

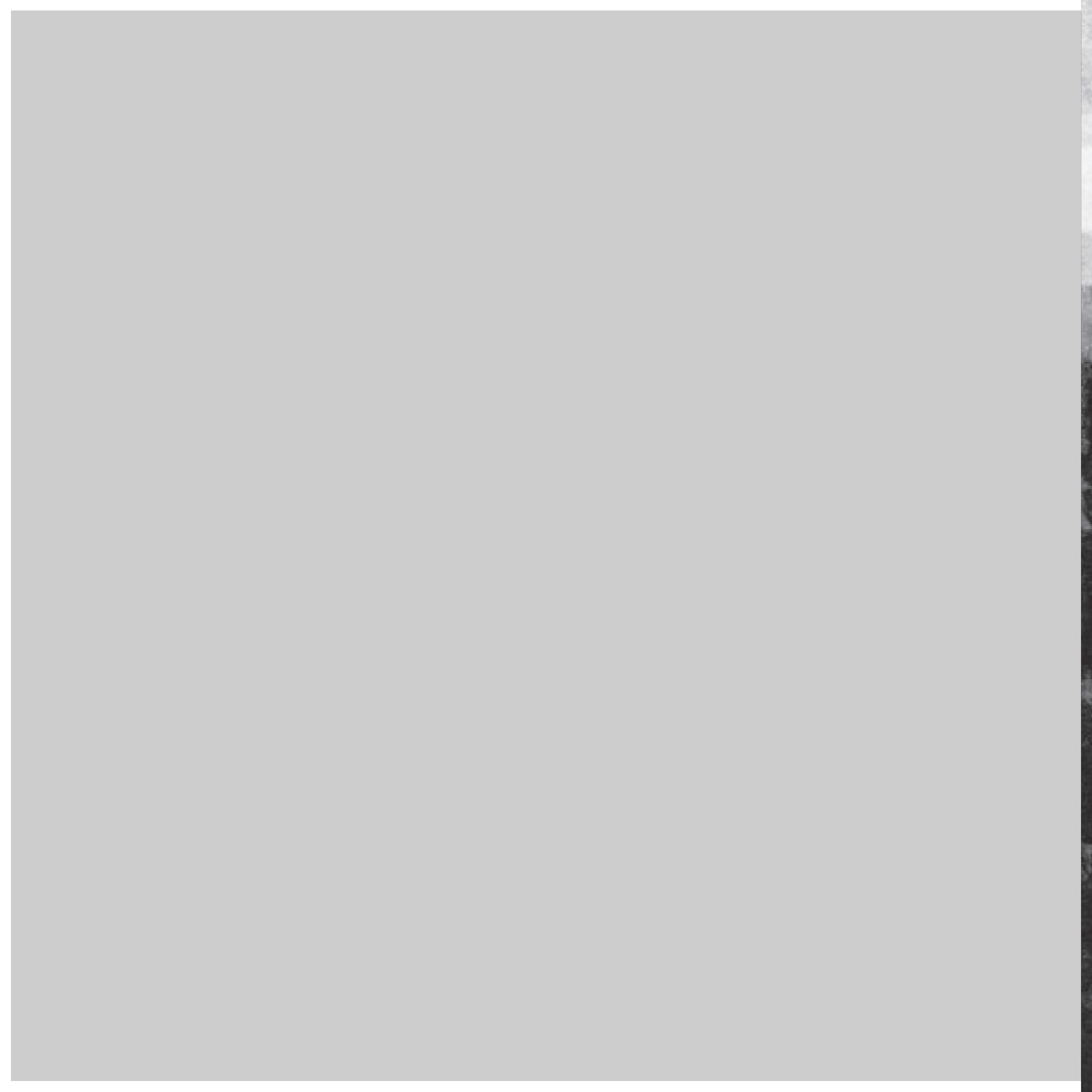
PLANLEGGING AV FERDELSÅRER SOM ET BIDRAG TIL STEDSUTVIKLING

PLANNING CIRCULATION ROUTES AS A CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF A PLACE

KATLINN CLAVIER

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP  
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING  
MASTEROPPGAVE 30 STP, 2011







A black and white photograph of a hiker on a trail through a forest. The hiker is in the lower center, wearing dark clothing and carrying a backpack. The trail is a light-colored path cutting through a dense forest of evergreen trees. In the background, a valley with a winding river or road is visible, surrounded by rolling hills and mountains under a bright sky.

Planlegging av ferdselsårer  
som et bidrag til stedsutvikling

Masteroppgave 2011

Katlinn Clavier

# Sammendrag

Gjennom god plassering og utforming av ferdselsårer kan man vise frem landskapet og skape en opplevelse for den som ferdes i det. I dag er man i økende grad bevisst landskapets rolle som ressurs i stedsutvikling og viktigheten av god og strategisk forvaltning av landskapet. I denne oppgaven er det utviklet en metode for planlegging av ferdselsårer for å skape landskapsopplevelser. Metoden skal belyse hvordan planlegging for ferdsel kan gjøres på en måte som vil bidra mest mulig til stedsutvikling. I de første delene blir det studert relevant litteratur for å komme frem til en metode for planlegging av ferdselsårer.

Deretter vil metoden bli illustrert i et case. Undersøkellesområdet er Rollag kommune. Store deler av kommunen har blitt inkludert i et verneområde etter en konfliktytalt verneprosess mellom staten og spesielt grunneiere. I dag jobber kommune og private aktører aktivt med å utvikle måter å bruke verneområdet og landskapet generelt på som ressurs. I denne oppgaven blir det foreslått et nettverk av sykkeltraseer og turruter rundt og gjennom verneområdet som har som mål å skape opplevelse av landskapet og som kan brukes til reiseliv eller friluftsliv for lokalbefolkningen.

Viktige prinsipper å ta hensyn til i en slik planleggingsprosess er forankring til stedet og dets kultur samt medvirkning fra lokale aktører i planleggingsprosessen. De planlagte ferdselsårene skal gi en landskapsopplevelse hvor alle sanser stimuleres og hvor publikum er en aktiv deltaker i landskapet. Resultatet skal kunne integreres og brukes i lokale prosjekter og sykluser.

# Summary

When placing and shaping circulation routes in a good way, the visitor can experience the landscape better and engage in it. Today, we are more and more aware that the landscape is a resource to be used in the development of a place and we realise the importance of good and strategic management of the landscape. In this paper a method for planning circulation routes in the aim of creating landscape experiences, is developed. The method is supposed to show how planning for circulation can be done in a way that will contribute positively to the development of a place. In the first sections literature will be studied in order to conclude with a method for planning circulation routes.

Then the method will be illustrated in a case study; Rollag municipality. Large parts of the municipality have been included in a protected area after a process full of conflicts between national authorities and land owners. Today the local council together with private participants are working actively to develop ways to use the protected area and the landscape generally as a resource. In this paper a structure of biking and walking routes around and through the protected area are suggested. The aim is to create experiences of the landscape that can be used for tourism or by locals.

Some important principles to take into account in a planning process of this kind is foundation in the place and having local cooperation both as a means and a goal in the planning process. The aim should be to plan circulation which enables experiences in the landscape with all senses where the audience is an active participant in the landscape.





# Forord

Denne oppgaven markerer slutten på 5 års studie i landskapsarkitektur ved Universitet for Miljø- og Biovitenskap (UMB).

Gjennom å ha vært mye på reisefot, har jeg fattet interesse for landskapet sett fra de reisendes øyne, fra bilvinduer, sykkelseter og fra turstier. Jeg har derfor valgt å se nærmere på opplevelsen av disse reiselandskapene som vi haster gjennom eller lever oss inn i gjennom selve reisen.

Et av de aspektene som har gjort mest inntrykk på meg i løpet av min studietid, har vært fokuset på helhet. Det å se landskapsarkitektens bidrag i en større tverrfaglig helhet og som del av en enda større utviklingsprosess. For meg var det derfor naturlig å integrere dette aspektet i den avsluttende oppgaven min og jeg ser derfor på ferdselsårens rolle i stedsutvikling.

Jeg håper denne oppgaven kan være et lite bidrag til Rollag, en grønn og rolig dal som tok godt imot meg. Takk til alle som har hjulpet og støttet meg under arbeidet med oppgaven, spesielt min veileder Morten Clemetsen. Takk til Eirik og Kristin for faglige samtaler og et uutømmelig lager av M&Ms.



# DEL 1: INNLEDNING

# Innholdsfortegnelse

## Del 1: Innledning

Innholdsfortegnelse	10
Bakgrunn	11
Problemstilling	12
Mål	12
Metode	12
Tematisk avgrensning	12
Oppgavens oppbygging	13
Om case-området	14
Geografisk avgrensning	14
Begrepsforklaring	14

## Del 2: Teoretisk del

<b>Kapittel 1:</b> Ferdselshistorie i Norge	18
<b>Kapittel 2:</b> Om opplevelsen av landskapet	21
<b>Kapittel 3:</b> Landskap og ferdselsåre som ressurs	28
<b>Kapittel 4:</b> Metode	30

## Del 3: Case

<b>Kapittel 5:</b> Grunnlag	38
Om Rollag	46
Landformer	47
Landskapskarakter	48
Kultur og historie	50
Struktur og ferdsel	52
Lokale prosjekter og initiativ	54
Strategisk utvikling i Rollag	55
<b>Kapittel 6:</b> Struktur og iscenesetting	56
Struktur- eventyrskogen knytter sammen	58
Iscenesetting- fra vading til troll og hulder	60
Vadestedet	64
Kulturelt knutepunkt	66
Dalskogen	68
Eventyrskogen	70

## Del 4: Drøfting

<b>Kapittel 7:</b> Drøfting	74
<b>Kapittel 8:</b> Konklusjon	78

## Del 5: Kilder

Kilder	84
Etterord	87



## Bakgrunn

I dag er man i økende grad bevisst landskapets rolle som ressurs i stedsutvikling og viktigheten av god og strategisk forvaltning av landskapet. Holdninger til naturvern heller mot et større behov for helhetlige løsninger og en mer dynamisk tilnærming. Landskapets forvaltning er i større grad annerkjent som et viktig felles ansvar i utviklingen av et sted. Det har for eksempel vært en stor fremvekst av regionalparker i Europa de siste tiårene. Disse bruker stedets egenart, natur og kultur som ressurs for verdiskaping. I regionalparkene innlemmes vakre landskap i de regionale, økonomiske kretsløpene for å gjøre dem formålstjenlige både for lokalbefolkningen og turister (Siegrist 2010). I 2000 kom den Europeiske landskapskonvensjonen som oppfordrer til medvirkning og engasjement i forvaltning, planlegging og bruk av landskap (Europaådet 2000: art. 5 & 6). I konvensjonen ser vi et fokus på at kvaliteter i landskapet er skapt gjennom interaksjon mellom menneske og natur og at disse kvalitetene kan brukes i stor grad for stedsutvikling. Lokalt særpreget er en verdi som fremmes for å skape opplevelse. En måte for fastboende og turister å oppleve landskapet og kulturen på er gjennom ferdselsårer i landskapet.

Ferdselsåren er et strukturelt element som vil finnes i en eller annen form i de fleste landskap hvor mennesker er til stede, det være seg i form av motorveg, sykkelsti, jernbanelinjer, opptråkket sti eller annet. Det er gjort en del forskning på utforming av ferdselsårer i landskapet som har resultert i rapporter og veiledere. Blant annet i forbindelse med utforming av veger ( Statens vegvesen 1997: veileder for estetisk utforming, Echániz 2006: infrastructure and landskape:roads). Ferdselsårer blir også brukt aktivt som virkemiddel i forskjellige stiler av hagekunst (japansk hagekunst, barokkhager osv.). I denne oppgaven vil jeg heller enn å fordype meg i disse stilene, koble ferdselsårers kvaliteter til bruk som instrumenter for verdiskaping. Jeg vil se på hvordan ferdselsårene kan planlegges for å kunne integreres i lokale kretsløp og bidra til stedsutvikling.

Jeg mener ferdselsåren er et interessant element å jobbe med fordi det påvirker landskapet på flere nivå. Med ferdselsårer kommer fenomenet ferd. En ferd har en begynnelse og en slutt. Gjennom dette finnes en unik mulighet til å tilrettelegge landskapet for en rekke opplevelser fra begynnelse til slutten av ferden. Det er denne opplevelsen av landskapet jeg ønsker å ta tak i fordi det her finnes mye potensial, det være seg gjennom å skape møteplasser, å bruke ferdselsårer i pedagogiske sammenhenger, i forbindelse med bevisstgjøring av landskapets verdi og rolle, i tilknytning til reiseliv og økonomisk verdiskaping, til friluftsliv og mye annet.

# Problemstilling

**Hovedproblemstilling:**

*Hvordan tilrettelegge for ferdsel i et område som et ledd i stedsutvikling?*

**Delproblemstillinger:**

- 1. Hvordan kan tilrettelegging for ferdsel påvirke opplevelsen av landskapet?*
- 2. Hvilke prinsipper er viktig å ta hensyn til når man tilrettelegger for ferdsel som ledd i stedsutvikling?*

## Mål for oppgaven:

Hovedformålet med denne oppgaven er å utforske ferdselsårsers kvaliteter og hvordan disse kan brukes for å skape opplevelse i landskapet. Videre er det å utforske hvordan planleggingen av ferdselsårer kan gjøres for i størst mulig grad å bidra til stedsutvikling. Hensikten er å komme frem til prinsipper for hvordan tilrettelegging for ferdsel i landskapet kan gjøres på best mulig måte slik at den bidrar til verdiskaping. Videre er målet å komme med gode forslag for utviklingen av ferdselsnettet i Rollag. Ønsket er at prosjektet skal kunne brukes for hele Rollags-området og andre tettsteder rundt Trillemarka-Rollagsfjell.

## Metode:

For å fordype meg i temaene *ferdselsåre* og *opplevelse av landskap* har jeg gjort et litteraturstudium. Til caset mitt har jeg brukt egne registreringer fra området, samt eksisterende analyser, litteratur og samtaler med lokalbefolkning og fagpersoner. Jeg har brukt kart og planer over caseområdet som grunnlag for mye av arbeidet.

## Tematisk avgrensning:

Jeg ønsker i denne oppgaven å utforske ferdselsårens kvaliteter og dens rolle i stedsutvikling. Jeg vil ikke kunne ta for meg alle aspekter verken i tilknytning til ferdselsårer eller ved stedsutvikling og derfor har jeg avgrenset disse temaene til noen aspekter. Et viktig aspekt som kobler de to temaene sammen er opplevelsen av landskapet. Jeg vil se på ferdselsårens rolle for opplevelse av landskapet og hvordan tilrettelegging for en slik opplevelse kan påvirke stedsutviklingen. Jeg vil ikke forsøke å definere stedsutvikling, men jeg vil se på ferdselsåren og landskapet mer generelt som ressurser som kan brukes i utviklingen av et sted. Mitt utgangspunkt er altså landskapet som ressurs og tilrettelegging for opplevelse med ferdselsårer som virkemiddel. Jeg vil i tillegg gå inn på noe ferdselshistorie for å ha et bakteppe når ferdselsårer diskuteres. I caset mitt vil jeg gå inn på overordnet planlegging av ferdselsårer uten å prosjektere i detalj. I tillegg vil jeg komme med eksempler på forskjellige typer tilrettelegging.

# Oppgavens oppbygging



## DEL 1: Innledning

Denne delen presenterer bakgrunn og danner rammen for oppgaven.



## DEL 2: Teoretisk del

Delen inneholder et litteraturstudie hvor jeg utforsker noen emner ved ferdselsårer og landskap (kapittel 1,2 og 3), som vil resultere i en metode for tilrettelegging av ferdselsårer (kapittel 4).



## DEL 3: Case

I denne delen vil metoden bli illustrert i et Case. Første del (kapittel 5) vil gi kunnskap om stedet som er basert på eksisterende analyser og egen kartlegging. Andre del (kapittel 6) vil presentere et forslag for tilrettelegging av ferdselsårer. Den vil illustrere metoden gjennom planlegging i området. Forslaget presenterer en generell overordnet struktur og en eksempelstrekning som blir utforsket dypere.



## DEL 4: Drøfting

I delen vil metoden bli drøftet på grunnlag av de erfaringene som er gjort i case-området (kapittel 7) og delen avsluttes med en konklusjon for oppgaven og svar på problemstillingen (kapittel 8).



## DEL 5: Kilder

Delen presenterer kildene brukt i oppgaven samt et etterord med korte refleksjoner over arbeidsprosessen.

## Om case-området

Case området i oppgaven er Rollag kommune som ligger i Numedal i Buskerud fylke. Dette er en liten rural kommune som i likhet med mange andre rurale kommuner er i en endringsprosess. Gårdsbruk blir lagt ned og unge flytter til byene samtidig som stedet søker en ny rolle i det større samfunnet. En stor del av kommunen ble i 2008 vernet som del av naturreservatet Trillemarka-Rollagsfjell. Verneprosessen har vært svært konfliktfylt med hensyn til lokalbefolkningen som ble berørt av vernet, men i dag søkes det nye muligheter for å bruke dette vernet som noe positivt som kan være med å skape verdi i regionen (Melvær et al. 2010). Flere aktører er involvert, blant annet med det interregionale programmet VER-DI. Dette er et EU- finansiert program som støtter lokale initiativ for turisme, lokal produksjon og naturformidling ( URL 1). Rollag er et relevant case å jobbe med fordi det i det siste er startet flere prosjekter som har for mål å bruke landskapet som ressurs. I tillegg er det ønskelig fra lokale aktører å utvikle et ferdselsnettverk som kan brukes i den lokale og regionale reiselivsnæringen. I forbindelse med kommunens satsning på bruk av landskap som ressurs har en klasse tverrfaglige studenter (inkludert undertegnede) jobbet med området og som resulterte i oppgaver som beskriver utviklingsstrategier for området (Melvær et al. 2010, Horten et al. 2010, Brenne et al. 2010). I studentoppgaven om strategisk utvikling i Rollag utviklet vi en tredelt strategi som bestod av de tre temaene "natur og opplevelse", "kultur og underholdning" og "kunnskap og formidling". I denne oppgaven vil jeg jobbe videre ut i fra disse strategiene.

## Geografisk avgrensning:

Selve case-området er Rollag kommune, men jeg vil også integrere nabokommunene som er berørt av verneområdet Trillemarka-Rollagsfjell i den overordnede planleggingen. I den mer detaljerte eksempelstrekningen, vil jeg derimot holde meg innenfor Rollag kommunes grenser.

## Begrepsforklaring:

**Landskap:** ...et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer ( Europarådet 2000:2).

**Ferdselsåre:** Årer hvor observatøren vanligvis, noen ganger eller potensielt beveger seg langs. Dette kan være gater, veger, stier, jernbanespor, kanaler osv (Lynch 1960:47).

**Oppleve:** I ordboka finner vi blant annet følgende synonymer til ordet "oppleve": føle, røyne, være med på, erfare, kjenne, møte (URL 2). Definisjonen vil i utgangspunktet være summen av dette, men ordet opplevelse vil bli diskutert videre i oppgaven.

**Fenomenologi:** læren om bevissthetsformene (URL 2).







## DEL 2: TEORETISK DEL

Kapittel 1: Ferdselshistorie i Norge

Kapittel 2: Om opplevelsen av landskap

Kapittel 3: Landskap og ferdselsåre som ressurs

Kapittel 4: Metode

## Introduksjon

Jeg vil i denne delen ta for meg noen utvalgte emner angående ferdselårs rolle i møtet mellom mennesket og landskapet. I tillegg skal jeg diskutere hvordan man ved god planlegging kan bruke noen av ferdselsårens egenskaper til å bidra som ledd i stedsutvikling. Jeg vil begynne generelt med å se på møtet mellom menneske og landskap, for så å ta for meg ferdselsåren som strukturerende element i landskapet med utgangspunkt i Kevin Lynchs landskapsanalyser. Videre vil jeg se på ferdselsåren som utgangspunkt for opplevelsen av omgivelsene. Her vil jeg gå kort inn på Gordon Cullens teori om "serial vision". Deretter vil jeg se på landskapet som ressurs for så å se på ferdselsåren som ressurs og kulturelt spor i landskapet. Resultatet av dette vil være en forelått metode for planlegging. Denne fremgangsmåten skal foreslå hvordan man i praksis kan bruke ferdselsårens egenskaper i planlegging som ledd i stedsutvikling. Aller først vil jeg gi en kort oversikt over ferdselshistorien i Norge. Dette for å sette dagens ferdselsårer i en sammenheng og forstå hvorfor de er plassert slik de er.

## Kapittel 1: Ferdselshistorie i Norge

Så lenge det har bodd mennesker i Norge, har det eksistert ferdselsårer. Det er bestemte årsaker til at disse er plassert slik de er. Topografi og klima har vært avgjørende for trasévalg mens bosettingskultur og næringsgrunnlag har vært viktige for utbyggingen. Ferdselsårens utseende henger i hovedsak sammen med hva den tradisjonelt har vært brukt til eller brukes til nå.

### Forhistorisk tid

Noen av de vegene vi har i dag kan stamme så langt tilbake i tid som til steinalderen. Da gikk ferdselen mellom bosteder, jaktområder, fiskesteder og eventuelle kultsteder. Ved gjentatt ferdsel på de samme strekningene oppstod stier (Devold 2002:15). Da jordbruket ble etablert i Norge og det etter hvert ble mer permanent bosetting, førte dette til et nettverk av veger mellom gårder og til åkrer og beiter. Før gikk den største ferdselen langs ryggene i terrenget. Dette var fordi det der var tørt lende, vannet rant bort og snøen blåste av ryggene. I tillegg unngikk man å måtte krysse store skoger med tett vegetasjon i dalene samt å krysse elver. Det var fjell og vidde som bandt bygdelag sammen (Selnes 1995:15). Det var først med mer bosetting i dalene at hvert dalføre fikk sin egen veglinje som gikk mellom gårdene fulgte vassdragene mange steder (Møyner 1994:11). Terrenget ble utnyttet effektivt når traseen ble valgt. Veger gikk bakke opp og bakke ned. Disse traseene egnet seg for mennesker og hester, men lite for vogner som kom i senere tid. Vegene var ikke opparbeidet. De eldste sporene vi kan finne i dag er hulveger som har sitt navn fra formen de danner i landskapet. Stadig ferdsel som løste opp jordsmonnet førte til slitasje og en u-formet tverrprofil (Selnes 1995:16). I tillegg kjenner vi vardeveier hvor vegen over fjellet



er markert med oppmurte varder og vi finner også spor fra gamle brokonstruksjoner. De første var kavlebroer. Dette er tømmerstokker som er lagt på langs eller tvers gjennom myrer (Devold 2002:15).

## Middelalderen

Rundt 1000 e.Kr. vokste de første byene frem. Disse var handelsplasser og ble plassert der sjøveg og landveg møttes. Varetransporten økte betydelig på denne tiden siden varer skulle fraktes fra bygd til by og fra by til bygd (Devold 2002:16). Det var i følge tolkningen av Snorre saga fire hovedveger i Norge i Middlealderen. Av disse var vegen mellom Oslo og Nidaros den viktigste. I tillegg var det tre forbindelser mellom øst og vest: Nordmannslepa over Hardangervidda, Fillefjellsvegen og vegen som gikk over Røldal. Det kom på denne tiden lover angående utformingen av veger. I Magnus Lagabøters landslov fra 1274 ble det blant annet beskrevet bestemmelser for vegtyper, vegstandarder og vedlikeholdsansvar. Her stod det at vegene skulle være ryddet i en bredde på åtte alen slik at en mann til hest kunne holde spydet på tvers (Ibid: 18). Det ble også lovpålagt at alle menn skulle bidra med å bygge veier og broer.

Vinteren var transportsesong for mye av godset. Da foregikk det meste av transporten over islagte vann og elver. Dette var en enklere måte å transportere gods som var for tungt for å kløves og slepes (Selnes 1995:16).

## 1650-1760

På 1600-tallet begynte folketallet å ta seg opp etter svartedauen. Det ble større transportomfang og tyngden på godset økte. Fra denne tiden begynte også vegstandarden å ta seg opp. Ettersom det ble mer vanlig med kjøring med hest og vogn, økte kravet til kjørbare veger. Nå begynte man å "bygge" veger til forskjell fra tidligere (Møyner 1994:13). Da gruvedriften ble en stor næring i Norge på begynnelsen av 1700-året, kom landets første kjøreveg mellom gruvebyen Kongsberg og Hokksund (Devold 2002:15). Det krevdes bedre fremkommelighet blant annet for at kongens embetsmenn skulle kunne reise landet rundt og da postvesenet utviklet seg. Vegene ble enda mer utbedret utover 1700-tallet. Hovedvegene fikk navnet kongeveger etter den dansk-norske lovgivningen på denne tiden. Senere skiftet betegnelsen til hovedveger (Ibid: 20-21).

