del av vegmiljøet og ikke stikker seg ut som sår i landskapet. Forslagene blir her drøftet sett i sammenheng med de innledende temaene.

### Historien til vegen

Både historien til selve vegen og dens endringer opp igjennom, men også historiene til menneskene som brukte vegen, er viktig å få fram i prosjektet. Derfor er den opprinnelige veglinjen brukt som en sentral del i designet i alle tre forslagene. Stabbesteinene vi finner i forslag 1 og 2 viser også til vegens historie. Tryggheten i at steinene viser veg er tatt med i designene for å gi de vandrende trygghet når de raster.

Det at vegen legges opp til å bli en vandreveg framfor en bilveg er både for sikkerheten, men også for å gi de vandrende en lignende opplevelse av vegen som brukerne originalt hadde. Da vegen ble anlagt var det en kjerreveg hvor tempoet var betydelig lavere enn det dagens kjøretøy har. Historien er derfor godt framstilt i alle tre forslagene gjennom bruk av tempo, historiske elementer som stabbesteiner og veilinjer, men er mer framtrædende i forslag 1 og 2.

### Vegen som et kulturminne og en vernet veg

Vegen er og skal forbli et vernet vegminne. Målet med prosjektet er vern gjennom bruk. For å ikke bryte med vernet er alle rasteplassene lagt litt vekk fra selve vegbanen. Dette prinsippet er brukt selv på strekk som ikke er vernet f.eks. partiet rundt oppstigningen. Årsaken er at også på disse strekken er det et ønske om å beholde det opprinnelige preget i størst mulig grad og ikke ødelegge vegen ytterligere. Alle tre forslagene tar hensyn til vegen som et kulturminne og en vernet veg.

### Sårbarheten til vegen og området

Et delmål er at prosjektet ikke skal skape unødvendige sår i landskapet. Forslag 3 tar minst nytt areal ved å kun foreslå ett utsiktspunkt. Utsiktspunktet ligger derimot litt unna eksisterende infrastruktur og byggeperioden vil derfor skape flere sår i landskapet enn forslag 1 og 2. Av de to resterende vil forslag 1 skape minst sår i landskapet siden det har et mindre fotavtrykk og ligger nærmere gamle Haukeliveg. Visuelt vil forslag 1 også forstyrre mindre da installasjonene er enklere og laget for å i

større grad blende inn. Ved bygging vil det bli ønske om å benytte gamle Haukeliveg som anleggsveg. Dette må utredes for de enkelte strekkene for å se om vegen tåler belastningen og finne tiltak som kan brukes for å redusere slitasjen anleggsperioden medfører. Haukelifjell har en rik fauna og flora som skal tas vare på. Anleggsarbeidet skal skje i perioder med minst forstyrrelser for naturen og eventuelle byggesår skal replantes med frø fra området. Jeg vil derfor si at sårbarheten til vegen og området er ivaretatt som et viktig tema, men må ytterligere utarbeides i forbindelse med videre arbeid.

### Fargene i landskapet

For å ikke stikke ut som et visuelt sår i landskapet bruker forslagene materialer og farger fra nærområdet. Blåtonene representerer fargene som naturlig finnes i området gjennom flere årstider. Steinene prosjektert i forslag 1 og 2 er lokale steintyper som naturlig eksisterer i området for å ta igjen fargene i landskapet ytterligere.





## 7.1 Konklusjon

### **Anbefaling**

Etter å ha gjennomgått alle 3 forslagene sett i lys av forarbeidet presentert i litteraturstudiet, eksempelstudiet og i analysene foreslår jeg videre arbeid med forslag 1. Forslaget byr på en god balanse mellom aktivitet og rast for de vandrende uten å ta for mye nytt areal fra omkringliggende områder. Forslaget gir de reisende en mulighet til å observere, resonnerer og det pirrer nysgjerrigheten deres.

### **Vegen videre**

Designene er kun forslag og ved videre arbeid må det vurderes om elementer skal legges til, flyttes eller fjernes. Forslagene er tilpasset terrenget tilegnet seg fra eksisterende kartlegginger og vil kreve ytterligere tilpassing til terrenget etter nye og mer detaljerte kartlegginger er utført.

For å ikke overdimensjonere kapasiteten i forhold til antall besøkende i starten anbefaler jeg å bygge rasteplassene trinnvis i takt med økte besøkstall. Her kan det startes med rasteplassene Oppstigningen, Tunnelen, Den neddemte delen og Vågsliknatten for å gi størst mulig spredning mellom rasteplassene.

### **Nasjonal vandreveg på historisk vegfar**

Gjennom oppgaven er ulike problemer knyttet til vegens nye formål tatt opp, diskutert og besvart. Derfor mener jeg at problemstillingen min "En nasjonal vandreveg på historiske vegfar: Hvilke spor finnes i landskapet fra eldre tider fram til i dag, og hvordan innlemme disse som del av dagens infrastruktur?" er besvart. Målet var å gjøre gamle Haukeliveg om fra en glemt og sliten kjerreveg til en nasjonal vandreveg. Ønsket var å fremme sporene i landskapet over Haukelifjell og innlemme disse som en del av infrastrukturen på gamle Haukeliveg. Dette er løst gjennom en casestudie som anbefaler syv ulike rasteplasser som fremmer sporene og historien ved hjelp av elementer fra veggen og i tillegg ivareta fotturistenes behov for hvile på turen. Det nye formålet som nasjonal vandreveg er derfor oppnådd.