## 1760-1850

Sjøen hadde tidligere vært den viktigste ferdselsåren. Til tross for at vegbyggingen skjøt fart i kystregionene og Nord-Norge, beholdt sjøen denne viktige posisjonen (Devold 2002:20-21). Rundt 1750 ble det virkelig fart på bygging av kjøreveger. På denne tiden kom de franske forbildene inn og vegene skulle gjerne være så rette som mulig. Dette resulterte ofte i bratte stigninger og at vegbanen ble lagt på vegmurer over søkk. Dermed ble vegene liggende svært markert i terrenget (Møyner 1994:13).

## 1850-1960

Rundt 1850 skjøt industrialiseringen fart og jernbane og dampskip fikk en større rolle innenfor ferdsel. Den første jernbanen i Norge åpnet i 1854. Den gikk mellom Kristiania og Eidsvoll. I 1909 stod Bergensbanen ferdig og koblet øst- og vestlandet sammen med skinner (URL 3). Det var viktig å bygge veger til jernbanestasjoner og fergekaier. Veger skulle også binde sammen landet der båt og jernbane ikke nådde frem. Dette førte til at det ble lengre og smalere veger for å nå frem overalt. En viktig endring i vegplanleggingen var at veger nå ble lagt rundt åser i stedenfor over. Dermed var det enklere å frakte tunge lass med kjøretøy. Dette kalles gjerne bøttehankprinsippet, hvor vegen sammenlignes med en stående eller liggende bøttehank. (Møyner 1994:15-16 ). De første rutebåtene mellom øysamfunn kom på midten av 1800-tallet. Det var også effektiv brobygging på denne tiden. Dette ved hjelp av nye teknikker som gjorde det mulig å lage blant annet støpjernsbroer og hengebroer. Etter hvert kom motoriserte kjøretøy. Den såkalte bilalderen startet i første del av 1900-tallet. Landets første egentlige vegplan ble vedtatt i 1929. Vegene ble da inndelt i riksveger, fylkesveger og herredsveger. Mange tidligere anlagte kjøreveger ble anlagt til bilveger (Devold 2002:24-26).

## 1960-2011

I 1960 ble salget av biler frigitt. Sammen med økonomisk vekst gjorde dette at bilsalget nærmest eksploderte. På denne tiden begynte man å utvikle et differensiert vegnett slik vi har i dag med motorveier, planfrie kryss og gang-og sykkelveger (Devold 2002:28). Vegdekke endret seg etter hvert fra grusdekke til asfalt. I kyst- og fjordstrøkene overtar ferger mer og mer for rute- og lokalbåter og etter hvert tok vegen over for sjøen som viktigste transportåre (Ibid: 30). Det estetiske perspektivet på utforming av veger ble i større grad tatt hensyn til da landskapsarkitekter og arkitekter ble involvert i overgangen mellom 1970- og 1980-tallet. Tilrettelegging av stiområder for friluftsliv, spesielt i nærheten av de større byene, har vært stigende siden 70-tallet (FAFO mfl i Bischoff 2005:2). Nye ferdselsårer bygges mens gamle forsvinner eller får endret bruk.

## Ferdselens symbolikk:

Vi finner i den kristne tradisjon en del symbolikk i forbindelse med vegen. Veger der pilegrimer dro frem var et symbol for menneskets reise mot det himmelske mål (Selnes 1995:17). I følge middelaldersk tradisjon måtte sjelen etter døden legge ut på en lang reise i dødsriket. Vegen med dets farer og vanskelige partier var et symbol på dette. Tradisjonen med å tenne lys i kirken for de døde, var opprinnelig et symbol på at de skulle lyse opp veien så sjelen skulle finne frem.

## Kapittel 2: om opplevelse av landskapet

Jeg vil begynne med å ta opp temaet om *opplevelsen av landskapet* generelt. Deretter går jeg inn på ferdselsårsers rolle i opplevelsen og hvordan dens utforming og plassering har en effekt på vår forståelse av landskapet. Da vil jeg først kort presentere Kevin Lynchs teori om struktur og lesbarhet i landskapet, hvor ferdselsåren blir beskrevet som et utgangspunkt fra hvilket man orienterer seg i omgivelsene. Videre vil jeg gå inn på Gordon Cullens teori om "serial vision" hvor han beskriver ferdselen gjennom en gate som en rekke åpenbaringer av landskapet rundt. Videre skal jeg presentere noen eksempler på prosjekter hvor ferdselsåren spiller en stor rolle for opplevelsen av landskapet for å illustrere det jeg har beskrevet over. Men først skal jeg altså presentere noen aspekter ved menneskets møte med landskapet generelt.

### Landskapets fenomenologi:

*"Kroppen er menneskets tilgang til verden og verdens tilgang til mennesket." (Krogh 1995:10).*

Mennesket møter sine omgivelser gjennom kroppen. Kroppen er i rommet og gjennom den orienterer vi oss i rommet. I de forskjellige kulturene på kloden finnes mange måter å forholde seg til omgivelsene på, men en ting er felles for alle kulturene; menneskekroppen er måleenhet for alle ting (Tuan 1977:34). Romlig forståelse får vi både gjennom plasseringen i omgivelsene og bevegelse i dem. Gjennom denne måler vi også retning, plassering og avstand (Ibid: 44). Vi organiserer vår plassering gjennom retninger; foran, bak, høyre, venstre, opp og ned. Vi kan gjerne si at vi har et slags hierarki i retningene. Man tar for eksempel aldri feil av foran og bak, derimot er det ikke uvanlig å blande høyre og venstre. Er vi på veg til et sted, går man fremover, selv om vegen svinger til høyre og venstre vil man allikevel oppfatte det slik at man beveger seg mot målet som er framme (Ibid: 42). De kvalitative egenskapene til omgivelsene forstår vi gjennom sansene. De forskjellige sansene hjelper oss å få forskjellige inntrykk. Syn kan gi en generell visning, den skaper grunnlaget for deltakelse og inkludering. Dette er en viktig sans, imidlertid er det en tendens til at den rendyrkes og at det er et for ensidig fokus på synssansen i dagens samfunn, også i studier av menneskers oppfattelse og preferanser i landskapet. Det er viktig å se på helheten av sanseintrykkene som grunnlag for forståelsen av landskapet. I tillegg har vi lyd som former lag, og gir stedets rytmer og puls. Det sier oss noe om aktivitet og bevegelse. Lukt skaper assosiasjoner og minner om hendelser og erfaringer. Inntrykk blir organisert gjennom å ta på, det skaper en fysisk ramme for handling (Clemetsen et al. 2011:4-6). Vi oppfatter altså omgivelsene gjennom kroppen og dens sanser. Form og mening gir vi omgivelsene gjennom bruken av landskapet (Krogh 1995:6). Gjennom bruk skapes minner. Opplevelsen av landskapet henger sammen med de ferdigheter og handlinger som er knyttet til bruken av det (Ibid: 9). Altså, vi møter landskapet med kroppen og skaper mening gjennom aktivitet i og omgang med det. Møtet er en toveis prosess. Bildet man danner seg av omgivelsene er produktet av både den umiddelbare

sansingen og av minnet fra tidligere erfaringer. Ethvert menneske vil ha sin personlige og kulturelle bakgrunn i møtet med landskapet og forskjellige mennesker vil kunne oppfatte det samme landskapet svært forskjellig. Ikke bare oppfattelsen av landskapet varierer, men også bruken av det og dermed meningen som blir gitt det. Disse hviler på en samfunnsskapt forståelse av hva landskapet er og hvordan det kan brukes (Ibid: 23).

Niels Albertsen snakker om stedets atmosfære. En atmosfære kan være munter, alvorlig, trykkende, hellig osv. Vi kan beskrive den, men har vanskelig for å peke på den. Vi er ikke i tvil om at den finnes, men den er uhåndgripelig (Albertsen 1999:2). I følge Albertsen er atmosfære noe som ligger hos tingene, i deres egenskaper og deres forhold til andre ting. Samtidig er den noe som ligger i oss, som noe vi fornemmer eller sporer gjennom vårt kroppslige nærvær. Den sanses gjennom et samspill av alle sansene, men har også et betydnings- eller meningselement. Atmosfæren ligger i grenselandet mellom sansing og betydning (Albertsen 1999:3-4).

Gjennom å være i landskapet får man en opplevelse av det, men bare gjennom å være en aktiv deltaker i landskap vil man kunne gå ett skritt videre og få "innlevelse" i landskapet (Krogh 2010).

*Fig 1: Vi opplever landskapet gjennom vår bevegelse og sansing i det. Bildet har navn "Experiment in the environment", av Anna Halprin, 1962.*





## Ferdselsåren som utgangspunkt for opplevelse:

For å orientere oss i møtet med våre omgivelser, danner vi oss et mentalt bilde av hvordan elementene i landskapet er plassert. Landskapet består av flere elementer og har en overordnet struktur (eller mangel på struktur). Kevin Lynch (1960) er opptatt av å avdekke elementenes fysiske form og hvilken effekt deres form har på evnen til å orientere seg (Lynch 1960: 46). Lynch utforsker byens struktur, men disse prinsippene som gjelder for byen kan også brukes for større rurale områder. I følge ham består omgivelsene av følgende elementer: ferdselsårer (paths), knutepunkter (nodes), delområder (districts), overganger/barrierer (edges) og landemerker (Ibid). Disse elementene spiller sammen for å danne en overordnet lesbar struktur og identitet i landskapet. Lynch er opptatt av lesbarheten (legibility) i omgivelsene. Her menes at man klart kan lese de forskjellige fysiske delene i landskapet og lett kan forstå det overordnede systemet (Ibid: 3), noe som gjør at det blir lettere å orientere seg. I tillegg vil dette åpne for dypere opplevelser av omgivelsene:

*"Indeed, a distinctive and legible environment not only offers security, but also heightens the potential depth and intensity of human experience."* (Lynch 1960:5)

I dette har ferdselsårer, eller paths, en stor rolle. Disse skaper en grunnstruktur som andre elementer kan struktureres rundt. Det er som oftest langs ferdselsårer man beveger seg og derfor vil det også være et utgangspunkt fra hvilket man leser omgivelsene. Dermed er det utgangspunktet for det mentale kartet man danner seg og for hvordan man orienterer seg. Ferdselsårens utforming og plassering bør ideelt sett avdekke omgivelsene den passerer mest mulig for å øke opplevelsen av dem. Ferdselsåren samspiller med de andre elementene i landskapet; den gjør forskjellige delområder tilgjengelige og den leder til knutepunkter. Sistnevnte ligger ofte på ferdselsårene og er med på å knytter dem sammen og å poengterer dem. Lynch påpeker at vi trenger omgivelser som ikke bare er velorganiserte, men også poetiske og symbolske, men mener allikevel at en klar struktur er grunnleggende for stedets identitet; *"But clarity of structure and vividness of identity are first steps to the development of strong symbols."* (Ibid: 119). Struktur kan gjerne være i flere nivåer, med overordnede nivåer og mer detaljerte nivåer (Ibid: 86).

Ferdselsårer har altså en avgjørende rolle i å skape klar struktur og identitet. De er et utgangspunkt fra hvilket man orienterer seg, for bildet vi skaper oss av omgivelsene, og de gjør omgivelsene tilgjengelige.

Jeg vil nå gå nærmere inn på hvordan Gordon Cullen (1971) beskriver de visuelle inntrykkene av å vandre langs en gate. Han kaller dette "serial vision" (Ibid: 9). Med det menes at mens man beveger seg gjennom et landskap, blir omgivelsene gradvis avdekket gjennom en rekke åpenbaringer (se figur neste side). Av dette følger at man ved å manipulere selve gaten og omgivelsene rundt den, kan tilrettelegge for visse opplevelser av landskapet. Med andre ord kan man iscenesette omgivelsene. Dette prinsippet brukes i flere hagekunst-stiler. Blant annet

FIG. 2. Outline map of the Boston peninsula

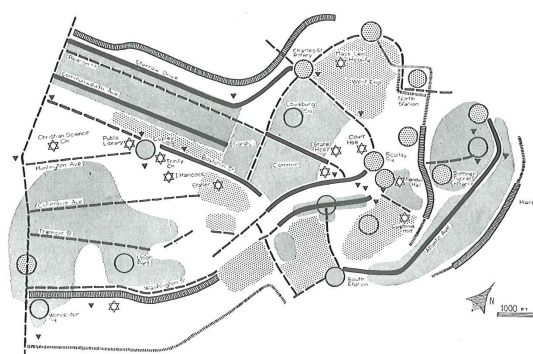
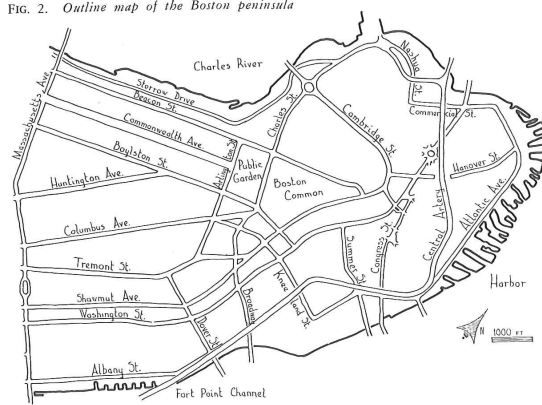
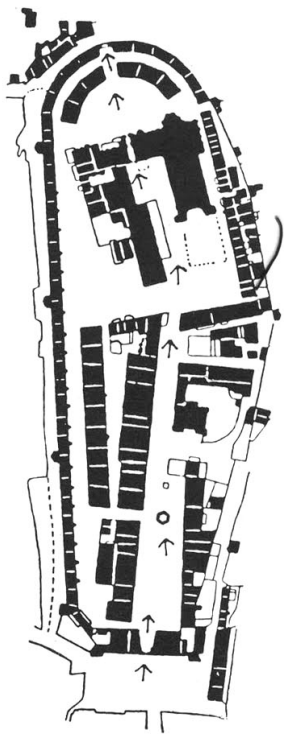


FIG. 3. The visual form of Boston, as seen in the field

Fig 2. Et kart over Boston (øverst) og det samme basert på Lynchs fem landskapselementer (nederst).

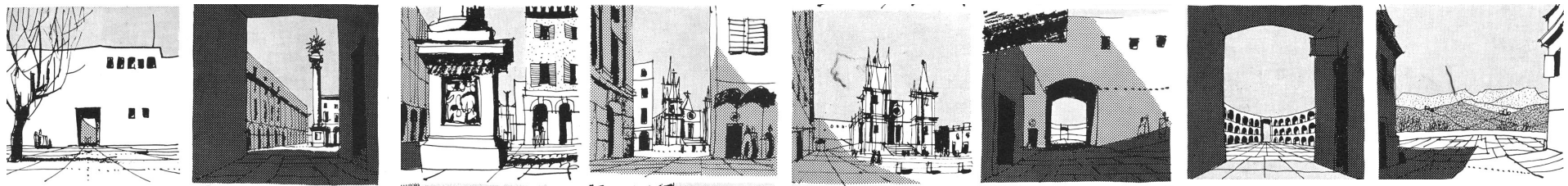
Japansk hagekunst. Her brukes en visuell innramming av utsikten fra ferdselsåren slik at man fra stien skal oppleve landskapet som en rekke komposisjoner, ikke ulikt slik en maler eller fotograf rammer inn sitt verk (Keane 1996). I tillegg varierer opplevelsen med fremkomstmiddel, om man kjører bil, går, sykler osv. Slik Cullen beskriver det, består ferden langs en ferdselsåre av flere sekvenser. Disse sekvensene kan regisseres gjennom plassering og utforming av ferdselsåren og de nærmeste omgivelsene, og til sammen vil disse kunne fortelle en historie, litt som et musikkstykke eller en film. Det er flere prinsipper man kan bruke til dette. Cullen påpeker at vegen må ha en varierende kurvatur for å få varierende utsikt og oppleve overraskelsesmomenter i landskapet. En lang, rett veg vil i lengden gjøre at landskapet oppfattes som kjedelig fordi utsikten aldri forandrer seg. Opplevelsen er betinget av vår plassering i forhold til omgivelsene og objektene rundt oss sitt forhold til hverandre. Kontraster skaper spenning. Ved hjelp av iscenesetting er målet til Cullen å skape en reaksjon hos observatøren.

*"Our original aim is to manipulate the elements of the town so that an impact on the emotion is achieved." (Cullen 1971:9).*



Cullen fokuserer på det visuelle, men det er ikke bare den visuelle sansen som kan iscenesettes. Som nevnt tidligere er alle sanser involvert i opplevelsen av landskapet. Til en viss grad kan ferdselsåren, gjennom iscenesettelse, formidle hvilke sanser vi skal bruke og dermed hva vi opplever (Bischoff 2005:10). Dette henger også sammen med graden av tilrettelegging på selve ferdselsåren. Er stien, vegen eller andre årer vid eller smal, bratt eller flat, i ly eller utsatt for vind osv., har dette konsekvenser for opplevelsen. Ferdselsårer har altså den kvalitet at de kan brukes for å iscenesette landskapet man beveger seg i og dermed åpne for opplevelser som ellers ikke ville vært tilgjengelige.

*Fig 3: Cullens serial vision: "To walk from one end of the plan to another, at a uniform pace, will provide a sequence of revelations which are suggested in the serial drawings, reading from left to right. Each arrow on the plan represents a drawing. The even progress of travel is illuminated by a series of sudden contrasts and so an impact is made on the eye, bringing the plan to life ( like nudging a man who is going to sleep in church). My drawings bear no relation to the place itself; I chose it because it seemed an evocative plan. Note that the slightest deviation in alignment and quite small variations in projections or setbacks on plan have a disproportionately powerful effect in the third dimension." (Cullen 1971).*



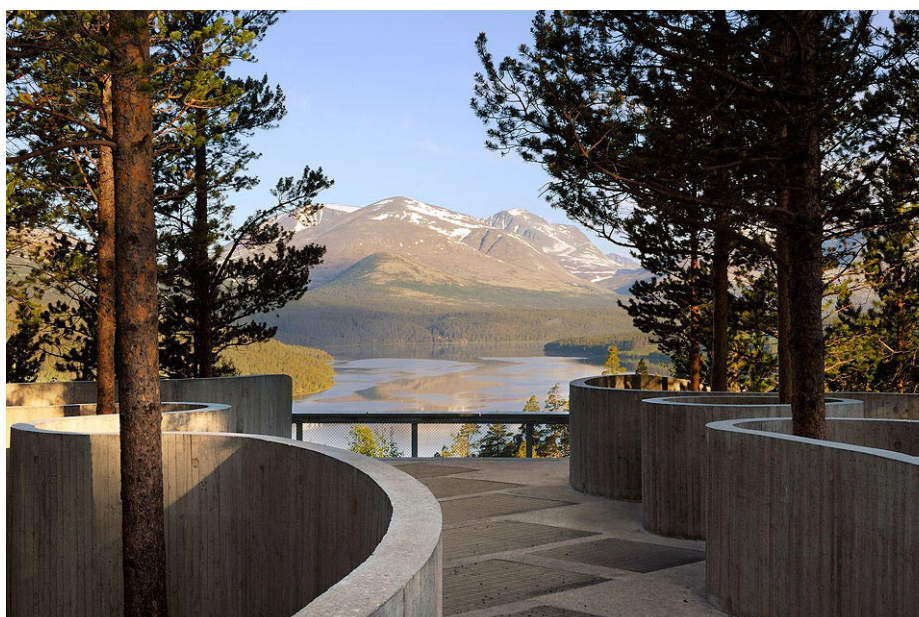


## Eksempler på prosjekter:

Jeg vil nå ta for meg noen eksempler på prosjekter hvor ferdselsårer spiller en sentral rolle for opplevelsen av landskapet. Jeg har valgt å vise til disse prosjektene fordi de illustrerer tre forskjellige måter å bruke ferdselsåren på for å iscenesette en opplevelse. Eksempelene har sine svakheter og er altså ikke valgt for å vise en eksemplarisk måte å bruke landskapet som ressurs på, men for å illustrere iscenesetting av landskap ved hjelp av ferdselsårer.

### Nasjonale turistveger:

Disse prosjektene tar utgangspunkt i opplevelsen av landskapet sett fra bilen. De nasjonale turistvegene utgjør 18 strekninger i hele Norge av allerede eksisterende bilveger som går gjennom karakteristisk norsk landskap. De er valgt fordi både vegens plassering i landskapet og landskapet i seg selv er ansett for å ha stor opplevelsesverdi. I tillegg er det tilrettelagt rasteplasser og utkikkspunkt, skapt eller fornyet i forbindelse med prosjektet, hvor landskapet kan oppleves fra utenfor i eller bilen. Her er det plassert kunstinstallasjoner og arkitektoniske byggverk som er med på å iscenesette landskapet. Dette ved å vise til de utsikter og landskap som er spektakulære (f. Eks. Utkikksplasser). Urry (2002) snakker om at en turistattraksjon kan være nesten hva som helst bare man peker på det og viser at det er verdt å se. Iscenestting gjøres også ved å skape en kontrast til landskapet. For eksempel moderne arkitektur på rasteplasser versus urørt natur rundt. Som Cullen sier vil kontraster ha en virkning på følelsene og elementene vil tre tydeligere frem. Turistvegene bruker vegen som utgangspunkt for opplevelsen av norsk landskap. Prosjektet viser at landskapet er tilgjengelig og prosjektet brukes som overordnet strategi for å markedsføre norsk natur. Her kan turister danne seg et bilde av det norske landskap fra bilen. Det er et stort fokus på det visuelle ved landskapet i dette prosjektet. Vegen skal også i prinsippet knyttes opp mot lokal næring i distriktene (vegvesen.no).



*Fig 4: Sohlberg-spllass, en av utsikt-spllassene bygget langs Nasjonale turistveger.*

### Pilegrimsleden Santiago de Compostela :

I pilgrimsledene er fokuset derimot mindre på det visuelle og mer på selve konseptet bak ferden; den ikke-materielle vegen. Santiago de Compostela ligger nord-vest i Spania og er et mål for pilegrimer. Det går flere hovedruter hit fra steder i Spania og landene rundt. Pilegrimsreisen til Santiago de Compostela har sin opprinnelse i oppdagelsen av apostelen Jakobs grav på 800-tallet. Det som antas å være St. Jakobs levninger ligger bevart i katedralen som utgjør både det geografiske og spirituelle sentrum i Santiago de Compostela og målet for pilegrimsreisen. Opp gjennom historien har pilegrimene kommet hit fra ulike samfunnslag og med ulik motivasjon for å gjennomføre vandringen. Tallet av vandrende er jevnt stigende og det er ikke bare av religiøse grunner folk velger denne reisen. Pilegrimsleden ferdes helst til fots, med sykkel eller hest. Leden er blitt utnevnt som europeisk kulturveg. Her bygger hele opplevelsen på pilgrimskulturen og på kunnskapen om dem som har vandret gjennom dette landskapet før. Landskapet blir iscenesatt ved hjelp av immaterielle historier og mysterier som man finner spor av og bekræftelse på i landskapet. De fysiske sporene kan bestå av stier og veger, men også andre kulturminner slik som relikvier og kirker eller imaterielle spor som myter og merkedager. Tilretteleggingen er først og fremst gjort ved skilting og merking, men det er også gjort rehabilitering av natur-og kulturarv. I tillegg blir det organisert kulturelle aktiviteter langs ruten.

I Norge arbeides det nå med å gjøre pilegrimsleden til Nidaros mer synlig. Gjennom dette prosjektet skal kulturarven brukes mer aktivt for verdiskaping. Pilegrimsled-prosjektet er ikke først og fremst opptatt av å synliggjøre natur, det er et større fokus på kulturen i landskapet. Både materiell og immateriell. Kunnskapen om stedet har en effekt på opplevelsen av hele landskapet (URL 6, Berg & Nesbakken 2010).