## Kapittel 8

### Kilder

## 8.1 Kilder

- Adriansen, J. (2014, 17.november). *Vegmiljøet kring Røldal*. Digitalmuseum. <https://digitaltmuseum.no/011085440416/vegmihoet-kring-roldal>
- Adriansen, J. (2016). *Restaureringen av Kongevegen over Filefjell*. <https://dms-cf-09.dimu.org/file/0136LRQxwNRF>
- Adriansen, J. (2021). *Gamle veger og vegfar. En håndbok i vern og tilrettelegging* (1. utg.) Statens Vegvesen og Riksantikvaren. <https://www.riksantikvaren.no/gamle-veger-og-vegfar-en-handbok-i-vern-og-tilrettelegging/>
- Artsdatabanken. (lest 2023, 28.april) *NiN kart*. [https://nin.artsdatabanken.no/Natur\\_i\\_Norge/Landskap?kartlag](https://nin.artsdatabanken.no/Natur_i_Norge/Landskap?kartlag)
- Clemetsen, M. & Stokke, K. B. (2014) *Landskapsressursanalyse: Regionalt utviklingsverktøy for landskap og lokalsamfunn*. Plan, Vol.46 (iss.6), 50-53. <https://www.idunn.no/doi/epdf/10.18261/ISSN1504-3045-2014-06-12>
- Den Norske Akademiske ordbok. (2023). *Tilbakeføre*. <https://naob.no/ordbok/tilbakefoere>
- Edland, Å. (2001). *Haukelivegen: Veggen vestover* (1. utg.) Statens vegvesen Rogaland
- European landscape convention. (2018, 25.-26. januar). *National Workshop on the implementation of the European Landscape Convention in Bosnia and Herzegovina: Drawing landscape policies for the future* [Paperpresentation]. European Landscape Convention, Bosnia and Herzegovina. <https://rm.coe.int/0900001680787909>
- Farbrot, A. (2010, 1.januar). *Veier til modernisering*. Forskning.no. <https://forskning.no/bil-og-trafikk-handelshoyskolen-bi-partner/veier-til-modernisering/877364>
- Feltrapport.no (2015). *Sohlbergplassen*. <https://www.feltrapport.no/lokasjoner/blog-post-title-four-lsf4c-hbhwa-ss5he-gesyl>
- FN. (2023, 4. april). *FNs bærekraftsmål*. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>
- Forskrift om kulturhistoriske eiendommer. (2011). *Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer* (FOR-2023-03-01-284). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-11-09-1088>
- Haugastøl Norway. (Lest 2023, 10.mai). *Alt du trenger å vite om Rallarvegen!* Rallarvegen. <https://www.rallarvegen.com/rallarvegen>
- Herrington. (2009). *On Landscape*. (1.utg). Routledge.
- Hus, G. K. (2017). *E134 Haukelivegen: Mat, natur og kultur mellom øst og vest* (1. utg.) Hus Bok & Avis
- Innovasjon Norge (2021, 7. april). *Nasjonal Reiselivsstrategi 2030*. Innovasjon Norge. [https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Nasjonal\\_Reiselivsstrategi\\_original\\_ny\\_cad86af3-d2e9-486d-9c4e-7d1e7709ca32.pdf](https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Nasjonal_Reiselivsstrategi_original_ny_cad86af3-d2e9-486d-9c4e-7d1e7709ca32.pdf)
- Johansen, G. (2014, juni) *Stadkjensle - Sense of place*. [Paperpresentasjon] Nordisk konferanse, Telemark. [https://www.norskeparker.no/wp-content/uploads/2014/06/Goran-Johansen\\_-\\_Stadkjensle.pdf](https://www.norskeparker.no/wp-content/uploads/2014/06/Goran-Johansen_-_Stadkjensle.pdf)
- Kostveit, Ø. (1999). *Kulturhistorisk veibok for Vinje Rauland Haukeli* (1. utg.) Det Norske Samlaget.
- Kraftmuseet (2022, 9.desember). *Arbeidslag og ingeniørar driv med snorydding*. Digitalmuseum. <https://digitaltmuseum.no/011012856688/arbeidslag-og-ingeniørar-driv-med-snorydding>
- Kulturminnefondet (2021). *Kulturminnefondets strategiplan*. Kulturminnefondet. <https://kulturminnefondet.no/wp-content/uploads/2021/06/Kulturminnefondets-strategiplan-2021.pdf>
- Kulturminneloven (1979). *Lov om kulturminner* (LOV-1978-06-09-50). Lovdata. <https://lovdata.no/lov/1978-06-09-50>
- Kulturminnesøk (lest 2023, 24.mars). *Haukelifjell vegmiljø - 57-63 SVV NVP, Veganlegg*. Kulturminnesøk. <https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&bm-municipality=&cp=1&bounds=59.93162432366701,7.0758819580078125,59.711058237852804,7.2132110595703125&zoom=12&id=dc827718-57aa-11eb-818d-005056bf3d73>
- Liestøl, O. (1960). *Det subkambriske peneplan i området Haukelifjell--Suldalsheiene*. Norsk geologisk tidsskrift, 1960 (40) s.69-72. [https://njg.geologi.no/images/NJG\\_articles/NGT\\_40\\_1\\_069-076.pdf](https://njg.geologi.no/images/NJG_articles/NGT_40_1_069-076.pdf)
- Meld. St. 16 (2004-2005). *Leve med kulturminner. Klima- og miljødepartementet*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-16-2004-2005-/id406291/?ch=1>
- Miljødirektoratet. (2019). *Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv* [Veileder]. <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1326/m1326.pdf>
- NAF , Norges Automobil-Forbund. (2010) *NAF Veibok 2010-2012*.
- NAF Reiseplanlegger (lest 2023, 21. mai). *Nasjonal turistveg Gamle Strynefjellsvegen*. <https://reiseplanlegger.naf.no/tur/nasjonal-turistveg-gamle-strynefjellsvegen--ZXBpc2VydmVyL3RyaXBzdWdnZXN0aW9uLzcxNzA4>
- Nasjonale Turistveger (2022, 13. januar). *Bjørbekk & Lindheim vant designkonkurranse med konseptet «LA VERE»*. <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/presse/nyheter/bjorbekk-lindheim-vant-designkonkurranse-med-konseptet-la-vere/>
- Nasjonale turistveger 1 (lest 2023, 6.mars) *Ofte stilte spørsmål. Nasjonale turistveger*. <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/>
- Nasjonale Turistveger 2 (lest 2023, 21. mai). *Reiulf Ramstad Arkitekter AS* <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/reiulf-ramstad-arkitekter-as/#442>
- Nasjonale Turistveger 3 (lest 2023, 21. mai). *NASJONAL TURISTVEG Geiranger – Trollstigen*. <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/gamle-strynefjellsvegen/>
- Nasjonale Turistveger 4 (lest 2023, 21. mai). *Ghilardi+Hellsten Arkitekter*. <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/ghilardihellsten-arkitekter/#435>
- Nasjonale Turistveger 5 (lest 2023, 21. mai). *Haugen/Zohar Arkitekter*. <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/haugenzohar-arkitekter/#216>
- Nasjonale Turistveger 6 (lest 2023, 21. mai). *Snøhetta - Landskapsarkitekt Thea Kvamme Hartman*. <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/snohetta---landskapsarkitekt-thea-kvamme-hartman/#4087>
- Nasjonale Turistveger 7 (lest 2023, 21. mai). *NASJONAL TURISTVEG Gamle strynefjellsvegen* <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/gamle-strynefjellsvegen/>



Nasjonale Turistveger 8 (lest 2023, 21. mai). *Carl-Viggo Hølmekvakk* <https://www.nasjonale turistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/carl-viggo-holmekvakk/#449>

Nasjonale Turistveger 9 (lest 2023, 21. mai). *Peter Fischli / David Weiss*. <https://www.nasjonale turistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/peter-fischli--david-weiss/#460>

Nasjonale Turistveger 10 (lest 2023, 21. mai). *Lie Øyen Arkitekter*. <https://www.nasjonale turistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/lie-oyen-arkitekter/#482>

National Geographic (lest 2023, 6.mars) *About Geotourism. National Geographic*. <https://www.nationalgeographic.com/maps/article/about-geotourism>

Naturmangfoldloven – nml. (2009). *Lov om forvaltning av naturens mangfold* (naturmangfoldloven) (LOV-2009-06-19-100). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100>

Nordisk Ministerråd (1999). *På vei - friluftsliv og opplevelse langs gamle ferdelsårer*. Nordisk ministerråd

Plan- og bygningsloven – pbl. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling* (plan- og bygningsloven) (LOV-2008-06-27-71). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

Regjeringen 1. (2021, 6. august). *Den europeiske landskapskonvensjonen*. [https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan\\_bygningsloven/planlegging/diverse/landskapskonvensjonen/id410080/](https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/diverse/landskapskonvensjonen/id410080/)

Regjeringen 2. (2021, 13. oktober). *Allemannsretten*. <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/friluftsliv/innsiktsartikler-friluftsliv/allemannsretten/id2076300/>

Riksantikvaren. (2021, 2. juli). *Handlingsplan for verdiskapning. Riksantikvaren*. <https://www.riksantikvaren.no/handlingsplan-for-verdiskapning/>

Riksantikvaren. (2022, 8. februar). *FNs bærekraftsmål og kulturarv*. <https://www.riksantikvaren.no/klima-og-kulturminner/fns-baerekraftsmal-og-kulturarv/>

Riksantikvaren 1. (lest 2023, 3.mai). *Byggesak-veileder*. <https://www.riksantikvaren.no/veileder/byggesaker/>

Riksantikvaren 2. (2023. 28.februar). *Ordlister med ordforklaringer - bokmål*. <https://www.riksantikvaren.no/ordlister-med-ordforklaringer-bokmal/>

Ryvarden, L & Tvedt, K.A. (2023, 11. januar) *Hardangervidda nasjonalpark*. Norges store leksikon. [https://snl.no/Hardangervidda\\_nasjonalpark](https://snl.no/Hardangervidda_nasjonalpark)