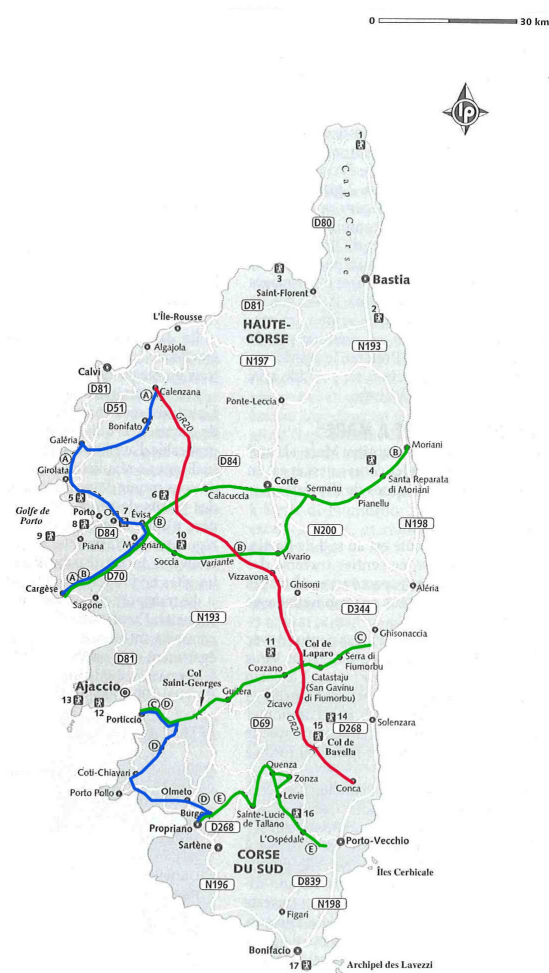


Fig 5: Pilegrimsruter til Santiago de Compostela (Kilde: URL 4).



### Stier på Corsica:

På Corsica er det blitt skapt en struktur av stier over hele øya som er tilrettelagt for fotturer. Disse er blitt veldig populære for turister. Øya har et variert landskap og det overordnede sti-nettverket skal sikre opplevelsen av og tilgjengeligheten til disse landskapene. Det er tatt utgangspunkt i gamle stier som allerede eksisterte. Rutene er blitt merket og har blitt tilrettelagt med overnattingssteder. Her vil landskapet oppleves av den gående ved å vandre gjennom de forskjellige landskapstypene, på eldre og nyere ferdselsårer. Den overordnede strukturen gjør at mindre stier kan hekte seg på de store. Stiene er blitt en stor turistattraksjon og ved at de går gjennom landsbyer i innlandet, skal de bringe nytt liv til disse landsbyene. I tillegg vil disse landsbyene kunne fungere som møtesteder mellom lokale og turister. De er organisert i tre tema som gjør strukturen lett å lese, disse er: "Hav og fjell" og "Hav og hav" på tvers og "GR20" (stor tursti nr 20) på langs. Scenearbeid av landskapet er her gjort gjennom at stiene gjør landskap tilgjengelige slik at de kan oppleves gjennom alle sanser (URL 7).



*Fig 6: Hovedru-  
ter for fotturer på  
Corsica: Blått: hav  
og fjell  
Grønt: hav og hav  
Rødt: GR 20.  
(Kilde: Carrilet  
2010).*

## Kapittel 3: Landskap og ferdselsåre som ressurs

I planleggingsprosesser blir man nødt til å forholde seg til det landskap man planlegger og å tilegne seg kunnskap om dette landskapet. Ethvert landskap har sine ressurser som kan tas i bruk. I dette kapitlet vil jeg se nærmere på ressursene landskapet består av og som man kan benytte seg av. Til å begynne med skal jeg ta for meg landskapet som møteplass mellom flere verdier. Deretter vil jeg kort gå inn på hvordan man kan kartlegge disse ressursene ved hjelp av en såkalt landskapsressursanalyse. Dette er kartlegging av fysiske kvaliteter samt lokal kunnskap om landskapet. Til slutt vil jeg ta for meg ferdselsåren som ressurs og som en del av landskapet og kulturen.

### Landskapets som møteplass:

Landskapskonvensjonen fremmer at landskap er helheten av territorier, det være seg urbane eller rurale, nasjonalt verdifulle eller estetisk skjemmende. I tillegg er det ikke bare natur, men også kultur. Landskapet og menneskene som bor og handler i det påvirker hverandre og dette gjør at landskapet er dynamisk og i stadig forandring. Phillips (2002 i Clemetsen og Krogh 2010:54) beskriver landskapet som en møteplass mellom forskjellige verdier. Disse er:

**Møte mellom natur og mennesker.** Interaksjonen mellom dem former landskapets karakter.

**Møte mellom fortid og nåtid.** Landskapet utgjør et arkiv som rommer kunnskap om både den naturhistoriske og kulturhistoriske utviklingen.

**Møte mellom fysiske og immaterielle verdier.** Det aktive møtet med landskapet gir mennesker opplevelser, kunnskap og skaper identitet.

### Analyse av landskapet:

Landskapskonvensjonen påpeker at landskapet er en ressurs for kulturell, sosial, miljømessig og økonomisk verdiskaping og at denne ressursen er felles (Europarådet 2000). Når det kommer til å definere landskapet og dets innhold, betydning og verdi, har dette tidligere i stor grad vært opp til en fagavgrenset ekspertise. De siste årene er det blitt gjort et demokratiserende grep i forhold til hvem som har rett til mene noe om landskapet og dets utvikling. Landskapskonvensjonen definerer landskapet som: *"et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreget er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer"* (Europarådet 2000). Dette vil si at alle som har en relasjon til landskapet, enten de bor i det eller er besøkende, er med på å definere hva det er. I tillegg ser vi at selve opplevelsen av det har en stor rolle for definisjonen av landskap.

Landskapsanalyser brukes for å analysere landskapet. Gjennom disse definerer man landskapets karakter. Dette er et konstruert uttrykk for samspillet mellom et områdes naturgrunnlag, arealbruk, historiske og kulturelle innhold, samt romlige og andre sansbare forhold som særpreger området og adskiller det fra områder rundt (Clemetsen & Krogh 2010:57). Aurland naturverkstad sammen med UMB har utviklet en metode som skal sikre lokalbefolkningens medvirkning i analyseprosessen av deres landskap. Metoden heter "landskapsressursanalyse" og kombinerer landskapsanalyse som beskrevet her med stadkjensle-undersøkelser. Ordet "stadkjensle" er fritt oversatt fra

det engelske uttrykket "sense of place". Formålet med "stadkjensle"-undersøkelsene er å kartlegge aktuelle brukergruppers opplevelser og oppfatninger av det landskapet de lever i, enten som fastboende eller som gjester (Clemetsen & Krogh 2010:58). Med denne måten å analysere landskapets ressurser, får altså lokalbefolkningen en større rolle i å definere sitt eget landskap, noe som vil gjøre det mer tilgjengelig for dem å bruke denne felles ressursen og som gir større mulighet for medvirkning i planleggingsprosessen. I tillegg vil det gi et mer bevisst forhold til eget landskap. Som diskutert tidligere dannes opplevelsen av landskapet gjennom bruken av det (i vid forstand) og vil gjerne være knyttet til de spesifikke aktivitetene brukeren utfører i landskapet (Clemetsen & Krogh 2010:59). Dermed kan tilrettelegging for bruk ha stor betydning.

I forbindelse med opplevelse og analyse av landskapet, kan man trekke inn atmosfærebegrepet. Dette begrepet som ligger mellom sansing og betydning. Selv om det ikke vitenskapelig kan pekes på, beskriver atmosfæren stedet og er viktig å ta hensyn til i registreringene. Albertsen sier at "*Landskap er stemninger og landskapsbegrepet tilsynelatende et begrep for atmosfærer*" (Albertsen 1999).

## Ferdselsåren som en del av landskapet og kulturen:

Ferdselsåren er i seg selv en del av landskapet. I følge Bischoff (2005) som utforsker stien betydning, er stien både landskap og kultur. Den er uløselig knyttet til mennesket og kulturen fordi det er gjennom menneskets væren og aktivitet i landskapet at ferdselsåren oppstår. En elv som brukes som ferdselsåre vil muligens ikke forandre fysisk form, men selve fenomenet ferdselsåre oppstår når den blir tatt i bruk som dette. Bischoff ser på stien som fenomen og hevder at den både i teori og praksis binder sammen menneske, natur og kultur (Ibid: 1). De gamle stiene forteller historier om fortiden; om menneskenes liv. De er et akkumulert avtrykk av menneskers utallige vandringer. De skapes gjennom menneskelig aktivitet i landskapet, både fysisk og som kulturell konstruksjon. Samtidig pålegger de menneskene et vanemessig bevegelsesmønster i landskapet (Ingold 2000 i Bischoff 2005:3). Stier har en tidsdimensjon. Landskapet er i stadig forandring og dermed er også stien i forandring, den gjenspeiler kulturen og ulike måter å forholde seg til landskapet på (Bischoff 2005:6). Dette gjelder også for ferdselsårer generelt. Forskjellige ferdselsårer har forskjellige tidsdimensjoner. For eksempel blir gamle, organiske stier tråkket opp over lang tid, mens nye turstier ofte blir tegnet på kartet først og deretter "bygget" raskt i landskapet. Jernbaner og veger har andre tidsrammer. Som oftest er det en flytende overgang og transformasjon av ferdselsårer fra gammel form og bruk til nye former og ny bruk. I tillegg til å være et fysisk spor i landskapet, er stien også en kulturell konstruksjon. Ikke alle stier materialiserer seg i landskapet, de kan være nedfelt i kulturen som imaginære stier. Stien oppstår idet de blir gått av noen (Bischoff 2005:3). Ferdselsårene kan ligge godt synlige for lokale mennesker som vet hvor de går, selv om de fysiske sporene er borte og kanskje aldri virkelig var der. Aboriginere var i stand til å finne frem i naturen ved å memorere og følge "sanglinjer". Dette var en innviklet serie av sangsykluser, som ved hjelp av å identifisere landemerker man skulle passere, viste "stien". Ved hjelp av sanger og fortellinger om "stien", har også samer tatt seg frem gjennom landskapet (Ibid:3). Ferdselsåren er altså kultur i det den forteller oss om samfunnet vi lever i og som har vært. Samtidig er den en uløselig del av landskapet. Sett på denne måten kan ferdselsåren være en viktig ressurs både kulturelt, funksjonelt og estetisk.

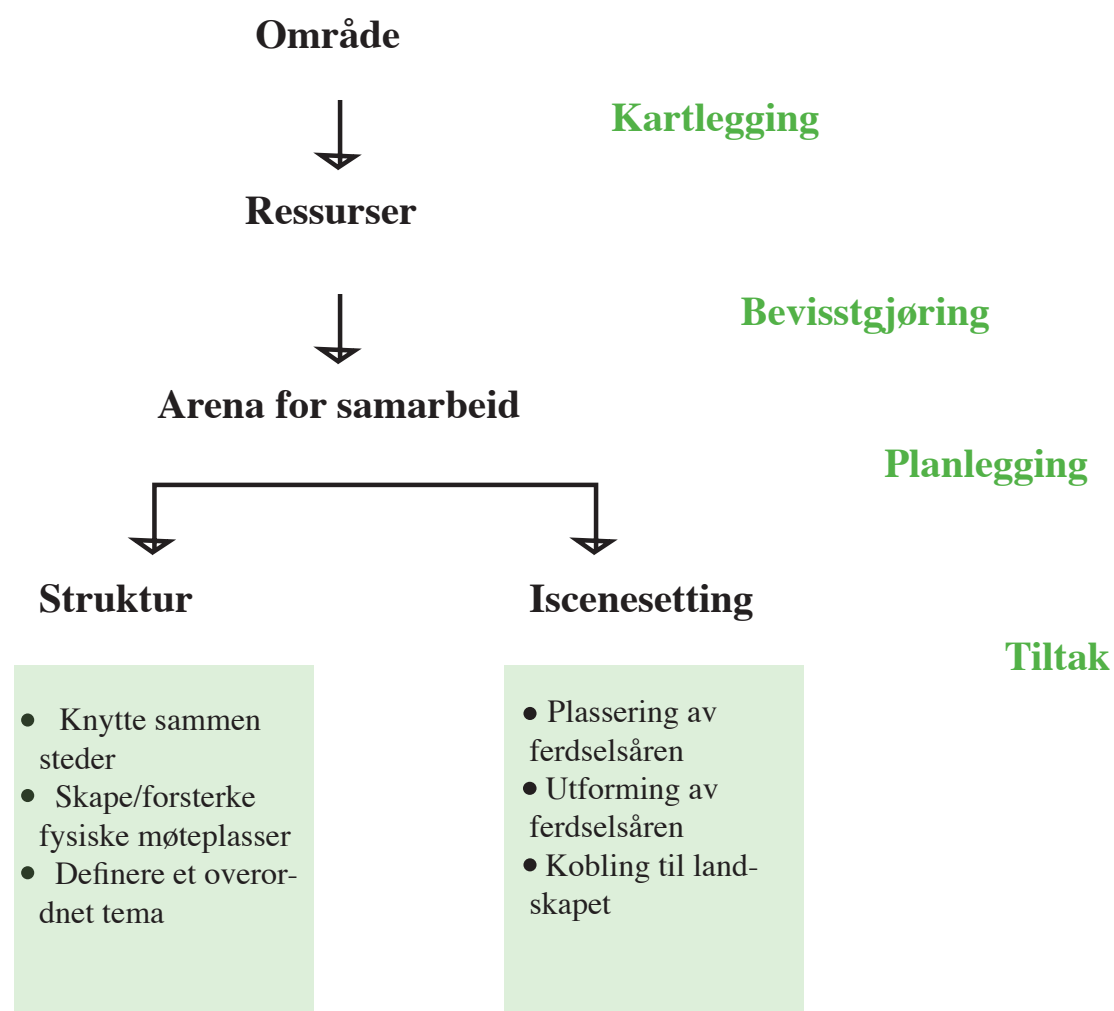
## Kapittel 4: Metode

På grunnlag av de temaene som er blitt presentert vil jeg nå vise en fremgangsmåte for tilrettelegging for ferdsel. Denne fremgangsmåten skal ta utgangspunkt i landskapet som ressurs og målet er å bidra til stedsutvikling. Etter å ha presentert fremgangsmåten vil jeg gå nærmere inn på de prinsippene som brukes i den konkrete tilretteleggingen.

For å sammenfatte hva jeg har snakket om tidligere og som jeg ønsker å bruke videre i metoden, kan man si, at for det første skapes opplevelse av landskapet og mening gjennom aktivitet i landskapet og dialog med det. Ved å være aktiv i det kan man også leve seg inn i det. Ferdselsåren har den egenskap at den kan strukturere og iscenesette og dermed åpne for nye opplevelser av landskapet som ellers ikke ville vært tilgjengelige. Gjennom tilrettelegging kan man åpne for møtet mellom menneske og landskapet.

Videre er landskapet en felles ressurs og har derfor stort potensial som arena for samarbeid. Ferdselsåren er et element i landskapet man kan ta tak i og bruke som en slik arena. Landskapets ressurser kan kartlegges gjennom analyse og lokale innbyggers forståelse og opplevelse av det. Landskapet er et møtested mellom flere verdier og man kan si at ferdselsåren som del av landskapet dermed også er en møteplass i seg selv.

Figuren på motsatt side viser den foreslåtte fremgangsmåten. Den tar utgangspunkt i et avgrenset område. Den går fra kartlegging av landskapets ressurser, til bevisstgjøring av landskapet som arena for samarbeid, og deretter til konkrete tiltak for å bruke og synliggjøre områdets ressurser ved hjelp av ferdselsårer. Målet er altså å åpne for ny bruk og opplevelse av landskapet som ellers ikke ville vært tilgjengelig og som kan brukes til verdiskaping.



**Område:** Utgangspunktet er et avgrenset landskapsområde. Landskapets innhold kartlegges gjennom registreringer av områdes naturgrunnlag, arealbruk, historiske og kulturelle innhold, samt romlige og andre sansbare forhold i tillegg til stadkjensle-undersøkelser. Altså en kombinasjon av lokal kunnskap og profesjonell kartlegging. Det vil si at denne prosessen forutsetter medvirkning fra de som kjenner og bruker landskapet. Landskapet går da fra å være et objekt til en ressurs. En ressurs for opplevelse og verdiskaping. Både økonomisk, økologisk og sosialt og kulturelt. Altså bred verdiskaping (Haukeland 2010). Her synliggjøres sider og elementer i landskapet som ellers muligens ikke ville blitt sett på som ressurser og som kan brukes videre.

**Ressurser:** Landskapets ressurser er helheten av natur, kultur og menneskelige ressurser. Videre vil man gjennom bevisstgjøring kunne gjøre dette landskapet til en arena for samarbeid. Bevisstgjøring kan være rettet internt for å bygge innsikt og respekt for eget sted og kultur og den kan i tillegg rettes eksternt for å få økt interesse fra verden omkring. Ferdselsåren er også en ressurs i seg selv.

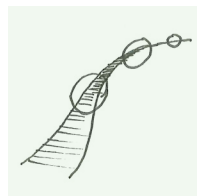
**Arena for samarbeid:** Landskapet er et fellesgode og derfor et godt utgangspunkt for samarbeid. I tillegg er det et møtested mellom flere verdier som nevnt tidligere. Ferdselsåren har den kvaliteten at den geografisk og fysisk kan knytte områder sammen og dermed gjøre samarbeid enklere. Det neste skrittet er planlegging. Her kan man bruke de ressursene som

landskapet består av og planlegge på grunnlag av det. Flere aktører kan gå sammen i dette arbeidet. Stor lokal deltakelse er viktig, og utviklingen skal baseres på kulturens egne vilkår. På grunnlag av ferdselsårens kvaliteter kan man planlegge ved bruk av to prinsipper: synliggjøre struktur og iscenesette.

**Struktur og iscenesetting:** Landskapets struktur kan gjøres mer lesbar og forbedres gjennom en overordnet ferdselsstruktur. Landskapets innhold kan tydeliggjøres og avdekkes ved iscenesetting. I og med at dette skal basere seg på samarbeid er det klart at det bør støtte om lokale prosjekter. Jeg vil nå beskrive nærmere de prinsippene som bør følges når man gjør tiltak for å skape struktur og iscenesette.

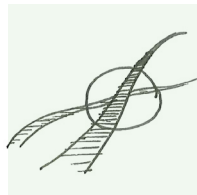
## Struktur:

Ferdselsåren er et strukturelt element, som binder sammen geografiske områder, samtidig som det er et landskapselement som binder sammen menneske, kultur og natur. Ethvert landskap har naturgitte og/eller kulturelt skapte strukturer som kan synliggjøres, tydeliggjøres og eventuelt modifiseres ved hjelp av planlegging. Gjennom tilrettelegging kan man utvikle en sammenhengende ferdselsstruktur. Ved å skape en overordnet struktur både fysisk og tematisk, vil dette kunne forenkle samarbeidet. Å ta et slikt overordnet grep er en fremgangsmåte man finner i mindre designprosjekter hvor man ofte har et slikt overordnet konsept. Jeg har valgt å bruke det på et mer overordnet nivå. Jo klarere struktur, jo enklere er det å orientere seg i området. Det er viktig i dette arbeidet at man har en stedsbasert tilnærming hvor strukturen kan støtte om lokale tiltak, for eksempel knytte tiltak sammen, forsterke knutepunkter, eller gjøre strategiske områder tilgjengelige. Her er registrering fra analysen om bruken av landskapet viktig å referere til. Det er også nødvendig å ta hensyn til den eksisterende ferdselsstrukturen for ikke å skape en konflikt med ny ferdsel og dermed forringe den overordnede strukturen på stedet istedenfor å forbedre den. Det er allikevel ingen kontrast mellom å tenke nytt og å benytte seg av de strukturelle ressursene som finnes. Konkret kan man benytte seg av følgende punkter:



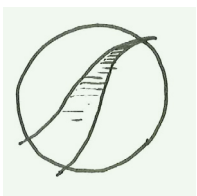
- **Knytte sammen steder.**

Dette kan være strategiske punkter som kan forsterkes ved å bli knyttet sammen. Ved en fysisk forbindelse kan samarbeid mellom de strategiske punktene tilrettelegges bedre. For eksempel mellom to tettsteder, fra tettsted til et viktig friluftsområde, mellom steder for næring, turisme osv.



- **Utvikle/forsterke fysiske møteplasser.**

Ferdselsårer fører en ofte til knutepunkter. Dette kan være viktige møteplasser. Noen eksisterende knutepunkter kan ha potensial for utvikling, mens andre steder kan nye knutepunkter dannes og gjøres tilgjengelige ved hjelp av ferdselsårer. Hvis ferdselsårene er beregnet på turisme, er det viktig at det tilrettelegges steder hvor møtet mellom fastboende og turister kan finne sted.



- **Definere et overordnet tema.**

Dette vil hjelpe å få en helhet over tilretteleggingen og samarbeidet. Det overordnede temaet kan være alt fra en fysisk kvalitet som "fra hav til fjell" til en ikke-materiell kvalitet som "i pilegrimenes spor". Dette kommer an på det enkelte stedet og hva man ønsker å tilrettelegge for. Med et overordnet tema, følger også et overordnet grep.



## Iscenesetting:

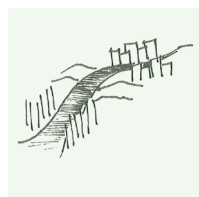
Ved å bruke ferdselsårens egenskaper for å iscenesette, vil man kunne fremheve kvaliteter i landskapet som man har registrert. Ferdselsårer kan åpne for opplevelse, avdekke mye av stedets karakter, historie og særpreg. Det må gjøres på en slik måte at den som ferdes skaper mening gjennom aktiv bruk. Dermed vil det føre til innlevelse og tilretteleggingen vil føre til møter mellom menneske og landskap. Stedets identitet handler både om kultur og natur. Både naturens kvaliteter og kulturarven kan gjøres tilgjengelige gjennom tilretteleggingen. Her kan også den immaterielle kulturen brukes. Bruk av kulturarven for verdiskaping er et satsningsområde hos regjeringen (URL 8).

Særpreg skaper attraktivitet både for turisme og bosetting (Svardal 2010). For å forsterke stedets særpreg kan man sette fokus på det som er særegent og la mennesker som ferdes gjennom landskapet oppdage dets kvaliteter og stemninger. Dette vil både være et grunnlag for opplevelse og for å styrke identiteten av stedet. Særpreget forsterkes ved hjelp av kontraster eller fremheving av det eksisterende. Selve ferdselsåren kan bestå av en helhetlig utforming som skaper en større helhet eller den kan være oppstykket i sekvenser for å understreke forskjeller. Variasjon i rom, kurvatur og terreng vil kunne gi en spennende rekke sekvenser. Overraskelsesmomenter er et effektivt virkemiddel. God landskapsopplevelse oppnås ved balanse mellom helhet, variasjon og særpreg (Statens vegvesen 1997:8). Opplevelsen av landskapet går gjennom alle sansene (se fig under). Derfor må det tas hensyn til alle sanser ved planleggingen. Forankring i stedets identitet og kultur er viktig for å unngå tap av stedets identitet og dermed bidra mer til bærekraftig utvikling.



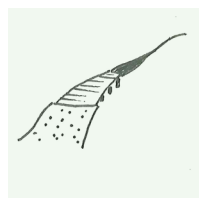
Det er avgjørende å huske på helheten når man tilrettelegger. Ofte handler det om å skape eller forsterke en atmosfære. Når man gjør konkrete tiltak kan man bruke forskjellige prinsipper, men målet er at tiltakene til sammen skal skape en helhet, fremme et særpreg eller som noen vil si; atmosfæren til stedet .

Det er utallige måter å iscenesette på, det er derfor viktig å la kreativiteten og ressursene som finnes på stedet åpne for mangfoldige måter å bruke ferdselsåren på. Her beskrives noen punkter man må ta stilling til:



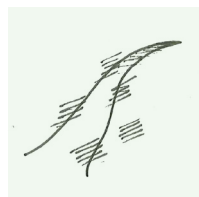
- **Plassering av ferdselsåren.**

Selve plasseringen av åren er avgjørende for hvilke landskap og opplevelser som blir gjort tilgjengelige. Å la åren gå gjennom varierte landskapstyper vil gi en mer variert opplevelse. For å integrere stedets kulturarv kan man føre åren gjennom kulturmiljø eller ved kulturminner for å gjøre dem tilgjengelige. Man kan også la ferdselsåren passere steder for aktiviteter som gir en opplevelse av stedet. For eksempel gårder som tilbyr gårdsaktiviteter.