Sarpsborg kommune (2019). *Kommunedelplan for kulturminner 2020-2032 Planprogram*. <https://www.sarpsborg.com/globalassets/dokumenter/politikk-og-planer/kommuneplaner/kommunedelplan-for-kulturminner-2020-2032---stadfestet-planprogram.pdf>

Statens vegvesen (2019, desember) *Vegen i landskapet*. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v130-vegen-i-landskapet-2019.pdf>

Statens vegvesen Vegdirektoratet. (2002). *Vegvalg: nasjonal verneplan: veger, bruer, vegrelaterte kulturminner*. [https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2011110805127?page=5](https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2011110805127?page=5)

Statsforvalteren. (2011). *Forvaltningsplan Hardangervidda nasjonalpark med landskapsvernområde*. Udir [https://www.statsforvalteren.no/contentassets/8c0dcd8b3ce34dfcabe512eb8178a00e/mva-rapportarfmo/2011-07\\_fp\\_hardangervidda-np.pdf](https://www.statsforvalteren.no/contentassets/8c0dcd8b3ce34dfcabe512eb8178a00e/mva-rapportarfmo/2011-07_fp_hardangervidda-np.pdf)

Statsforvalteren. (2015). *Forslag til Forvaltningsplan for verneområda i Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Fraffjordheiane Høringsutkast*. Udir. <https://www.statsforvalteren.no/siteassets/fm-rogaland/dokument-fmro/miljo/hoyringsdokument/revidert-forvaltningsplan-svr-utkast.pdf>

Stavanger Turistforening. (1989). *Stavanger turistforenings årbok 1989*. Stavanger Turistforening

UNESCO (lest 2023, 6.mars). *Konvensjonen*. UNESCO. <https://unesco.no/kultur/verdensarven/verdensarvkonvensjonen/>

Veglova – vegl. (1964). *Lov om vegar* (veglova) (LOV-1963-06-21-23). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23>

Visit Kongevegen. (lest 2023, 10.mai). *Vegen som knytte aust og vest saman*. <https://www.visitkongevegen.no/om-kongevegen/>

Visit Norway. (Lest 24.juli 2023). *Merkeordningen for bærekraftig reisemål*. <https://business.visitnorway.com/no/verktoy/merket-for-baerekraftig-reisemal/om-merkeordningen/>

Welle-Strand, E. (2022, 29. juni). *Hans H. Krag*. Store Norske Leksikon. [https://nbl.snl.no/Hans\\_H\\_Krag](https://nbl.snl.no/Hans_H_Krag)

Øverland, H. (1928). *Peparsteinen på Haukeli* (Odda). Segner på Vestlandet (HVL) <https://segner.no/?sid=112>

## 8.2 Figurliste

### Kapittel 2

Fig 2.1 og 2.2 Woollen, M. (2009) *Nimes-Caissargues Rest Area: A Garden for Non-Dwellers*. s. 153-172 <https://www.cceol.com/search/article-detail?id=124134>

Fig 2.3 Solerød A. W. (2019). *V130 - Vegen i landskapet. Statens Vegvesen* <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v130-vegen-i-landskapet-2019.pdf> illustrasjon av Arild W. Solerød, Statens Vegvesen, s.32

### Kapittel 3

Fig 3.1 Se fig. 3.3-3.14

Fig 3.3 Tungt.no (2017). *To priser til Kongeveien* [Bilde]. [https://www.tungt.no/article/view/756713/to\\_priser\\_til\\_kongeveien](https://www.tungt.no/article/view/756713/to_priser_til_kongeveien)

Fig 3.6 Wæhler, J. (2013). *Trollstigen utsiktsplattform* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=5e12c9b72687673e14231193ca986220&order=rank&column=5&listview=overview&view=preview&fileid=15&fuid=img6%2F009423.jpg>

Fig 3.8 Skaar, S. (2017). *Ureddplassen* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=fba1adb8a14f6e833a8de15d3cfbaf16&order=rank&column=5&listview=overview&view=preview&fileid=26&fuid=img11%2F011731.jpg>

Fig 3.9 Stabell, F.-J. (2022). *Trælvikosen* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=d4dc14bd82674be5dc625408764237d8&order=rank&column=5&listview=overview&view=preview&fileid=26&fuid=img17%2F014270.jpg>

Fig 3.10 Wæhler, J. (2021). *Gamle Strynefjellsvegen* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=1ef959daa11fe6a0d1f768980fde5ab7&listview=overview&view=preview&fileid=11&fuid=img17%2F014074.jpg>

Fig 3.11 Harstad, W. (2021). *Sohlbergplassen* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=b10337f41ae327181fe6ab49f7d81d44&order=rank&column=5&listview=overview&view=preview&fileid=107&fuid=img13%2F012390.jpg>

Fig 3.12 Eiken, H. C. (2022). *Rock on top of another rock* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=8079d31dd47f0ce253196659201c266f&column=5&listview=overview&view=preview&fileid=114&fuid=img17%2F014460.jpg>

Fig 3.13 Zerwekh, T. K. (2021). *Høllesli* [Bilde]. Nasjonale turistveger. <http://foto.turistveg.no/turistveg/start/images?fc=browse&queryid=2609fd55dd8d9f5681f01d7e9c5cf58c&order=rank&column=5&listview=overview&view=preview&fileid=1&fuid=img16%2F013967.jpg>

Fig 3.14 Bjørbekk & Lindheim (2022) *20211116 PERSPEKTIVSKISSE AKVARELL SEB.psd* [Illustrasjon]. Norske Landskapsarkitekters Forening NLA. <https://landskapsarkitektur.no/prosjekter/la-vere-nasjonal-turistveg-hardangervidda>

### Kapittel 4

Fig 4.1 Lindahl, A. (1900-1920). *Dyrskar, Telemarken*. Norsk Teknisk Museum. <https://digitaltmuseum.no/021016111084/dyrskar-telemarken>

Fig 4.2 Lindahl, A. (1900-1920). *Dyrskar, Telemarken*. Norsk Teknisk Museum. <https://digitaltmuseum.no/021016111082/dyrskar-telemarken>

Fig 4.3 Resch, F. (1925) *Familien Resch med bilen Protos 1919 over Haukeli*. Kraftmuseet. <https://digitaltmuseum.no/011012857783/familien-resch-med-bilen-protos-1919-over-haukeli>

Fig 4.4 Ukjent fotograf (1913). *Arbeidslag driv snørydding på Haukeli* [bilde]. Kraftmuseet. <https://digitaltmuseum.no/011012856682/arbeidslag-driv-snoerydding-pa-haukeli>

Fig 4.5 Ritland, J. (1909). *Mann, sykkel, tunnel, snø* [bilde]. Ryfylkemuseet. <https://digitaltmuseum.no/011015078884/mann-sykel-tunnel-sno>

Fig 4.6 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no>

Fig 4.7 Norges geologiske undersøkelse. (lest 28.april 2023) *Berggrunn-Nasjonal berggrunnsdatabase* [Kart]. [https://geo.ngu.no/kart/berggrunn\\_mobil/](https://geo.ngu.no/kart/berggrunn_mobil/)

John, J. S. (sist oppdatert 29.januar 2020). *Basalt* [Bilde]. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/basalt>

John, J. S. (sist oppdatert 14.februar 2020). *Kvartsitt* [Bilde]. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/kvartsitt>

Selbekk, R. S. (sist oppdatert 8. juni 2020). *Rhyolitt*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/rhyolitt>

Fossen, H. (sist oppdatert 2. juli 2020). *Kataklase*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/kataklase>

Selbekk, R. S. (sist oppdatert 2. juli 2020). *Granodioritt*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/granodioritt>

Selbekk, R. S. (sist oppdatert 3. september 2020). *Glimmerskifer*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/glimmerskifer>