- **Utforming av ferdselsåren.**

Materialer og utforming av selve ferdselsåren er viktig for opplevelsen. Gjennom utformingen kan man skape en kontrast mellom åren og landskapet rundt eller man kan la den gli inn i landskapet. Grad av tilrettelegging kan være konstant eller forandres gradvis eller plutselig. Bruk av historiske eller andre eksisterende ferdselsårer på en ny måte er et alternativ, i og med at en ferdselsåre kan være et kulturminne i seg selv og dermed kan gi en opplevelse av stedets historie.

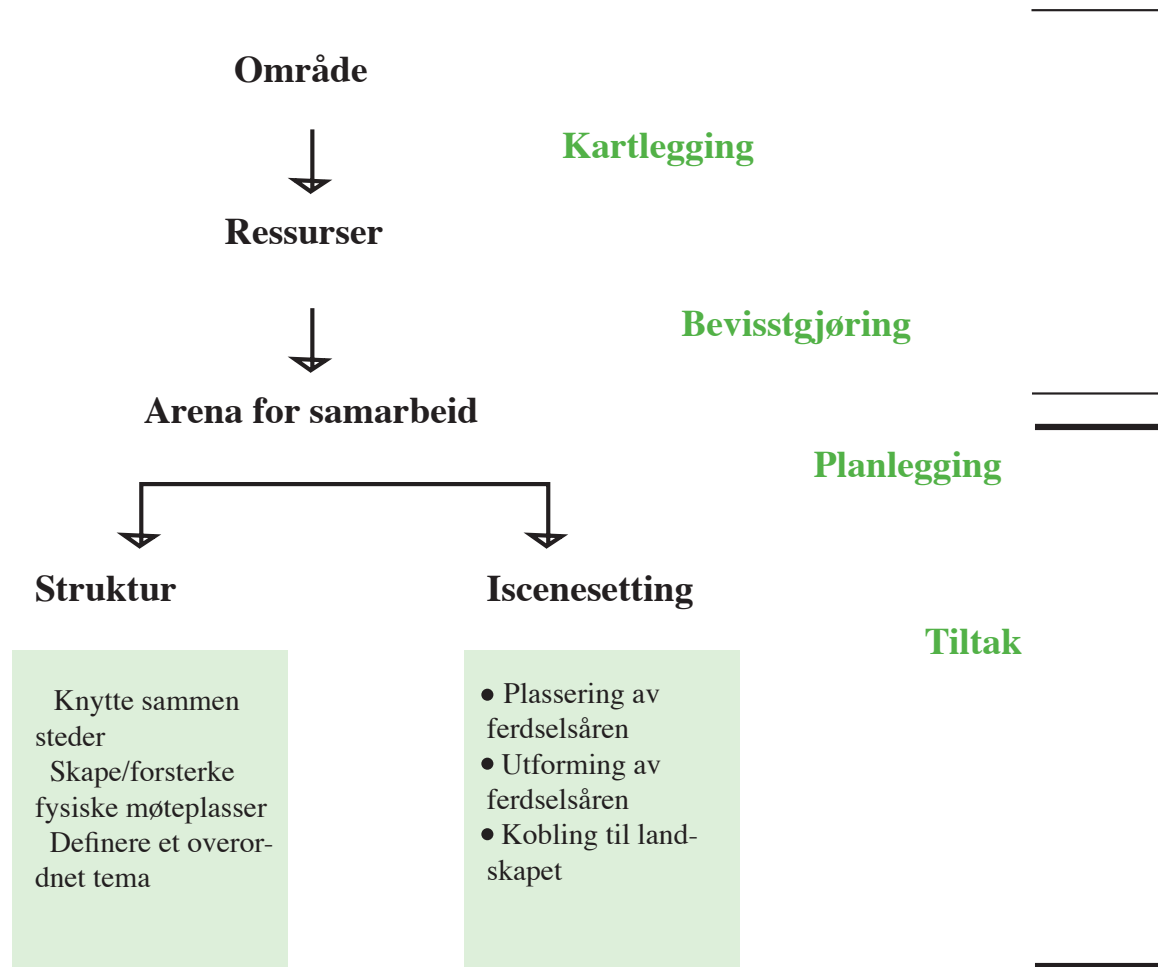


- **Kobling til landskapet**

Gjennom tilrettelegging rundt ferdselsåren av elementer som hører til den kan man forsterke inntrykk og man kan på den måten koble ferdselsåren bedre til landskapet rundt. Det kan gjøres punktvis eller i sekvenser. Slike elementer kan være tavler eller andre installasjoner langs åren, utstikkere til spennende steder, åpninger i vegetasjonen for å se en utsikt, rasteplasser eller andre elementer.

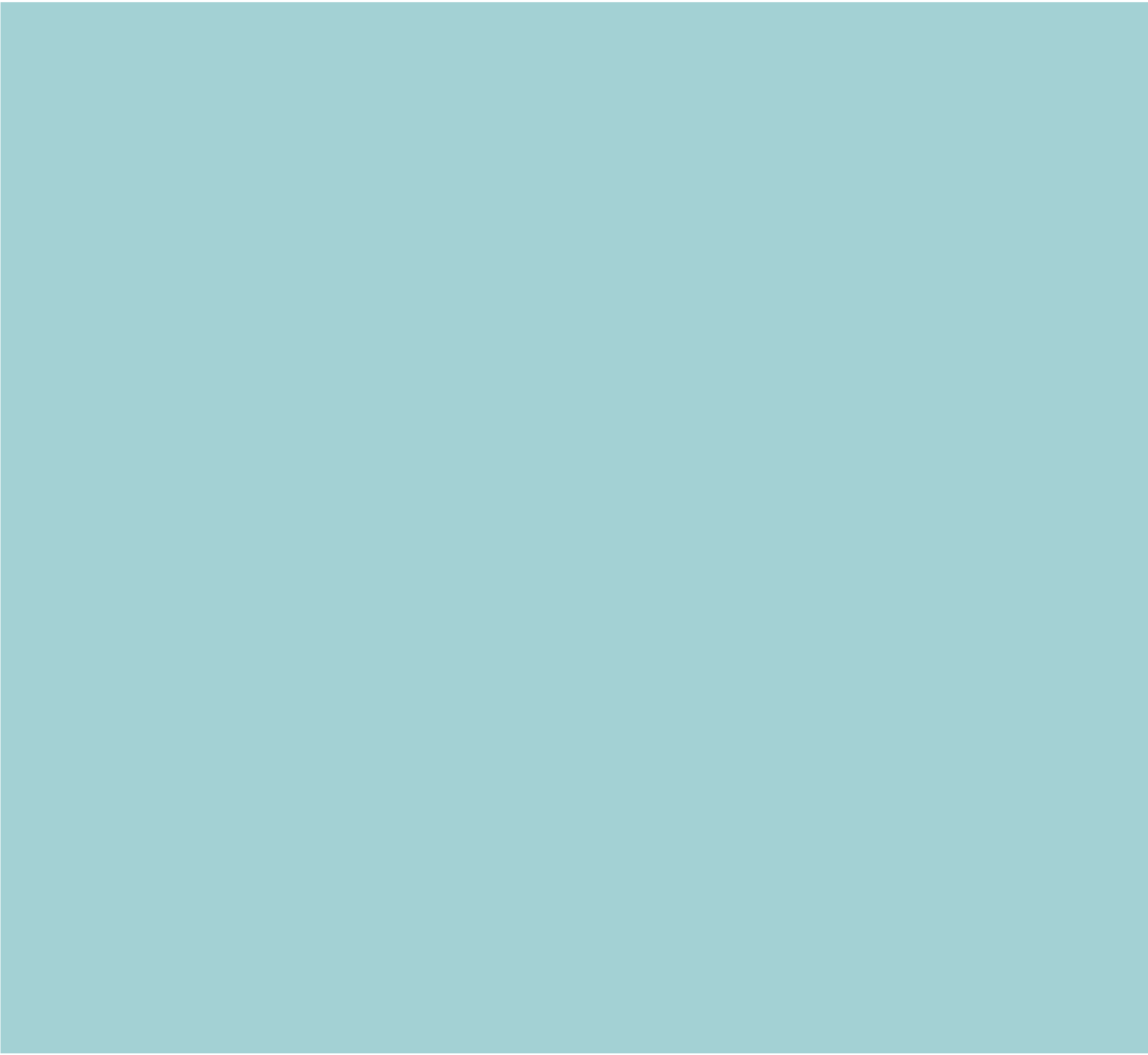


## Bruk av metoden i caset



Denne delen av metoden er viktig. Den er omfattende og tidkrevende. I oppgaveområdet er både kartlegging og bevisstgjøring prosesser som det allerede er arbeidet mye med. Kapittel 5 vil derfor presentere en kombinasjon av egne kartlegginger og et utdrag av kartlegging og samarbeidsprosjekter som allerede er gjort.

Denne delen av metoden er behandlet i kapittel 6. Her vil jeg presentere nye forslag for struktur og iscenesetting.



## DEL 3: CASE

Kapittel 5: Grunnlag

Kapittel 6: Struktur og iscenesetting

## Kapittel 5: Grunnlag

Rollag vil her bli presentert fra første inntrykk til analyser og lokale prosjekter. La oss aller først ta en tur i Rollag for å få noen inntrykk av de mange kvalitetene som finnes her.

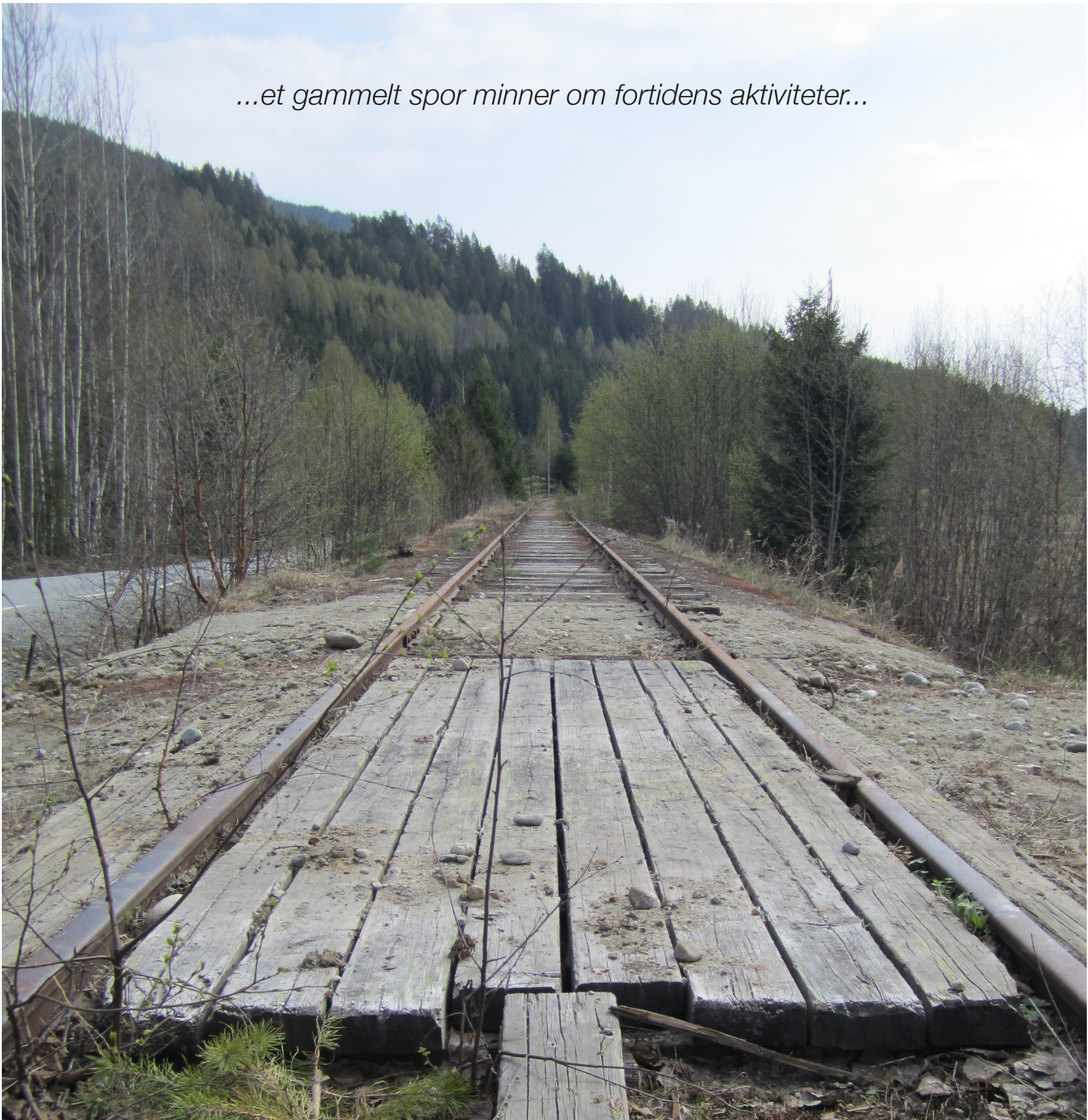








*...et gammelt spor minner om fortidens aktiviteter...*







*...lukten av ku...*









*...elva som slynger seg som dalens midtpunkt...*





*...bortgjemte setrer langt fra sivilisasjonen...*

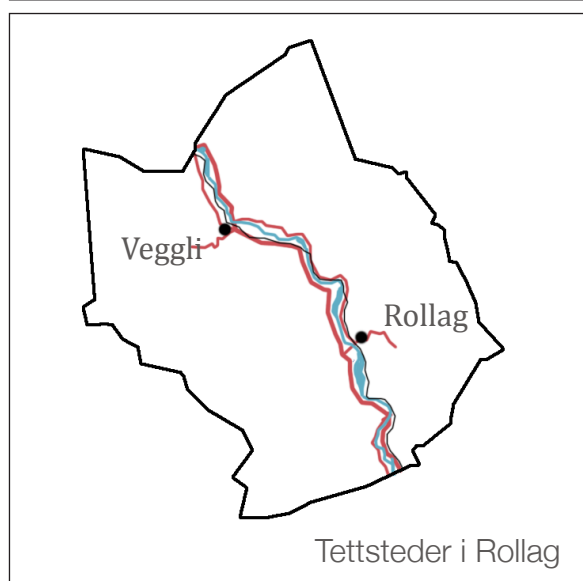
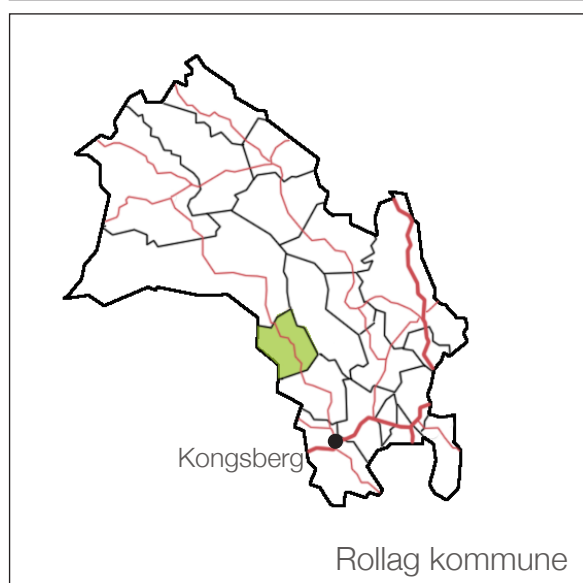
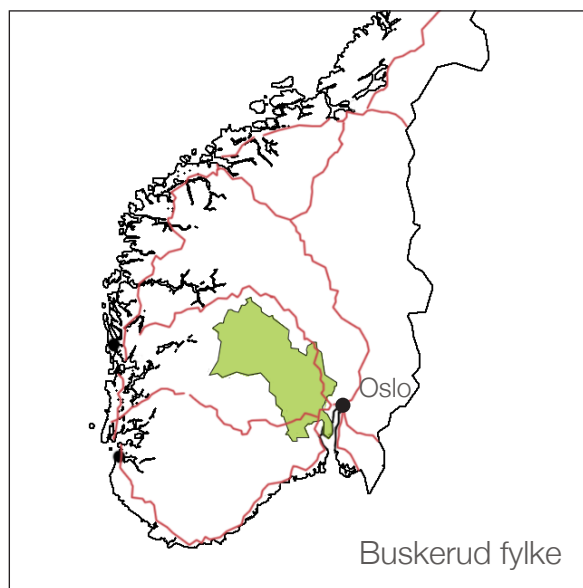




*...fuktige sletter mellom tørre fjelltopper.*



# Om Rollag



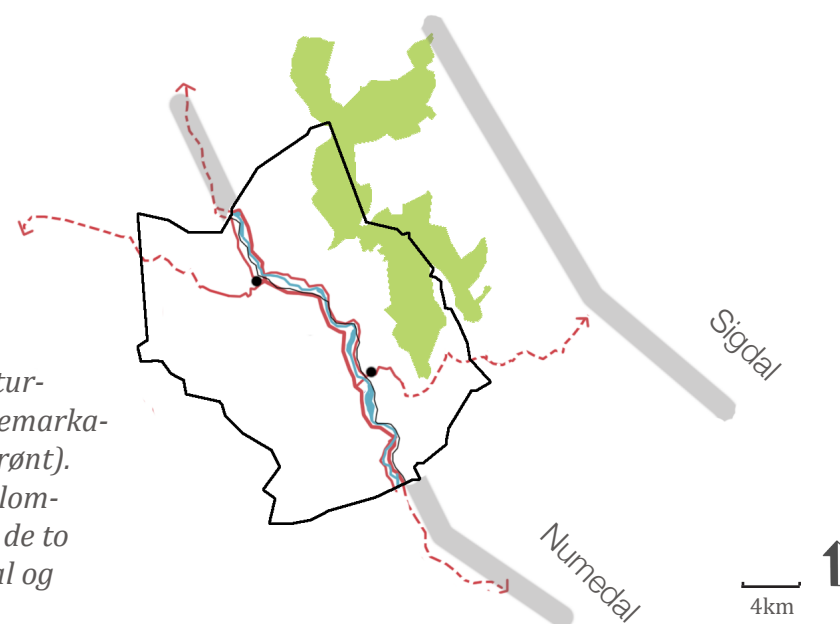
Rollag er en liten kommune med et innbyggertall på 1400. Tradisjonelt har næringsgrunnlaget her vært primærnæringer som skogbruk og jordbruk. Disse har de siste årene blitt mindre innbringende og i dag er hovednæringen i offentlig sektor, bildeprodusenten Kongsberg Automotive og en idrettsfolkehøgskole. Som mange andre rurale kommuner i Norge sliter Rollag med å etablere seg et lokalt svar til de globale utfordringene og Rollag har blitt en utflyttningsbygd.

Rollag kommune befinner seg i Buskerud fylke. Den er en del av Numedaområdet som strekker seg fra Kongsberg og nordover til Dagali. Midt i dalen renner elven Numedalslågen. Denne har vært brukt til tømmerfløting i tidligere tider og brukes nå blant annet til vannkraftproduksjon. Før i tiden gikk Nordmannslepene over hardangervidda og ned gjennom Numedalen. Her ble varer fraktet med hest mellom øst- og vestlandet. Dette gav Numedalen og Rollag en sentral posisjon som bindeledd mellom Øst og Vest.

Etter den industrielle revolusjon og åpning av Bergensbanen gjennom Hallingdal, mistet Numedalen rollen som sentral ferdselsåre i og med at hovedferdselen mellom øst og vest ikke gikk her lenger. Rollag ligger ca to timer med bil fra Oslo, syd-østover og halvannen times kjøretur fra Hardangervidda Nasjonalpark, nord-vestover.

En stor del av kommunen er blitt en del av Trillemarka-Rollagsfjell naturreservat. Dette ble opprettet i 2008. Det er på hele 148 kvadratkilometer og brer seg utover kommunene Nore og Uvdal, Sigdal og Rollag. Rollag kommune er den kommunen som arealmessig er blitt mest berørt av de involvert kommunene i verneprosessen. Formålet med verneområdet er å bevare et stort og sammenhengende naturskogområde med et rikt artsmangfold. Selve verneprosessen var konfliktfylt. Her var det stor konflikt mellom brukerinteresser, og da spesielt grunneiernes interesser, mot den offentlige forvaltningen. Den nye verneprosessen medfører at tidligere bruk av området, slik som skogsdrift og hyttebygging, nå faller bort (Clemetsen & Knagenheim 2009).

*Kartet viser naturreservatet Trillemarka-Rollagsfjell (i grønt). Den ligger i fjellområdene mellom de to dalene Numedal og Sigdal.*

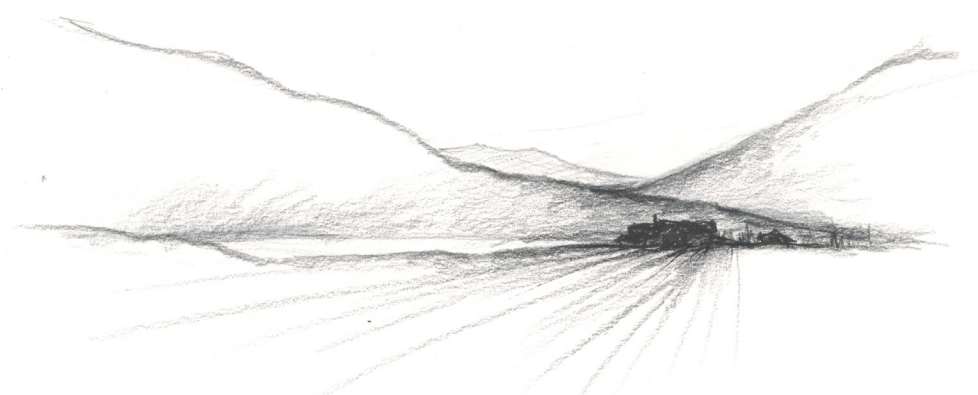
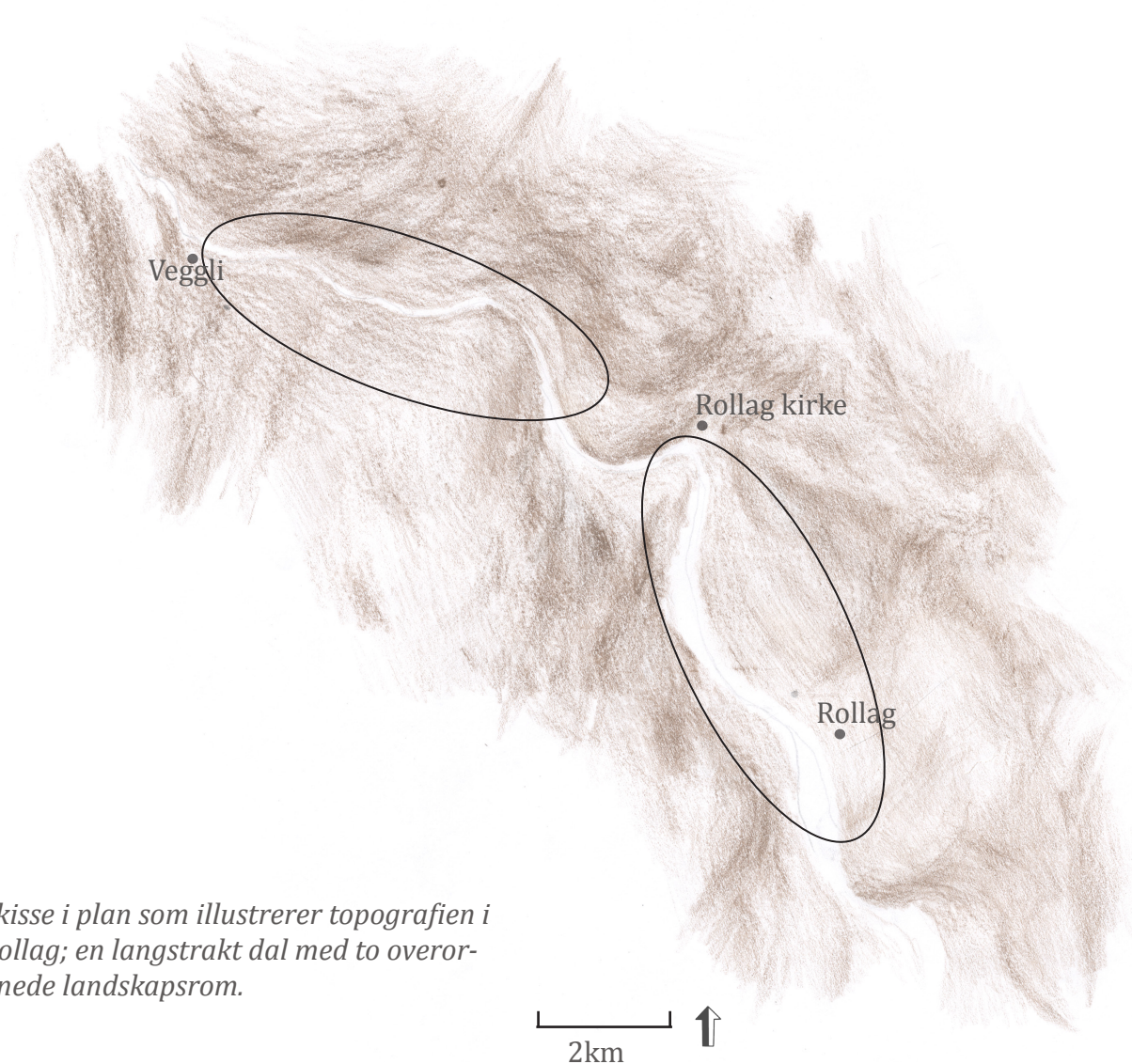


## Landformer

Rollag er en frodig og grønn U-formet dal med den neandrerende elven Numedalslågen i midten. Elven er bare stedvis synlig på grunn av tett vegetasjon langs elvebredden. Gjennom Rollag kommune har Numedalen et relativt åpent parti. Den smalner sammen igjen et stykke sør for Rollag sentrum og rett nord for Veggli. Dette gir en følelse av rom og at dalen åpner seg i Rollag. Man kan dele dalen i to større rom i Rollag. Fra Rollag sentrum og opp til Rollag kirke er vestsiden av dalen relativt bratt mens østsiden er slakere. Etter kirken og til Veggli slakner vestsiden mens østsiden blir brattere.

Landskapet i området har blitt integrert i norske folkeeventyr og malerier. Theodor Kittelsen bodde en del av livet sitt i Lauvli som ligger på Sigdal-siden av naturreservatet og det karakteristiske landskapet var til stor inspirasjon for Kittelsen. Han malte flere av sine mest populære malerier her, blant annet Soria Moria Slot. (URL 9).

*Skisse i plan som illustrerer topografien i Rollag; en langstrakt dal med to overordnede landskapsrom.*



*Rollag består av en U-formet dal med elven og bebyggelse i bunnen og fjellene rundt.*

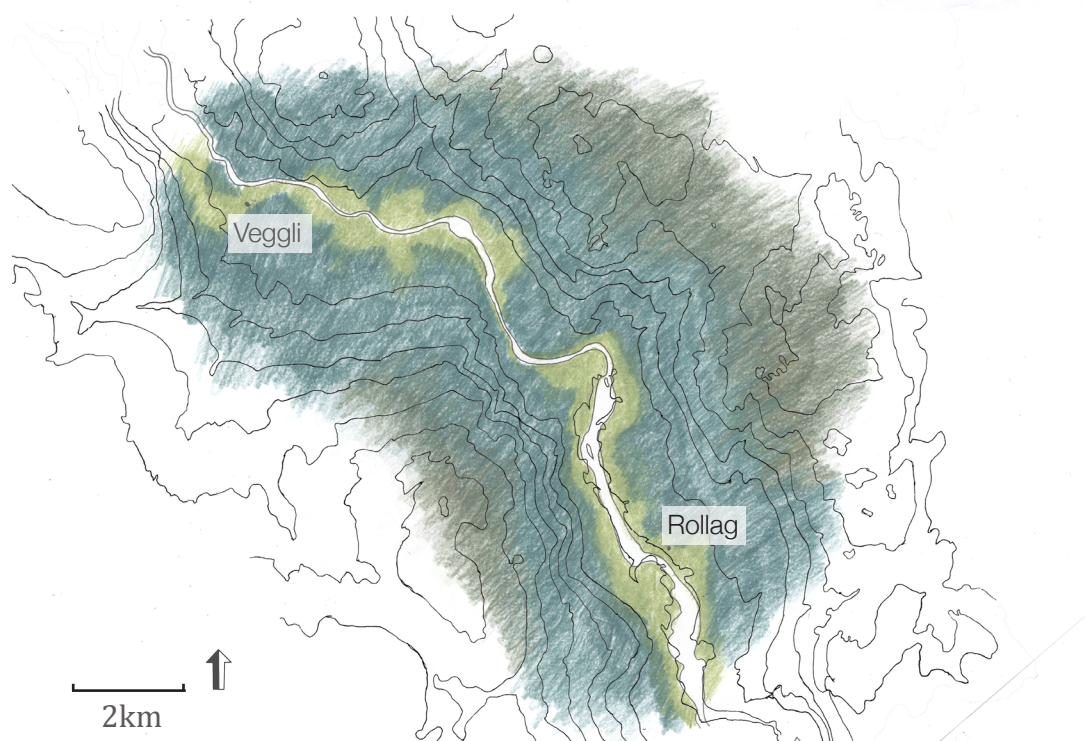
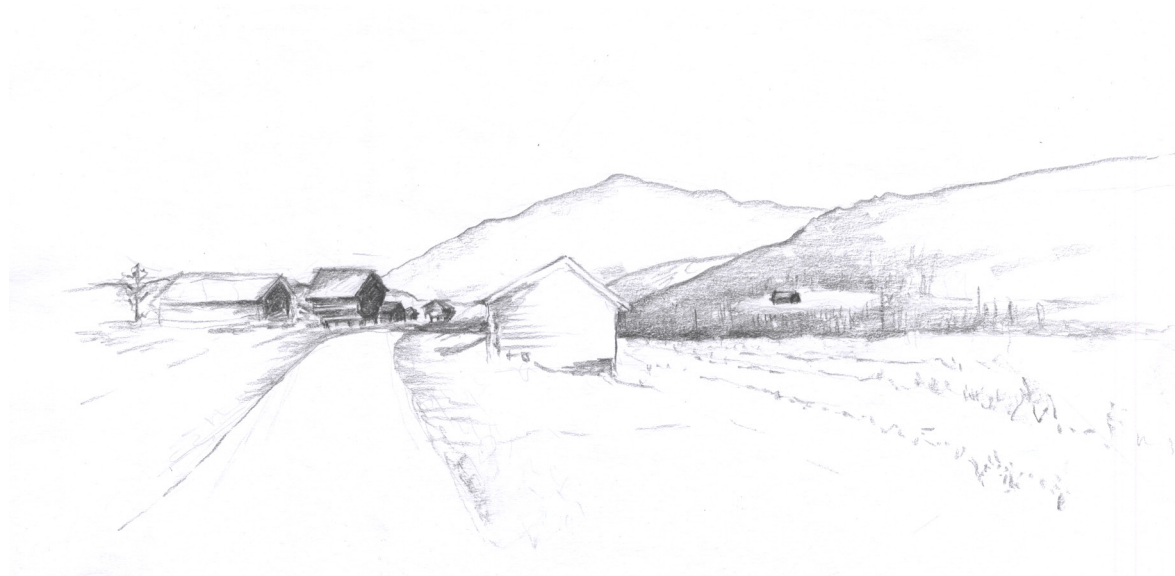
**Stilheten i Rollag:**  
Karakteristisk for Rollag er roen og stilheten, både nede i dalen og på fjellet. Denne oppfattes på forskjellig vis enten man er i dalen eller på fjellet, men overalt gjør den at man lytter ekstra godt til de lydene som finnes på stedet.



# Landskapskarakter

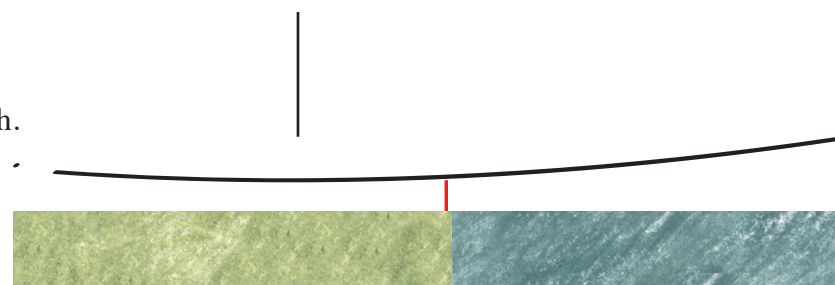
I Rollag finner vi et variert landskap. Karakteristisk er de klare skillene mellom de forskjellige landskapstypene. Både topografi, landdekke og bruk bidrar til de sterke skillene.

Vi kan dele landskapet inn i tre hovedtyper:



**Dalbunn:** Her finner vi et relativt flatt kulturlandskap på begge sider av elven. Dette er et åpent landskap preget av jordbruk med stedvis begynnende gjengroing. Det er spredte gårder langs dalen, med mye eldre gårdsbygninger, blant annet stabbur. De to knutepunktene Rollag sentrum og Veggli har litt tettere boligbebyggelse. Landskapsrommet er relativt åpent, men siktlinjer brytes av den stedvise høye vegetasjonen, blant annet langs elven.

200 m.o.h.



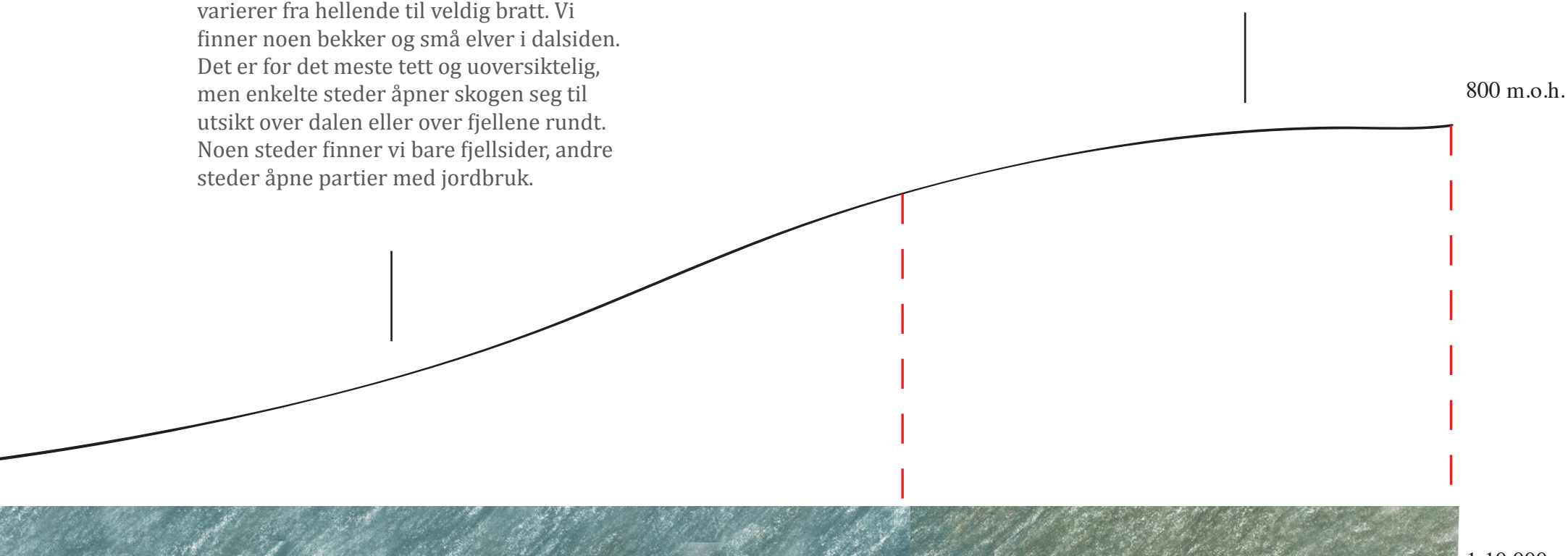
Skisse i plan over de forskjellige landskapstypene i Rollag.



**Dalsidene:** Noen av gårdene ligger litt opp langs dalsidene men for det meste finner vi her tett bruksskog. Terrenget varierer fra hellende til veldig bratt. Vi finner noen bekker og små elver i dalsiden. Det er for det meste tett og uoversiktlig, men enkelte steder åpner skogen seg til utsikt over dalen eller over fjellene rundt. Noen steder finner vi bare fjellsider, andre steder åpne partier med jordbruk.



**Skogkledd fjell:** På de høyre partiene av kommunen finner vi eldre skog, hovedsakelig barskog. Her finnes et stort biologisk mangfold og landskapet varierer mellom åpne myrer, skog og bare fjelltopper. Terrenget er kupert og innimellom finnes flere mørke tjern. Skillet fra dalsiden til skogkledd fjell går mer gradvis enn skillet nede i dalen.



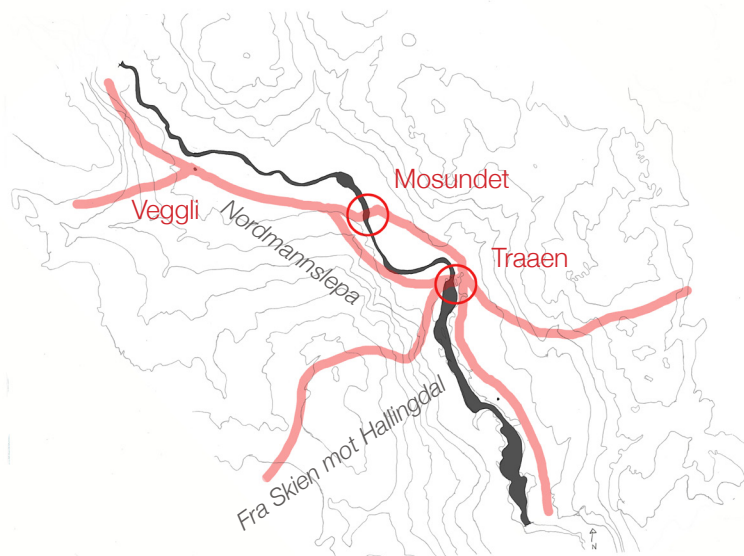
1:10 000



# Kultur og historie

Mye tyder på at Rollag var ett av middelalderens store vegkryss. Her kom Store og Søndre Nordmannslepa ned forbi Veggli og videre ned gjennom Numedalen. Her kom følger med varer som var fraktet over fjellet fra vestlandet og på veg fra handelssentrene på østlandet. Samtidig gikk det en veg fra Skien over Hovin, gjennom Rollag og over til Sigdal og Hallingdal. Skien var på den tiden et handelssenter og en transithavn. De fleste krysset Lågen med ferge ved Moesundet eller vadet over elva ved Tråen (se kart nederst på siden) (Hongseth 2009).

Lågen har hatt en viktig rolle som transport- og ferdselsåre. Den ble brukt til tømmerfløting og når den var islagt om vinteren ble varer fraktet her på slede. Da fungerte den også som møtested. I dag er tømmerindustrien redusert og det tømmeret som skal fraktes, fraktes på vegen. Etter at det flere steder er bygget kraftverk på Lågen, fryser den ikke lenger i sin helhet. Det finnes i dag flere eldre broer over elven (Tråen et al. 2001).



Kartet viser de viktigste transportårene i Rollag.

Før gikk det tog gjennom Rollag; Numedalsbanen. Denne var viktig for transport til og fra Noreverkene i Nore, nord for Rollag. I dag er Numedalsbanen nedlagt og den er foreslått vernet. Det går an å leie dresin i Veggli og kjøre dresin på de gamle jernbanesporene helt til Rødberg. Det jobbes for at det skal kunne kjøres dresin ned til Rollag sentrum.

Numedalen kalles Middelalderdalen, og dette er ikke uten grunn. Det er et betydelig antall kulturminner fra middelalderen i dalen, og da også i Rollag. I Rollag finner vi blant annet en stavkirke; Rollag kirke og et bygdemuseum; bygdetunet. I tillegg finnes mange andre eldre gårdsbygninger, blant annet stabbur. På østsiden av dalen, ved Tråen, var det gamle maktsenteret hvor både prest og lensmann holdt til. Det er her spesielt mange synlige eldre gårdsbygninger. Det er også blitt funnet en sølvskatt i dette området; Tråensskatten. En gang i året arrangeres Middelaldreuka i Numedalen. Da er det aktiviteter i Rollag, blant annet blir det fremført spillet om sagnet om Nume vardebygger. Det eksisterer en mengde historier og sagn fra stedet samt ilturskatter som bare lokalkjente vet om.

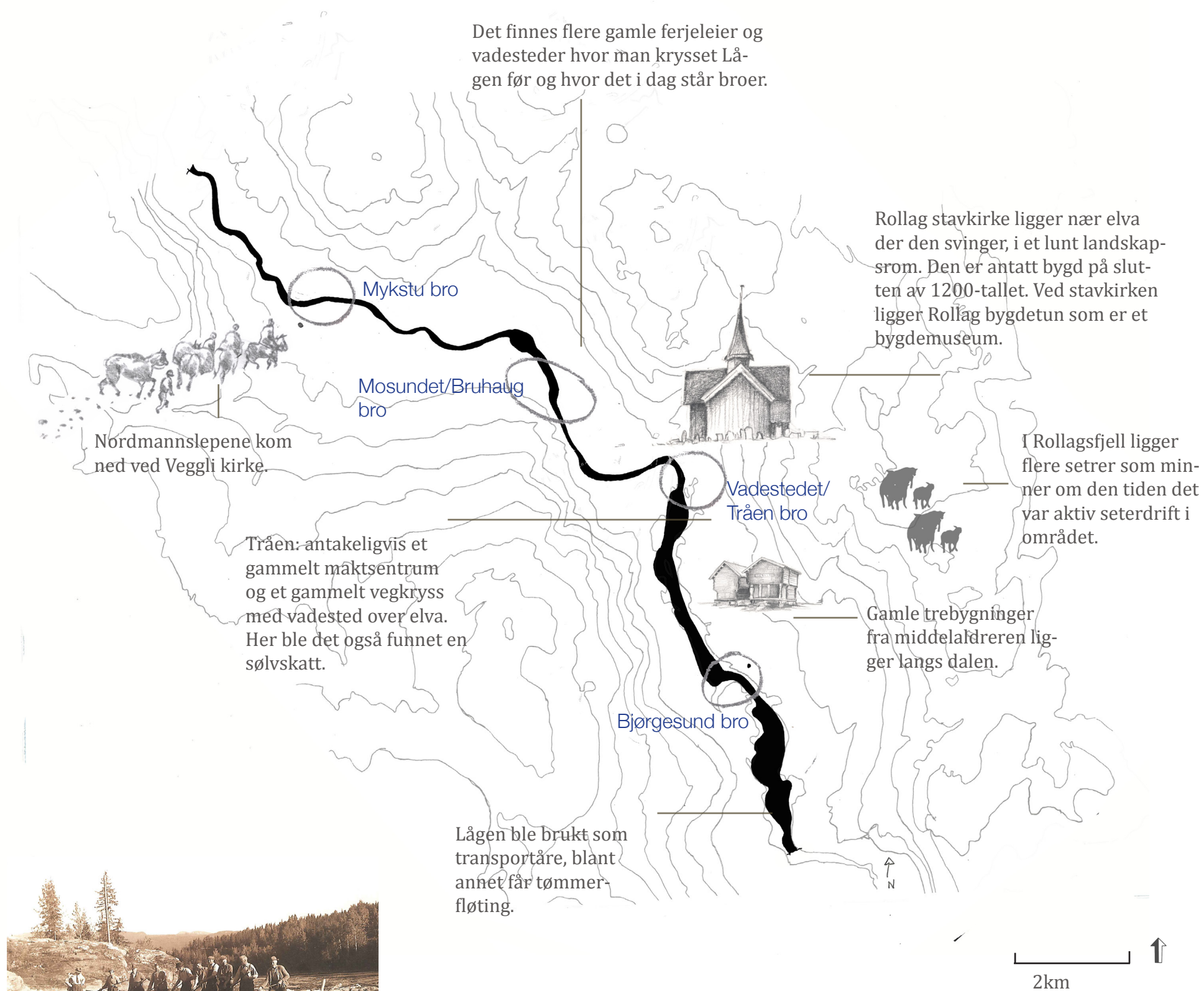
Rollag har hatt en rik seterkultur og det finnes en mengde seterbygninger; setervoller oppe i verneområdet. Seterdriften er lagt ned men en del av setrene brukes nå som private hytter. Med seterkulturen følger også en del gagn og eventyr om hulder og troll. Disse historiene er en stor del av stedets identitet.

## Sagn fra Rollag

*I ein plass åvåfør Kjomme heiter Gunbjønnsru budde ein gong ett par folk som alle konna vera forlikte, dei klandra å trætta både jamt å samt. So va dæ ein joleftas-kvell. Trætta gjore dei då mæ. Då kom dæ inn ein fremmenkar å gav seg go ti å sat å rødde. Teslutt so ba dei'n mæ se te bors å eta kvellveren å såg no ikje noko gale tå'n. Men so sleppte ein tå dei ne ei sjei hell dæ va kniven å skulde ta oppatt den. Da fekk'n sjå denna fremmenkaren hadde lange klør på beino å dei hadde'n klora seg fast i borfoten mæ.*

*Du kan no veta dei fekk se ein fæl støkk å va kje lenge mæ å komma frå bore, fer detta konna kje andre vera hell sjolve gamleguten. Dei sa'n laut dra se heimatt, men han sat der'n sat. Da visste dei kje bære rå, dei laut få tak i Bergæn-mann. Den Bergæn-mann va ein som konna litt meir hell andre, dæ. Da dei kom att mæ han, so sat fremmenkaren like stø, han. Men da mått'n ut. Bergænmann bårå et hol mæ ein syl i glassgrinne å mana'n ut gjennom dæ; men dæ måtte være trongt, før dæ gjekk so hart te atte heila huse skalv. Etter den kvellen va dæ lengje fredede millom mann å kjæring i Gonngjønnsru. (Flatin 1920:92).*



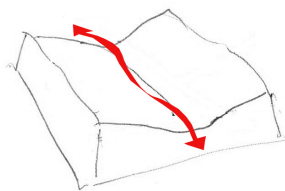


Tømmerfløting i Rollag i 1930-årene. Foto: Torstein G. Strømme. Kilde: Tråen et al. (2001).

# Struktur og ferdsel

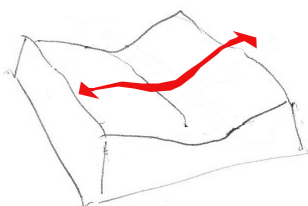
## Bevegelsesaksen:

Det meste av ferdselen går langs Numedalslågen. På vestsiden går den relativt trafikkerte Rv 40 som går fra Larvik til Geilo. På østsiden går den lite trafikkerte fylkesvegen. Sykkelrute 5 fra Geilo til Larvik går via fylkesvegen på østsiden av elven. De nedlagte togskinnene går også langs elven. Det går en tilrettelagt sti langs elva på vestsiden, fra Rollag sentrum til campingen tvers over elva fra stavkirken. Aksen gjennom dalen har vært trafikkert fra langt tilbake i tid. Fra Nordmannslepene til tømmerfløting på elva, jernbane og veger. Mye av trafikken på Rv40 er gjennomkjøring. Dette er en rask og lett trafikabel akse.

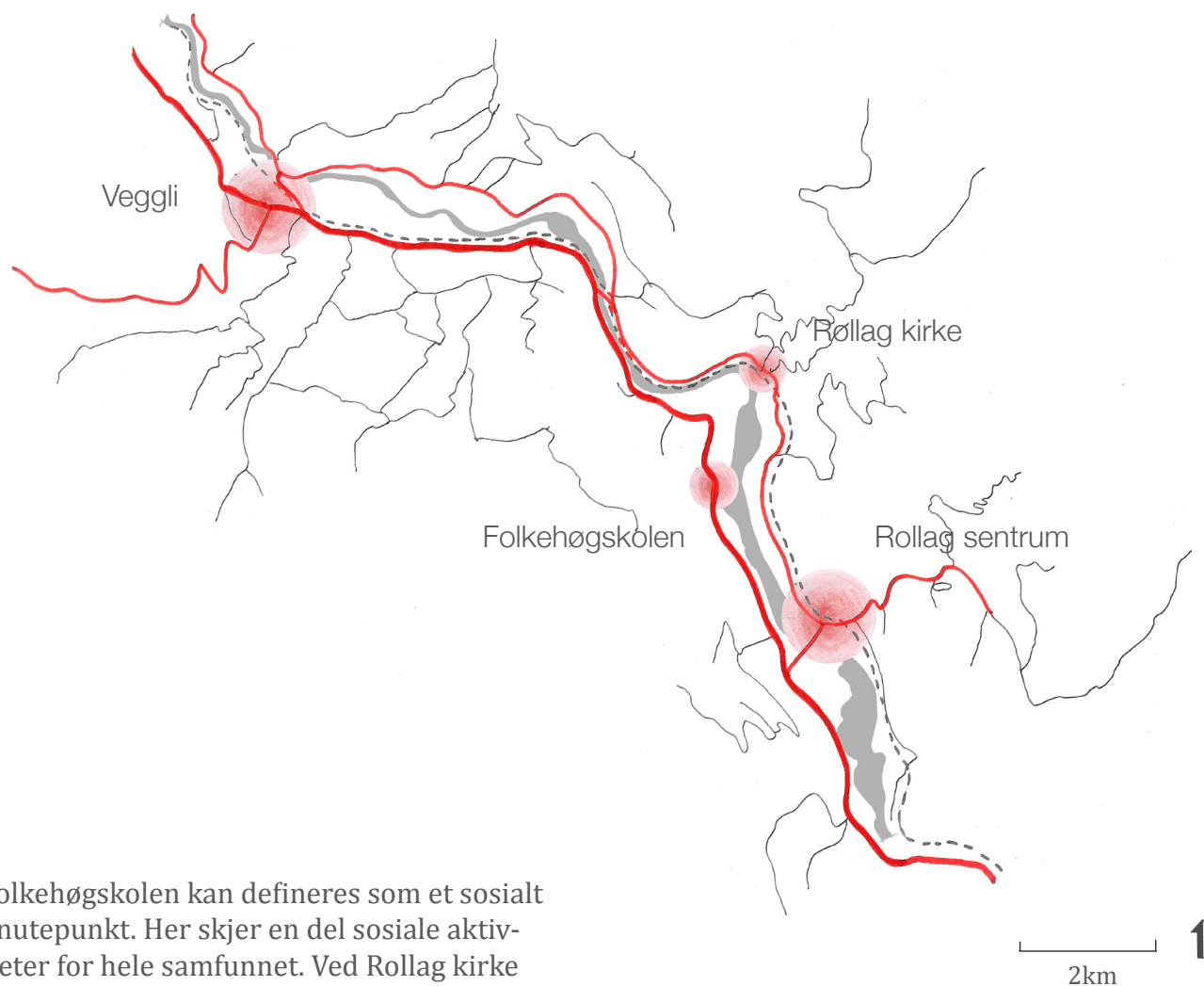


## Ro-aksen:

På tvers av dalen er ferdselen trege- re og vanskeligere. Dette på grunn av terreng og mindre tilrettelagte veger og stier. Her går mindre gårdsveger, skogs- bilveger, traktorveger og stier. Her skjer heller ikke noe gjennomfart. Denne aksen er roligere og mindre trafikkert.



De to største knutepunktene i kommunen er Veggli og Rollag sentrum. Rollag sentrum pleide å være setrum i kommunen. Etter at barneskolen her ble nedlagt, finnes i dag kun kommunehuset, en nær- butikk og en nyåpnet kafé; stasjonsfruene. Nå er Veggli det største sentrumet med mest bosetting og i tillegg brukes det av hytteturister fra Vegglijfjell (vest for veggli) og gjennomkjørende opp mot Geilo.



Folkehøgskolen kan defineres som et sosialt knutepunkt. Her skjer en del sosiale aktiviteter for hele samfunnet. Ved Rollag kirke fines en konsentrasjon av kulturminner, dette området kan sies å være et kulturelt knutepunkt.

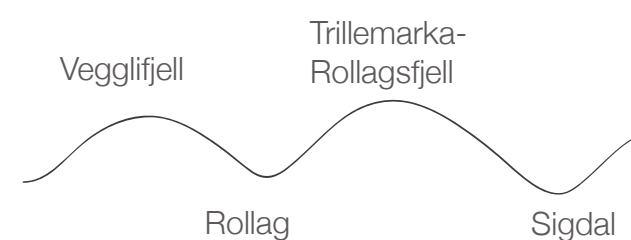
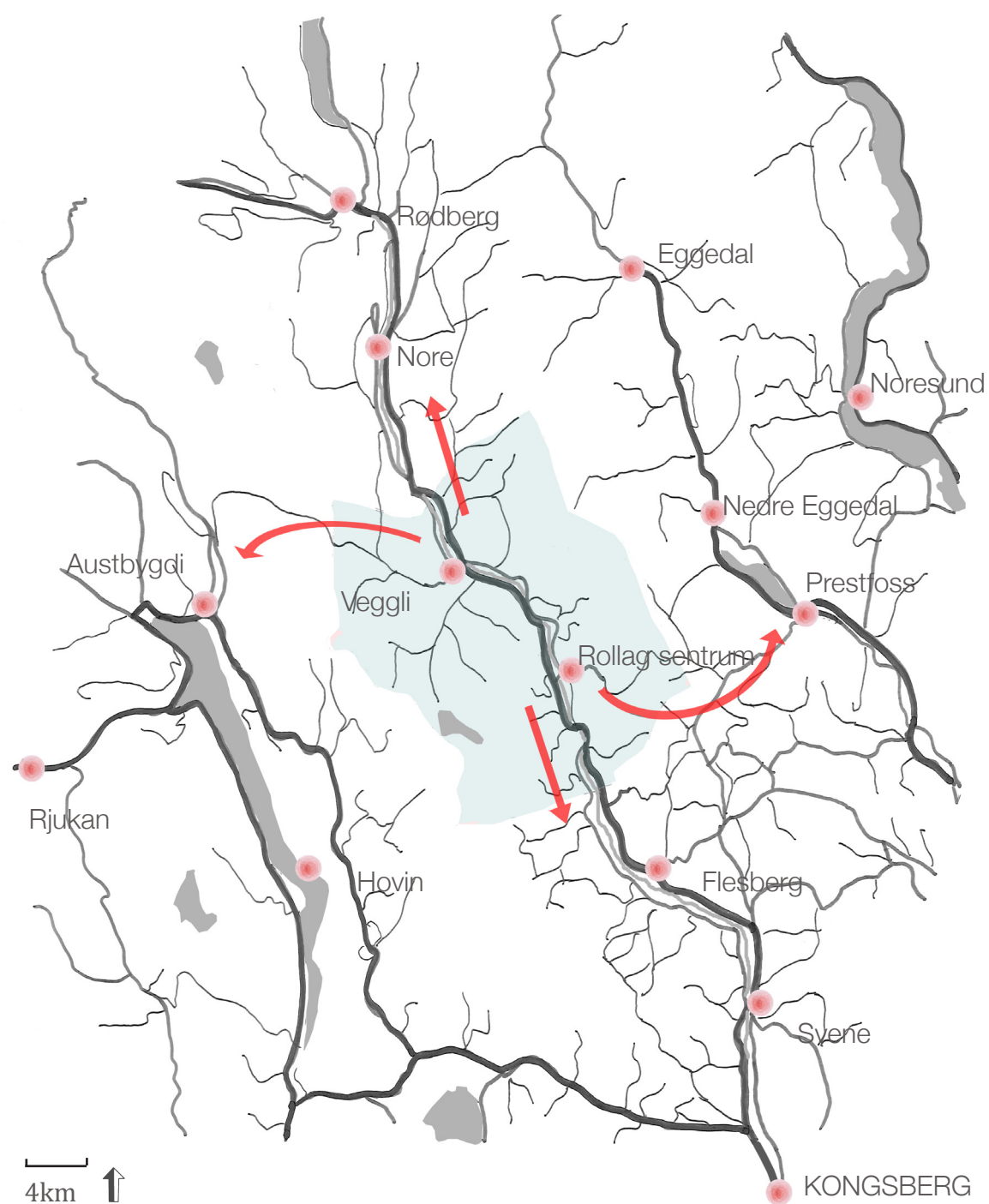
Veggli og Rollag er de to hovedstedene for å krysser elven. I tillegg finner vi Bruhaug bro sør for Veggli, og en gangbro, Tråen bro, ved bygdetunet/Rollag kirke. Lågen utgjør den største fysiske barrieren på stedet og broene er derfor viktige punkter for ferdselen på tvers av dalen. I tillegg til Lågen, finnes andre elementer som oppleves som barrierer selv om de fysisk ikke er ugjen- nomtrengelige. Topografien kan være en slik barriere, det samme kan vegene, da spesielt Rv40 som er mer trafikkert. I tillegg kan skarpe vegetasjonsskiller oppleves som barrierer.

## TEGNFORKLARING

-  RV40
-  Fylkesveg
-  Kommunale og private veger
-  Numedalsbanen
-  Stort knutepunkt
-  Lite knutepunkt

## Ferdsel til omkringliggende områder:

Hovedåren gjennom kommunen går syddover mot Flesberg, Svene og Kongsberg som er den nærmeste byen. Nordover går den i retning Nore, Rødberg og Geilo eller Hardangervidda. Det er en kjørbare fjellovergang til Prestfoss i Sigdal fra Rollag sentrum. Fra Veggli kan man kjøre over Veggelifjell og ned til Austbygdi. Denne veien er bare åpen om sommeren. Fra Veggliområdet går også flere stier som danner en kobling over til Nedre Eggedal. Disse ble brukt før i tiden, men er ikke sammenhengende tilrettelagt i dag.



*Prinsippsnitt over dalførene.*

*Kartet viser den overordnede ferdselsstrukturen til omkringliggende steder. Hovedveiene følger dalførene.*



## Lokale prosjekter og initiativ

I Rollag er det gjort en del arbeid både med kartlegging og bevisstgjøring av landskapets ressurser. Det er blitt gjort en landskapsressursanalyse av hele Trillemarka-Rollagsfjellområdet og det er prosjekter i gang, blant annet et kurs i det å være landskapsentreprenør. Det er et ønske om å bruke Trillemarka-Rollagsfjell som ressurs og merkevare. Dette er i samarbeid med de andre kommunene som er berørt av verneområdet. Resultatet er flere prosjekter som ønsker å bruke stedets landskap som ressurs. Det EU-finansierte VER-DI programmet er med på å finansiere noen lokale prosjekter. Et par prosjekter i kommunen er:

### Stabburnsnatt- verdens minste hotellkjede

Dette er et samarbeid mellom flere gårdseiere som har gamle stabbur på gården som de leier ut for overnatting til turister. Stabburnsnatt er i ferd med

å etablere flere samarbeid med andre aktører slik som lokale matprodusenter og andre som kan være med å skape opplevelse for turister. De bruker landskapet og verneområdet spesielt til guidede turer og andre aktiviteter.

### Stasjonsfruene

Dette er et nytt prosjekt hvor det er startet opp en cafe i den gamle stasjonbygningen i Rollag. Her kan man få servert lokal mat og det arrangeres andre aktiviteter for kultur og underholdning. Stasjonsfruene ønsker å skape nytt liv i Rollag sentrum som har mistet et viktig knutepunkt da skolen ble nedlagt. De samarbeider allerede med Stabburnsnatt og ønsker også å få dresinvirkningen i Veggli helt til Rollag stasjon.

### Skoler

Barneskolen i Rollag sentrum er nedlagt, men det finnes en skole i Veggli. I

forbindelse med skolen kan pedagogiske prosjekter være aktuelt også i samarbeid med andre skoler i området. Det er en idrettsfolkehøgskole i kommunen som også kan inkluderes. Elevene her leder allerede forskjellige treningsøkter for de lokale og aktiviteter som inkluderer naturreservatet er ikke uaktuelt (Melvær et al. 2010).

Det er et ønske om bruk av ferdselsårer til opplevelse og reiseliv i kommunen. Det er også påbegynt et arbeid med planlegging. Stabburnsnatt tilbyr allerede guidede tematurer både i dalen og opp til Trillemarka-Rollagsfjell. Lignende turer blir tilbudt under Middelalderuka. Blant annet er det diskutert om det skal merkes en sykkelrute rundt naturreservatet Trillemarka-Rollagsfjell, om det skal opprettes ruter inne i reservatet og det ønskes korte ruter for tur-gåing i forbindelse med stabburnsnatt-gårdene.



Den gamle stasjonsbygningen i Rollag er blitt et lokalt møtested.

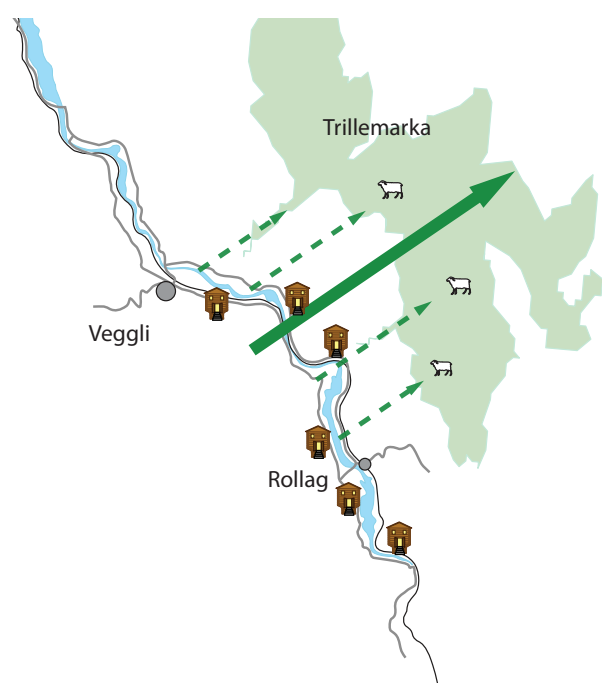


I Stabburnsnatt er hvert stabbur et hotellrom. Foto: Carl Martin Nordby. Kilde: Reise.adressa.no

# Strategisk utvikling i Rollag

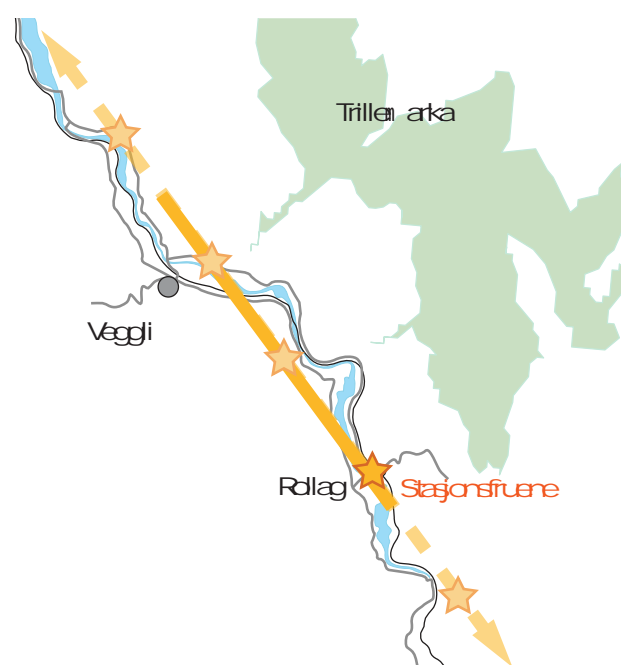
Høsten 2010 jobbet jeg med et studie som hadde for mål å foreslå en utviklingsstrategi for Rollag (Melvær et al. 2010). Dette arbeidet ble gjort i gruppe og på grunnlag av et feltarbeid i Rollag. Parallelt ble det arbeidet med like problemstillinger for Sigdal, Nore og Uvdal kommune. Utviklingsstrategien som ble foreslått for Rollag vil jeg bruke som en del av grunnlaget for mitt videre arbeid. Det er en tredelt strategi og består av følgende:

## Natur og opplevelse



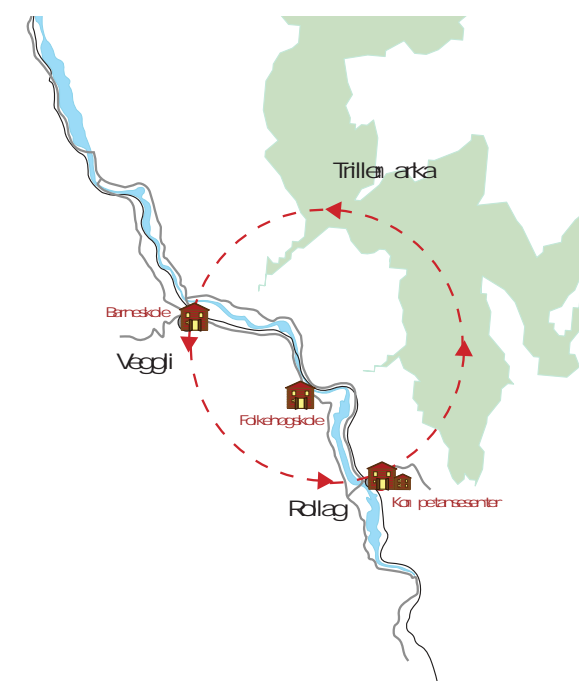
Denne del-strategien baserer seg på Stabursnatt hvor stabburene binder gårdene langs dalen sammen gjennom et felles konsept, nemlig overnattingstilbud med tilknyttede aktiviteter. Dette konseptet kan utvikles ytterligere med flere aktiviteter og her er Trillemarka-Rollagsfjell en stor ressurs for opplevelse. I tillegg vil planlegging av turruter gjennom reservatet kunne bli et bindeledd mellom Numedal og Sigdal.

## Kultur og underholdning



Del-strategien tar utgangspunkt i Stasjonsfruene som møtested og et sted for underholdning og kultur. Stasjonen ligger langs det nedlagte jernbanesporet og langs dette kan det utvikles sykkelruter, skiruter og utvidet dresinvirksomhet, samt flere møtesteder slik som Stasjonsfruene. Her vil det også være samarbeid med Veggli vertshus med turistinformasjon og dresinutleie.

## Kunnskap og formidling



Den nedlagte skolen i Rollag omgjøres til et regionalt kompetansesenter. Dette skal være et senter for kunnskapsformidling av lokal natur og kultur. Lokalene kan benyttes som utgangspunkt for stedsbasert læring og leies ut som leirskole, til folkehøgskoler eller andre utdanningsinstitusjoner (som UMB). Senteret samarbeider med skolen i Veggli og med Numedal videregående skole i Nore og Uvdal kommune. Det vil fungere som en port til Trillemarka-Rollagsfjell. I tillegg vil det samarbeides med turistinformasjonen i Veggli.

## Kapittel 6: Struktur og iscenesetting

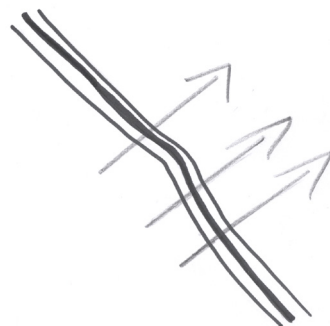
I dette kapitlet vil jeg presentere mine forslag for tilrettelegging for ferdsel i Rollag. Dette vil deles inn i kategoriene struktur og iscenesetting. Først vil jeg foreslå en overordnet struktur av ferdselsårer. Deretter vil jeg gå inn på en liten strekning hvor jeg vil illustrere iscenesetting av landskapet. Denne strekningen er et eksempel og skal kunne brukes flere steder i den helhetlige strategien slik det passer både lokalt og regionalt.

Hovedkonseptet vil basere seg på temaet "Eventyrskog", både på grunn av de eventyr og sagn som dette området er rikt på og på grunn av landskapet som inspirerer fantasien og som for mange kan assosieres til Theodor Kittelsens illustrasjoner. Både fysisk og tematisk vil veområdet Trillemarka-Rollagsfjell være sentrum. Forslagene vil ta i bruk noen av de eksisterende prosjektene i området og vil bygge på strategien fra den tidligere studentoppgaven. Målet er at et nettverk av gå- og sykkelruter som viser frem landskapet og historien i området kan bli en attraksjon både for turister og fastboende.

### 1. Struktur:

- **Fokus på aksen på tvers av dalen og kobling til Trillemarka-Rollagsfjell og Sigdal.**
- **Oppretting av sykkeltrase og turruter.**

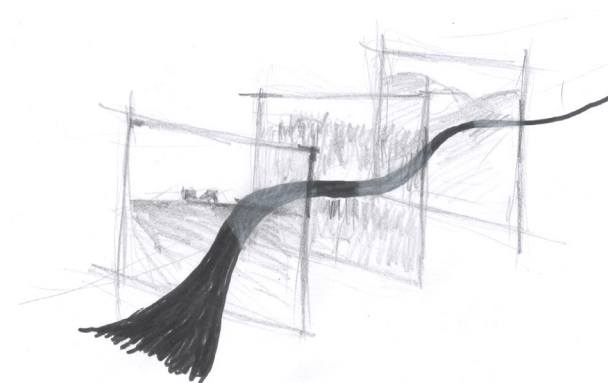
Ved å knytte Rollag nærmere Trillemarka-Rollagsfjell, vil lokale prosjekter bedre kunne utnytte de ressursene som finns i reservatet samtidig som knutepunkter i Rollag kan tjene som utfartspunkter. Å knytte Rollag kommune sterkere til de andre kommunene som er berørt av reservatet, og da spesielt Sigdal vil forenkle samarbeidet mellom dem.



### 2. Iscenesetting:

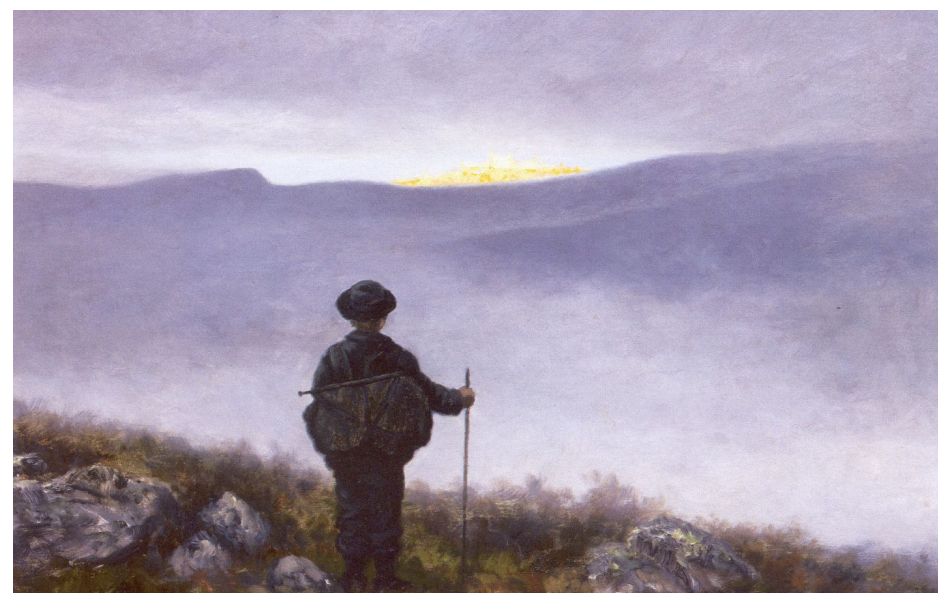
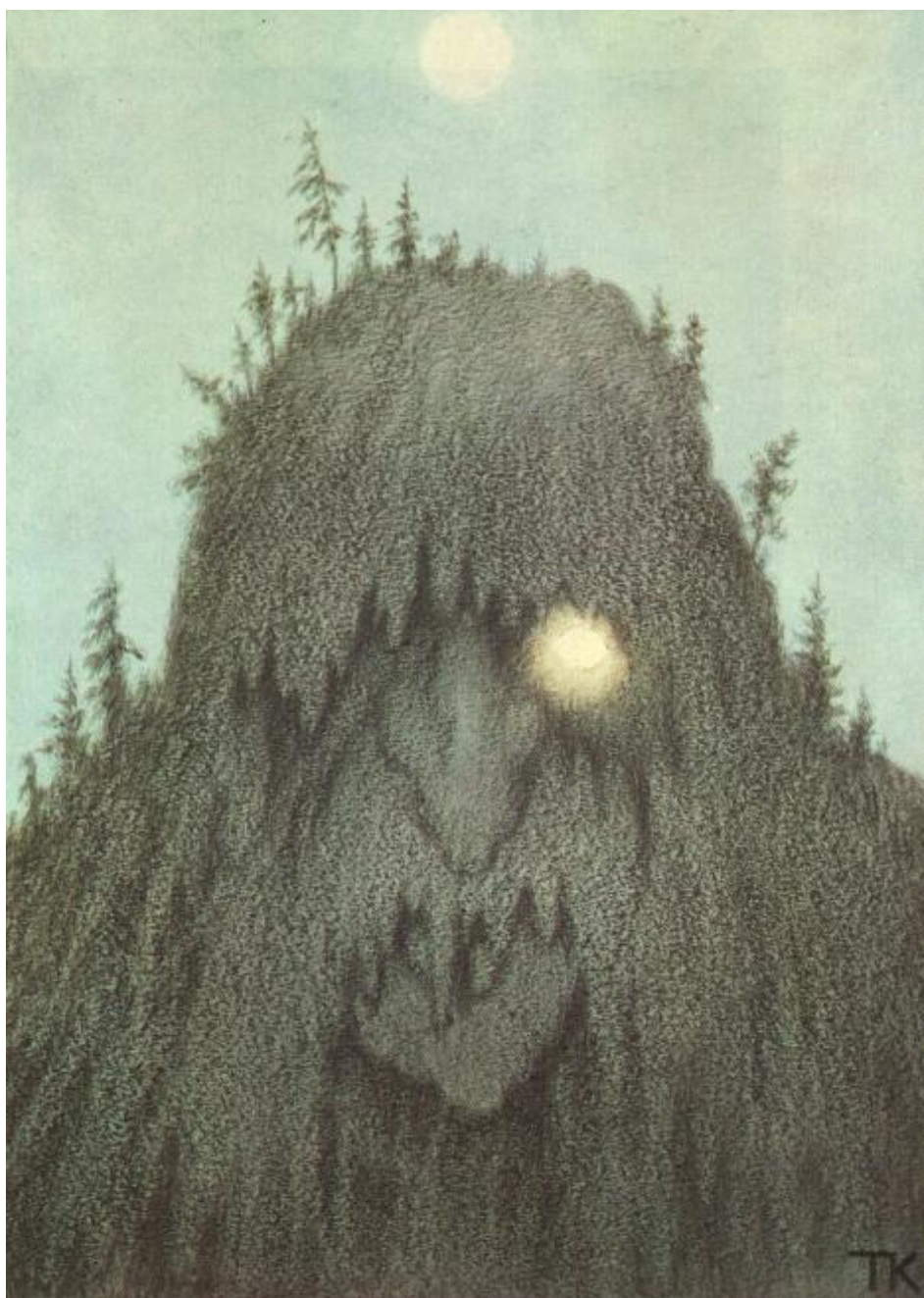
- **Bryte gjennom "lagene" og utnytte landskapsvariasjon og synlige/usynlige kulturminner.**

De forskjellige landskapstypene ligger ved siden av hverandre langs dalen som forskjellige lag. Ved å bevege seg på tvers av dalen og bryte gjennom "lagene" kan man utforske hva som finnes av opplevelser i hver landskapstype isetedenfor å bevege seg langs dalen og se dem på avstand. Både de fysiske og de ikke-fysiske kvalitetene som ligger i de forskjellige landskapene skal fremheves ved hjelp av ferdselsårenes plassering, utforming og deres tilpassning til landskapet.





*Eventyrskogen setra fiske i huldretjern fra det trygge stabbur til  
 den eldgamle...levende skogen fuktig dis kalde svarte tjern  
 lyden av den tunge støvelen som møter den våte myra skjeggete  
 grantrær alene sammen hulder og troll i budeias fotspor  
 østenfor fjell vestenfor måne hva skjedde egentlig her i middelalderen?*



Kilde: URL 9



# 1. Struktur- eventyrskogen knytter sammen

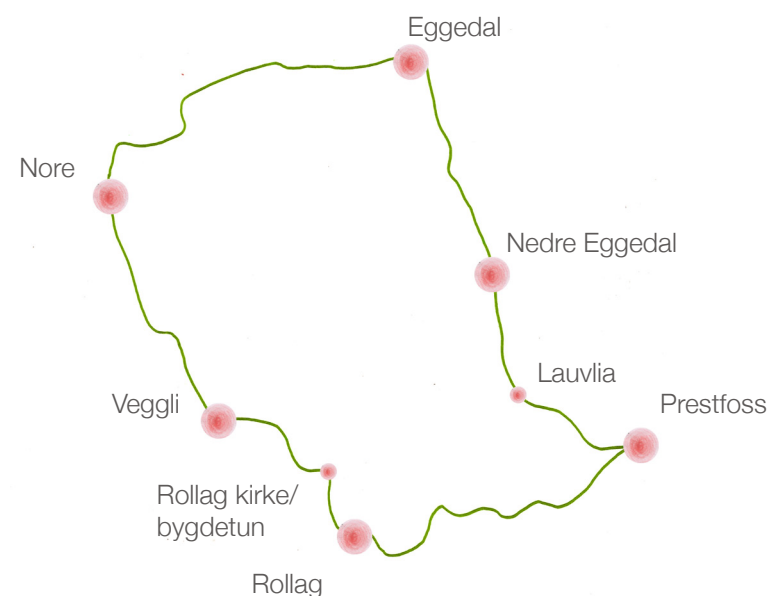
## Middelalderdalen knyttes til Kunstnerdalen via Trillemarla-Rollagsfjell.

Det finnes allerede en rekke gamle ferdselsårer i Rollag og omegn også i verneområdet. Den foreslåtte strukturen baserer seg på eksisterende ferdselsårer men noen steder er det laget nye koblinger hvor det kan trengs ny merking, rydding eller opparbeidelse av stier. Ferdsestnettet vil koble sammen strategiske knutepunkter og attraksjoner slik som Stasjonsfruene i Rollag sentrum og Lauvli i Sigdal. I tillegg skal det skapes nye knutepunkter i verneområdet i form av setrer som tilbyr overnatting og aktiviteter. Disse rutene kan kobles på vegnett og dresinvirksomhet ved utfartssteder med parkering i eksisterende knutepunkter. Nettverket er ment for å være overordnet og for at mindre ferdselsårer skal kunne knytte seg på. Hovedtema er "Eventyrskogen rundt, på langs og på tvers". Det skal være en prioritert rekkefølge for opparbeidelsen og oppmerking av ruter med strategisk prioritering. Den prioriterte rekkefølgen må vurderes utifra hva lokale aktører ser mest hensiktsmessig og hvor det er tilgjengelige økonomiske ressurser. Samarbeid med grunneiere er nødvendig.

Strukturen består av tre ruter som vist til høyre.

### Sykkelrute: Eventyrskogen rundt.

En sykkelrute som går rundt Trillemarka-Rollagsfjell. Altså som går sammen med Numedalsruta i Numedal, men skilles fra den i Nore og i Rollag sentrum. Den går også innom alle knutepunkter som tar av inn til naturreservatet samt viktige prosjekter slik som flere gårder fra Stabburnsnatt, Stasjonsfruene og Theodor Kittelsens hjem i Lauvli. Gjennom Rollag går den nedlagte Numedalsbanen. Denne kan enten bli omgjort til sykkelsti, eller dresinvirksomheten fra Veggli kan utvides ned til Rollag sentrum, som en alternativ reisemåte. Ellers baserer traseen seg på eksisterende ferdselsårer som må merkes som sykkelsti.



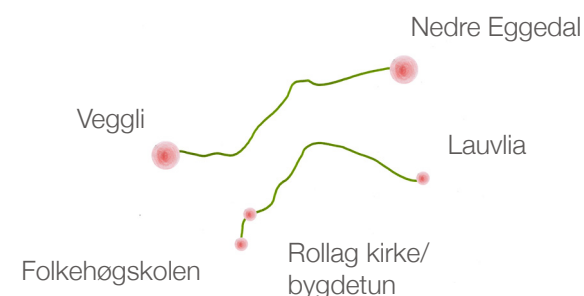
### Fra seter til seter: Eventyrskogen på langs

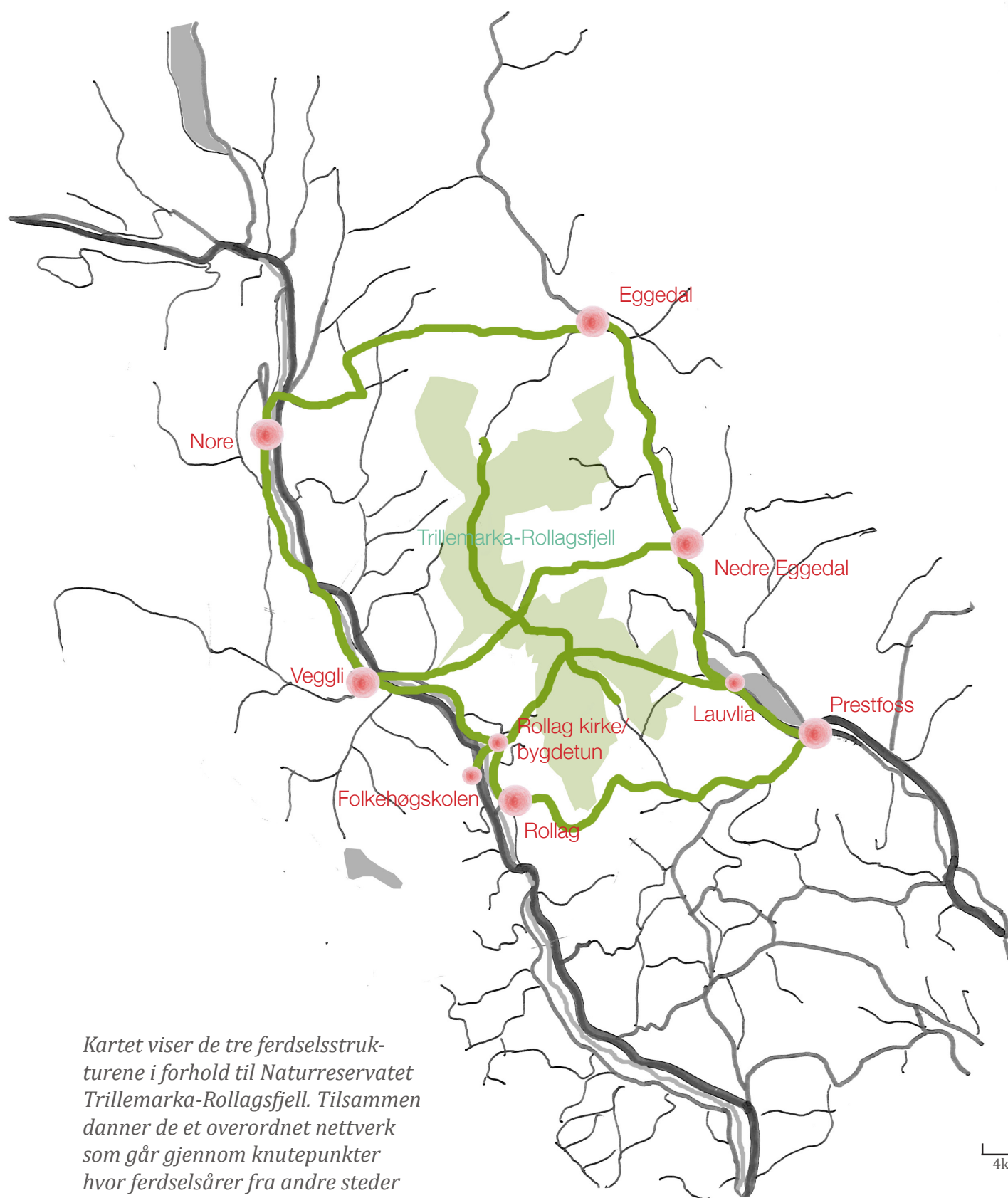
En vandrerute på langs av verneområdet som vil gå gjennom setrer. setrene kan opprustes slik at det er mulig for besøkende å overnatte der. Ruten bør merkes. Den krysser aksene som går på tvers av reservatet. Det bør vurderes nærmere hvilke setre i verneområdet som egner seg best til denne ruten.



### Fra Middelalderdalen til Kunstnerdalen: Eventyrskogen på tvers

Turruter som går på tvers av verneområdet mellom Numedal og Sigdal. Den ene går mellom Folkehøgskole, bygdetun/stavkrike og til Lauvli. Den andre går på den gamle traseen mellom de to dalene fra Veggli gjennom Nedalen til Nedre Eggedal. Også her vil setrer oppe i fjellene fungere som møtesteder.





Kartet viser de tre ferdselsstrukturene i forhold til Naturreservatet Trillemarka-Rollagsfjell. Tilsammen danner de et overordnet nettverk som går gjennom knutepunkter hvor ferdselsårer fra andre steder knytter seg på.



De overordnede rutene skal bindes fysisk og tematisk til eksisterende prosjekter, de skal kunne styrke dem og brukes fritt av dem.

Det kan utvikles små gårdsnære ruter i tilknytning til for eksempel Stabburnatt. Disse skal ha mulighet til å koble seg på de store aksene, enten gjennom de eksisterende traseene, mens det noen steder kan være nødvendig med nye forbindelser. Eventyrskogen blir en viktig fellesnevner.



## 2. Iscenesetting- fra vading til troll og hulder

### Å bryte gjennom forskjellige lag

Det ønskes gjennom ferdselsårens plassering å bryte gjennom de forskjellige "lagene" i landskapet for å oppleve de forskjellige landskapstypene. Ved dens plassering vil man kunne oppleve gamle kulturmiljø slik som bygdetun, gamle overganger over elva og setrervoller samt varierte naturtyper.

### Gradvis tilrettelegging

Traseene skal være gradvis tilrettelagt, det vil si at den skal være godt tilrettelagt nede i dalene med mulighet for selv de mest uerfarne turgåere å bruke turruter og sykkeltraseen. Enkelte strekninger vil også være formet for rullestolbrukere og barnevogner. Deretter blir det gradvis mindre tilrettelegging frem til verneområdet hvor tilretteleggingen vil være minimal. Her vil det for de mest uerfarne være mulig å ferdes med en lokal guide.

### Integrering av sagn og eventyr ved hjelp av hint

Integrering av sagn og historier skal gjøres ved hjelp av små hint langs løypa. Noen mer synlige enn andre. Disse skal være med å skape en stemning, eller forsterke den som allerede finnes i landskapet, uten å fortelle hele sagnet. Hintene skal vekke nysgjerrigheten til den reisende slik at denne skal få lyst til å spørre en lokalkjent om hele sagnet. Eller kan det minne en lokal person om et sagn han lærte en gang for lenge siden. Det kan også brukes lokale guider som forteller historier til turistene. Hintene skal dannes ved hjelp av små setninger, stedsnavn, objekter, litt maling som avdekker en naturlig skulptur i landskapet eller andre installasjoner. Det skal være nakent og subtilt slik at brukeren kan være aktiv og noen steder ha følelsen av å være på oppdagelsesferd. Eksempler er: en inngravert setning i en trestamme, et "mistet" melkespann fra en budeie med informasjon på etc. Noen ganger kan disse peke til landemerker eller elementer i landskapet.

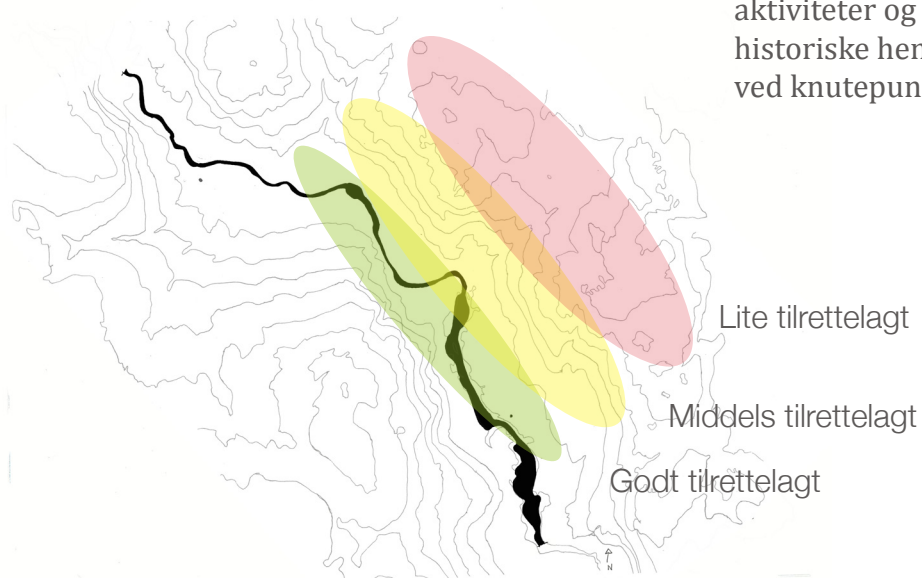
Orienteringsinformasjon, informasjon om aktiviteter og attraksjoner og om utvalgte historiske hendelser og steder vil finnes ved knutepunktene.

*"Det skal veldig lite til for å fortelle det som er underfullt(...) Gjennom minimalt med midler bør man søke deltakelse fra publikum og få fantasien deres i gang. "*

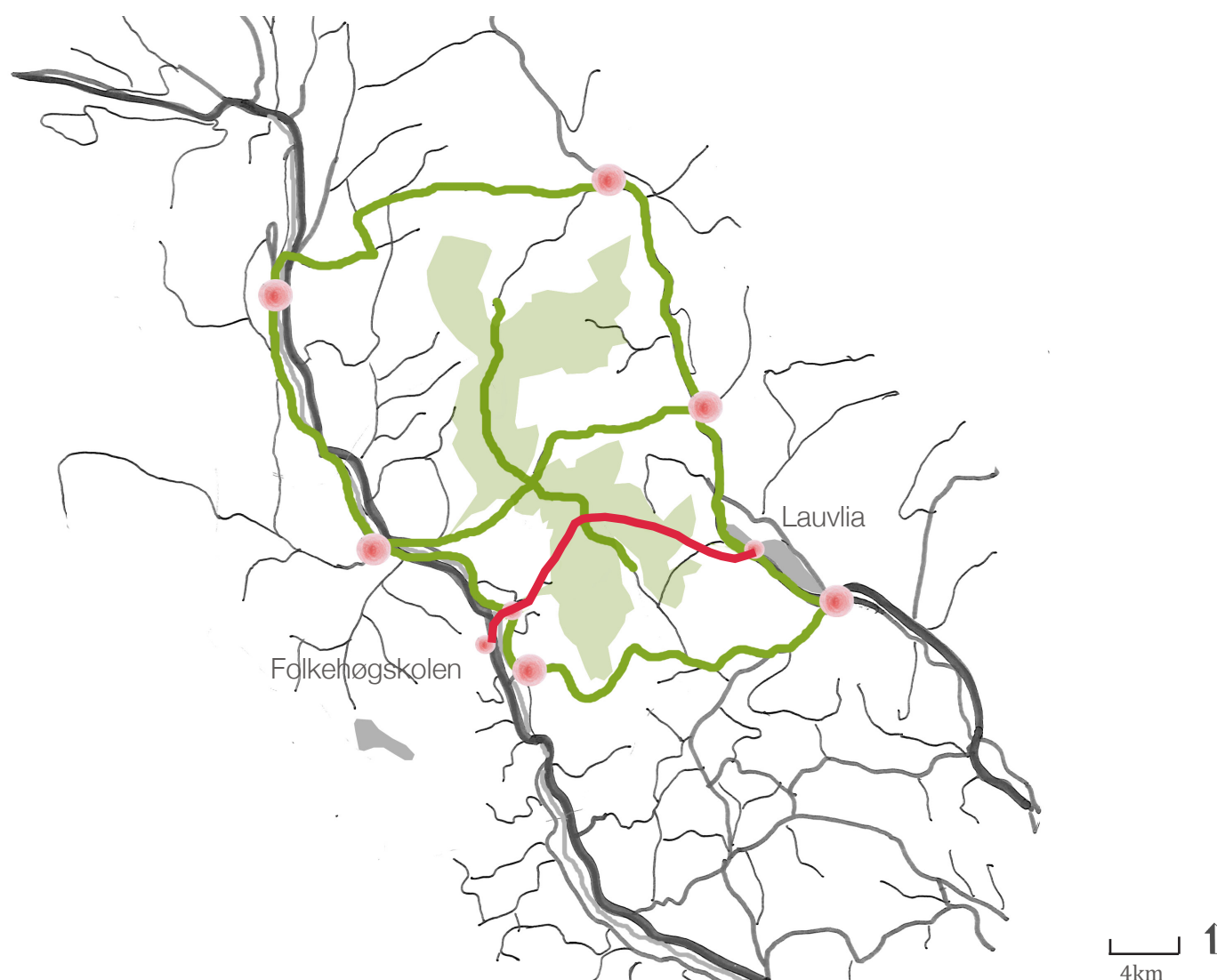
(Sitat fra italiensk filmskaper Federico Fellini. Fritt oversatt fra fransk.)



*Inspirasjon: Det skal ofte lite til for å få fart på fantasien. Bilde: Joel Miller. Kilde: Gaukstad & Miller 2009.*



Grad av tilrettelegging



*Eksempeltrase: fra Folkehøgskolen i Rollag til Lauvli i Sigdal.*

### Eksempeltrase

Traseen starter fra Folkehøgskolen på vestsiden av elven i Rollag. Skolen har parkeringsplasser og er i tillegg tilrettelagt for andre aktiviteter og er derfor et sosialt knutepunkt. Her går det allerede en turveg frem til Tråenbroen. Traseen vil følge denne turvegen langs elva til broen og vil der krysse den. Dette er like over det gamle vadestedet hvor ferdende fra Nordmannslepa krysset elva i mange år. Traseen går gjennom det kulturelle knutepunktet med bygdetunet og stavkirka

og opp i dalsiden til naturreservatet. Her brukes eksisterende skogsbilveger, merkede seterstier og andre stier. I Rollagsfjell går traseen forbi flere setrer hvor det vil være mulig å tilrettelegge for overnatting. Traseen avsluttes ved Theodor Kittelsens hus, Lauvli i Sigdal hvor det i dag er et museum og hvor opplevelsen av eventyr og malerier vil forsterke inntrykket (eller traseen kan gjøres andre veg og da vil maleriene være en oppvarming før det virkelige landskapet). Langs hele traseen vil man kunne koble på aktiviteter og lokal næring.

## Aktiviteter langs traseen

Informasjon og orienteringspunkter samt utfartspunkter vil man finne tre steder på streknin-  
gen.

### Eventyrskogen

setervandring, fiske og jakt, sopp-  
tur, aktiviteter på setra, historiefor-  
telling, maling og tegning, skat-  
tejakt...



info

Bygdetun/stavkirke

info

Folkehøgskolen

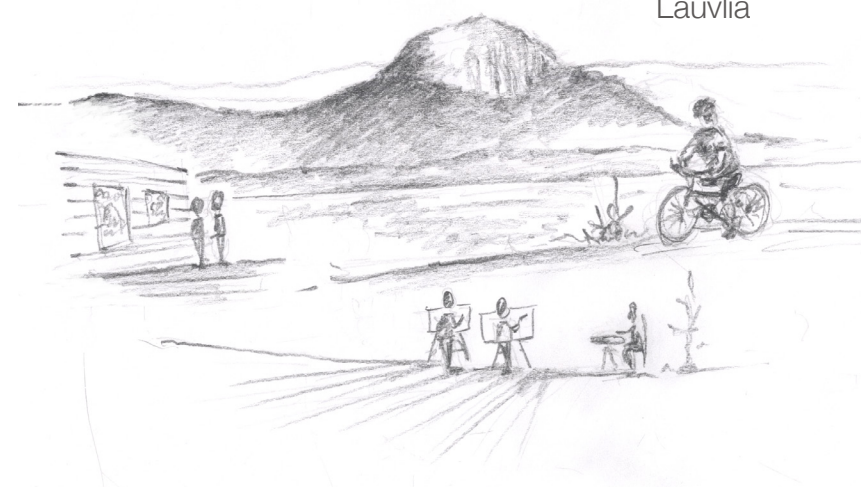


### Middelalderdalen

Sove i stabbur, spise lokal mat på stasjon,  
dresin, sykling, kultur og underholdning,  
kunnskapssenter, bading i elven, gårdsak-  
tiviteter...

info

Lauvli



### Kunstnerdalen

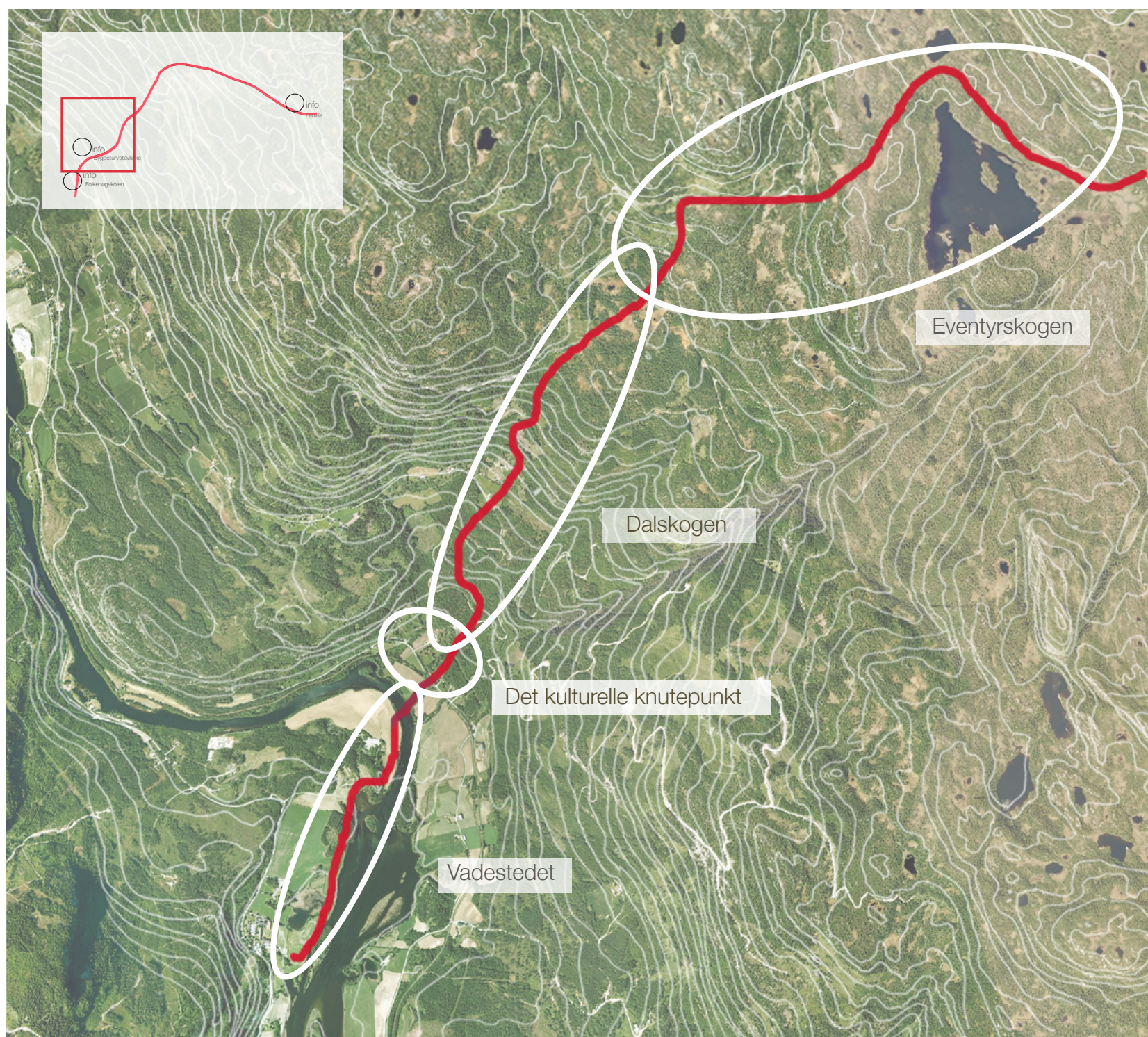
Sykling langs Soneren, Th. Kittelsens  
malerier, tegne- og malekurs, lokal mat,  
gårdsaktiviteter...



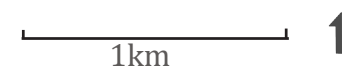
## Illustrerende utsnitt

Det illustrerende utsnittet er første del av eksempeltraseen og går fra folkehøgskolen og opp i verneområdet. I utsnittet deles traseen opp i flere sekvenser med hvert sitt tema i forhold til de natur- og

kulturkvaliteter de inneholder. Tilretteleggingen vil spille på disse kvalitetene og fremheve deres særpreg. Sekvensene er som følger:



Utsnitt/strekning fra eksempeltraseen. Strekningen er delt i fire sekvenser.





# Vadestedet

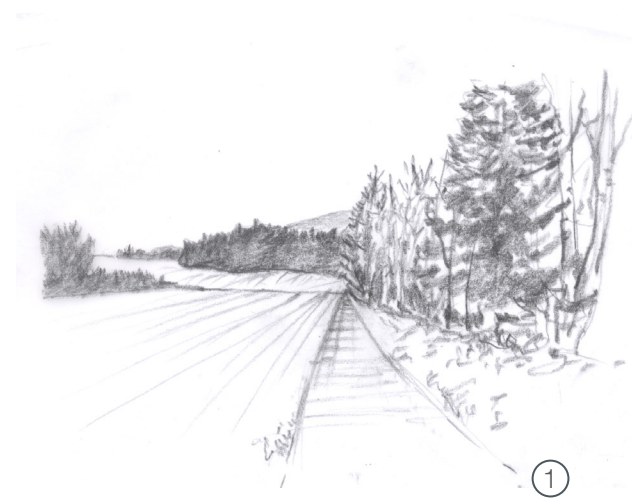
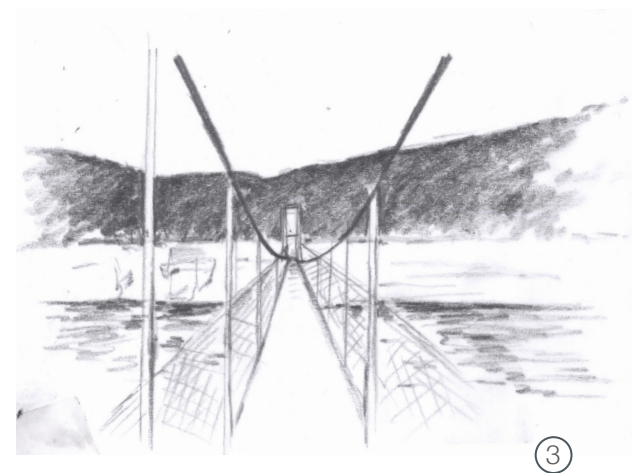
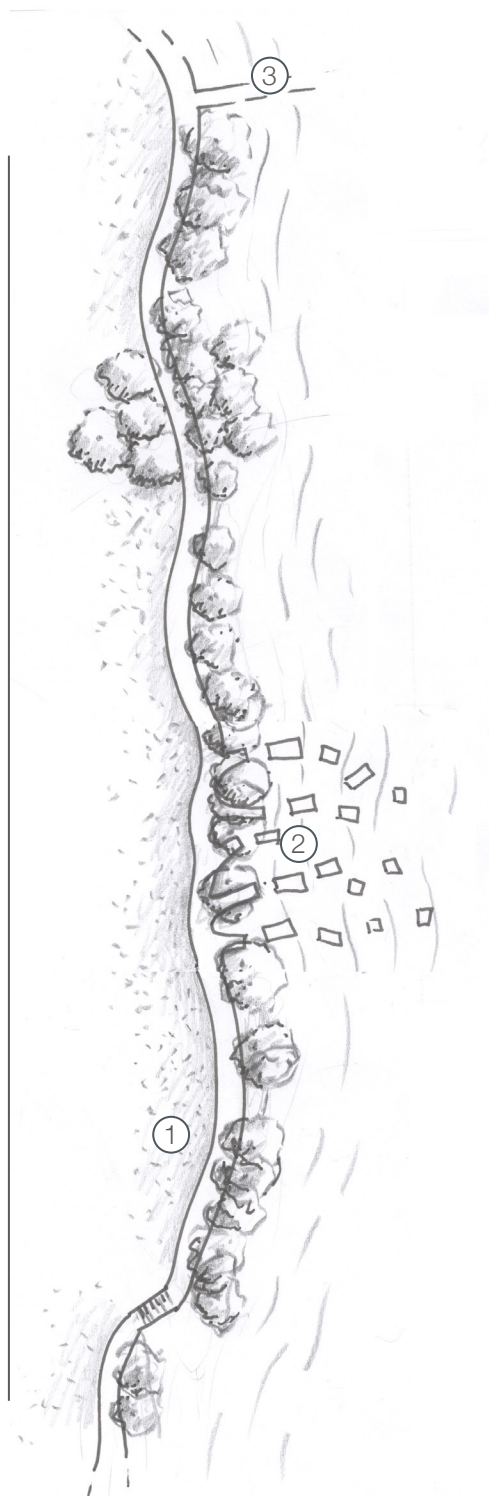


## Gamal tru:

*Nå 'n kleiær unner beina, kjem enn snart te danse - ellå gå enn veig som enn æller har gått før. (Flatin 1920:s27).*

## Opplevelse

Roen fra elva, stillheten, opplevelsen av å følge strømmen (eller gå mot den). Den kalde, mørke Lågen som en barriere som må krysses. Opplevelsen av å kjenne vannet på kroppen, å gjenoppleve vadingen, å tre ut i elva, følelsen av elvas storhet, elvas forandring fra det smale til det videre.



## Plassering og utforming av åren

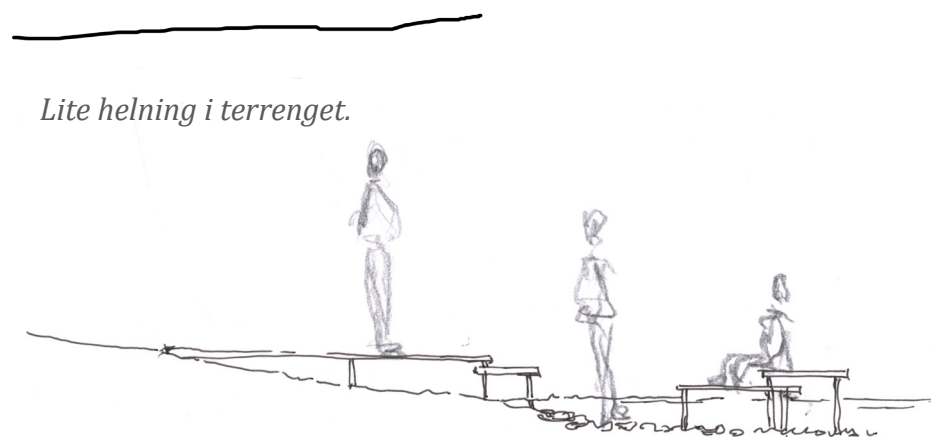
Stien er plassert i det flate terrenget langs elva, med et mer eller mindre gjennomskullig filter av trær i mellom stien og elven. Den ligger tydelig i terrenget og er adskilt fra omgivelsene. Dette gjør at det visuelle og auditive kommer i større fokus mens det taktile kommer i annen rekke.



*Romlige forhold og skalaforhold*

## Kobling til landskapet

Dette er et område hvor elva vider seg ut. Her har det i lange tider vært vading over elva og området fungerte som et vegkryss. Elva er den største fysiske barrieren i dalen. Stien slynger seg parallelt med elven. Små utstikkere går ned til elven og fortsetter ut i den i form av små brygger og brobiter. Det gamle vadestedet er blitt et oppholdssted og et sted hvor det er tilrettelagt for fysisk kontakt med elven. Noen steder er det tilrettelagt for å måtte vasse fra brygge til brygge, andre steder er det tilrettelagt for at rullestolbrukere skal kunne komme seg helt ned til vannet.



*Lite helning i terrenget.*

*Bryggene kan brukes til opphold eller bare for å komme i kontakt med vannet.*

## Potensial

- Til korte turer langs elva, også for de med barnevogn, rullestol eller lignende.
- Et sted å være og å møtes og evt bading i forbindelse med folkehøgskolen.
- Til markeringer i forbindelse med historisk ferdsel.
- Som en del av en større tur gjennom Trllemarka-Rollagsfjell.

*Turstien i landskapet.*





# Kulturelt knutepunkt

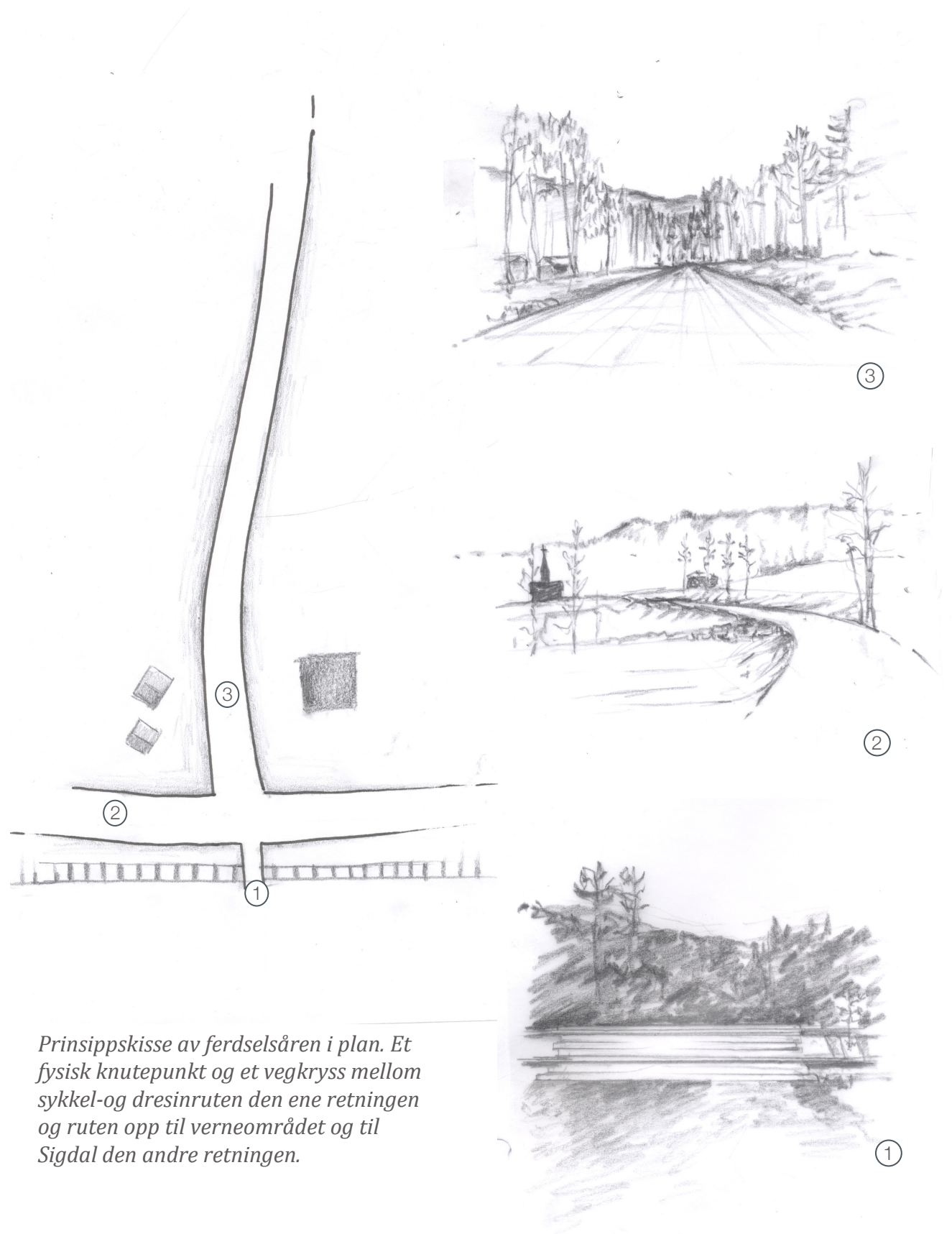


## Bytingar

Det var so jamt ute for det fyrr, at haugetye bytte til seg ungar, og la att av sine egne i staden. Det var so lengi ungen ikkje var døypt, at dei hadde magt til detta (Flatin 1920:39).

## Opplevelse

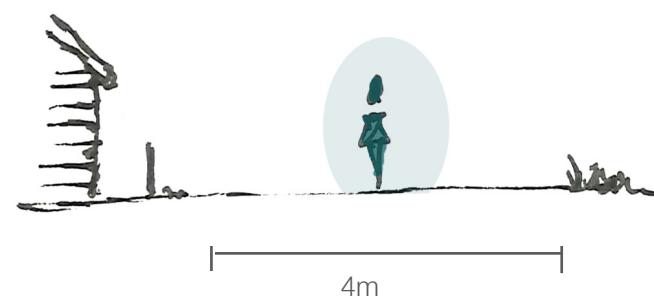
Topografien skaper her et lunt landskapsrom. Med bygdetun, stavkirke og prestegård finnes her et lite landskap som tatt fra fortiden. Et stille område som til tider kan oppfattes som øde og forlatt. Det er kulturlandskap rundt bebyggelsen og det hele er omringet av den skoglagte dalsiden.



Prinsippskisse av ferdselsåren i plan. Et fysisk knutepunkt og et vegkryss mellom sykkel- og dresinruten den ene retningen og ruten opp til verneområdet og til Sigdal den andre retningen.

## Plassering og utforming av åren

Her eksisterer godt tilrettelagt kjøreveger med asfalt eller grus. Både dimensjoner og helning er i forhold til kjøretøy. Det er stor avstand til vegetasjon og bebyggelse rundt. Den som går har dermed mindre kontakt med naturen og mer med det menneskeskapte.

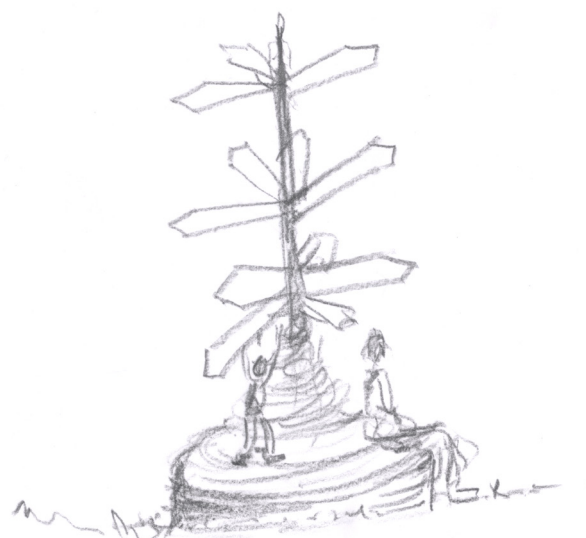


*Romlige forhold og skalaforhold.*

*Lite hellning i terrenget.*

## Kobling til landskapet

Et rolig sted i midten av kulturlandskapet for pause og opphold. Et utfartssted for dem som kommer fra sykkelruten og et knutepunkt mellom *Eventyrskogen rundt* og *Eventyrskogen på tvers*. Et sted å lade batteriene før den tyngre delen opp i dalsiden. Det vil tilrettelegges bedre for opphold og pause. Samlede sitteplasser og spiseplasser. Her vil det også være informasjon og orientering om historie og om attraksjoner rundt.



*Et sted for hvile og orientering.*

## Potensial

- For kulturelle aktiviteter.
- Utfartspunkt, møtested for opphold og piknik
- For kulturelle besøk av stavkirke og bygdetun.
- Et informasjonspunkt.
- En del av en lengre tur fra Numedal til verneområdet eller til Sigdal.

*Krysset ved bygdetunet.*





# Dalskogen

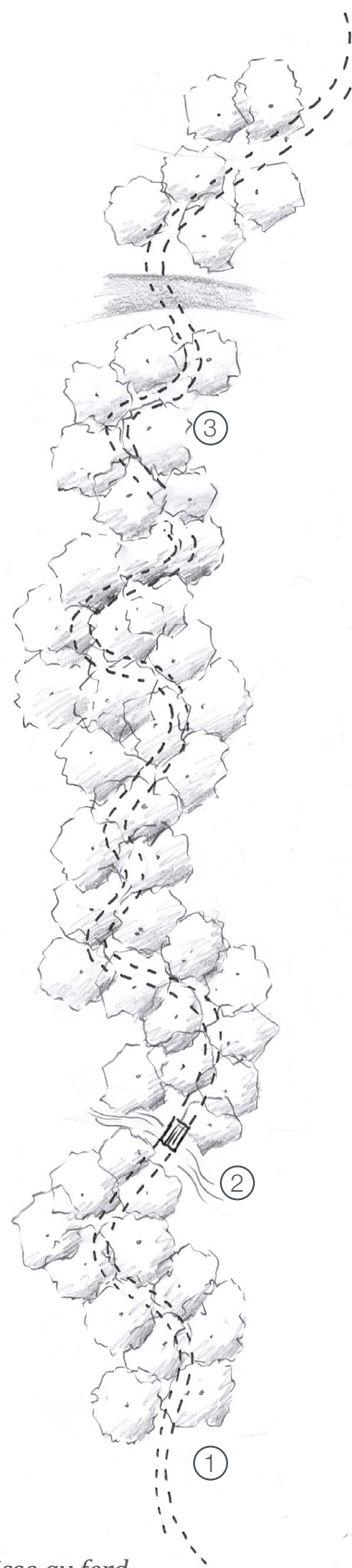


## Haugtussejenta

*Eg saag upp, og daa fekk eg sjaa eit menneskje paa storleik som ein ti-tolv aars gjentunge, og det koltes som ho hadde blaa-graa klær. (...) Bikja flaug med og snusa, men ikkje let i seg, og det hadde ho no gjort, hade det vori rektig folk. (Flatin 1920:34).*

## Opplevelse

Den mørke, mystiske skogen. Her tettner skogen til, det blir mindre lys, mer fuktig og skogens lyder trer frem. Topografien er brattere og det er fysisk hardere å bevege seg opp i det stigende terrenget. Man kan få følelsen av å være på veg et sted, i aktivitet. Til tider åpnes vegetasjonen og man får glimt av dalsiden på den andre siden eller dalen. Lyd av små bekker. Når skogen er tett kan det føles uoversiktelig



Prinsippskisse av ferdselsåren. Stien går mellom trær og over bekker.





## Plassering og utforming av åren

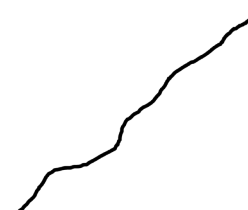
Her følger traseen gamle stier og krysser noen skogsbilveger. Noen steder krysser den små bekker. Stien har naturlig dekke og beveger seg mellom trærne. Man har nær kontakt med vegetasjonen rundt, men allikevel er man beskyttet fra grener i ansiktet og fuktige bekker.



*Romlige forhold og skalaforhold.*

## Kobling til landskapet

Her er det tilrettelegt med små hint om sagn og myter om hulder og troll mellom trærne med små broer, stiger opp til utkikkspunkter osv. for å oppleve små og store detaljer i landskapet. Noen steder er det tilrettelagt for hvile.



*Bratt hellning i terrenget.*

## Potensial

- For korte turer i terrenget.
- For turer med lokal guide.
- Som del av en lengre tur opp til verneområdet eller fra Numedal til Sigdal.



*Små hint i skogen er med på å skape mystikk og følelsen av å være på oppdagelsesferd.*

*stien i skogen.*



# Eventyrskogen



## Huldretjønn

*Fisk som var fiska i huldretjønnar, var jamt tekin att fraa fiskarane naar dei la seg til a sova, og det hende at dei vart kasta uti vatne sjølve med. Ein gut hadde lagt seg til å sova soleis og vart kasta uti, men dei andre fekk tak i'n att; etter den dagen var han halt. (Flatin 1920:103)*

## Opplevelse

Her åpner skogen seg gradvis til mer lys og luft. Terrenget er variert, det samme er underlaget man går på. Fra flate, fuktige myrer til harde fjelltopper. Naturen virker vill og urørt. Følelsen av å vandre i naturen. Kontakt med seterkulturen og bruk av setrer. Lukten, følelsen og smaken av den ville skogen.



*Prinsippskisse av ferdselsåren. Stien slynger seg mellom fjellknauser, rundt tjern, gjennom skoger og over myrer.*



## Plassering og utforming av åren

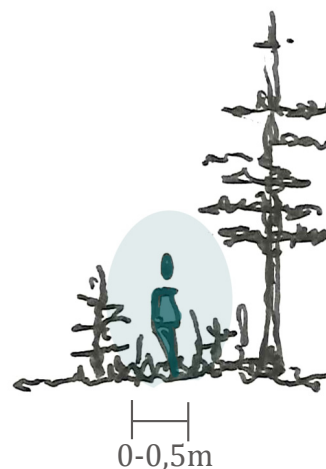
Minimalt med tilrettelegging. Her er stiens plassering viktigst for opplevelsen. Gamle seterstier brukes. Man får direkte kontakt med vegetasjon, fjell, dyr og vann.

## Kobling til landskapet

Her åpner også muligheten seg for aktiviteter som sopptur, fiske og jakt. Gamle setervoller og seterbygninger viser spor av mennesker og kan brukes til overnatting, matoppvarming eller andre aktiviteter. Stiene fører en til områder for disse aktivitetene.

## Potensial

- For dagsturer eller flerdagsturer i naturreservatet.
- Som del av en lengre tur mellom Numedal og Sigdal.
- Som del av en setervandring.



*Romlige forhold og skalaforhold.*



*Kupert terreng.*