Aas, P. (sist oppdatert 1. oktober 2021) *Iddefjordgranitt* [bilde]. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/granitt>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023) *Granittisk gneis – Torghatten* [bilde]. Googleblog.com. <https://googleblog.com/2020/01/02/granittisk-gneis-torghatten/>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *Amfibolitt- Tofte* [bilde]. Googleblog.com. <https://googleblog.com/2017/01/20/amfibolitt/>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *Kvartsskifer* [Bilde]. Norges geologiske undersøkelse. <https://www.ngu.no/om-geologi/kvartsskifer>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *Migmatitt - Måløy* [bilde]. Googleblog.com. <https://googleblog.com/2016/08/23/migmatitt-maloy/>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *Monzonitt* [bilde]. Wikipedia. <https://nn.wikipedia.org/wiki/Monzonitt>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *OttaPillaguri\_thump.jpg* [bilde] e-nielsen.dk [https://e-nielsen.dk/wp-content/uploads/2016/11/OttaPillaguri\\_thump.jpg](https://e-nielsen.dk/wp-content/uploads/2016/11/OttaPillaguri_thump.jpg)

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *Størengranitt, Støren* [bilde]. Geogleblog.com. <https://geogleblog.com/tonalitt/>

Ukjent fotograf. (lest 28.april 2023). *Øyegneis - Preikestolen* [bilde]. Geogleblog.com. <https://geogleblog.com/2016/08/23/oyegneis-preikestolen/>

Fig 4.8 - 4.22 Forskrift om kulturhistoriske eiendommer. (2011). *Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer* (FOR-2023-03-01-284). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-11-09-1088>

Fig 4.23 Basert på karbladet Hardangervidda 2019 fra <https://www.norgebilder.no>

Kulturminnesøk (lest 2023, 24.mars). *Haukeliffjell vegmiljø - 57-63 SVV NVP, Veganlegg*. Kulturminnesøk. <https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&bm-municipality=&cp=1&bounds=59.93162432366701,7.0758819580078125,59.711058237852804,7.2132110595703125&zoom=12&id=dc827718-57aa-11eb-818d-005056bf3d73>

Forskrift om kulturhistoriske eiendommer. (2011). *Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer* (FOR-2023-03-01-284). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-11-09-1088>

Fig 4.24 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no> og data fra <https://www.google.com/maps>

Fig 4.25 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no>

Statens Vegvesen. (lest 2.mai 2023). *Vegkart* [kart]. [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@45962,6662346,13/hva:!\(category~\(id~4623~type~interval\)id~540\)~/valgt:1017365332:540/vegsystemreferanse:47405.861:6663002.991](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@45962,6662346,13/hva:!(category~(id~4623~type~interval)id~540)~/valgt:1017365332:540/vegsystemreferanse:47405.861:6663002.991))

Fig 4.26 Basert på karbladet Hardangervidda 2019 fra <https://www.norgebilder.no>

Den Norske Turistforening (lest 4.mai 2023) *UT-kartet* [kart]. <https://ut.no/kart#10.5/59.8357/7.1558>

Fig 4.27 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no> og data fra <https://www.google.com/maps>

Fig 4.30 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no>

Fig 4.31-4.37 Basert på karbladet Odda 2010 fra <https://www.norgebilder.no>

## Kapittel 5

Fig 5.2, 5.4, 5.6, 5.8, 5.10, 5.12 og 5.14 Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Geonorge januar og juli 2023. Laget av Geovekst.

Fig 5.3, 5.5, 5.7, 5.9, 5.11 og 5.13 Basert på karbladet Odda 2010 fra <https://www.norgebilder.no>

Fig 5.15 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no>

Fig 5.16-5.21 Basert på karbladet Odda 2010 fra <https://www.norgebilder.no>

Fig 5.22 -5.23 Basert på Statens kartverk, Geovekst og kommunene, Hardangervidda 2019. fra <https://www.norgebilder.no>



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway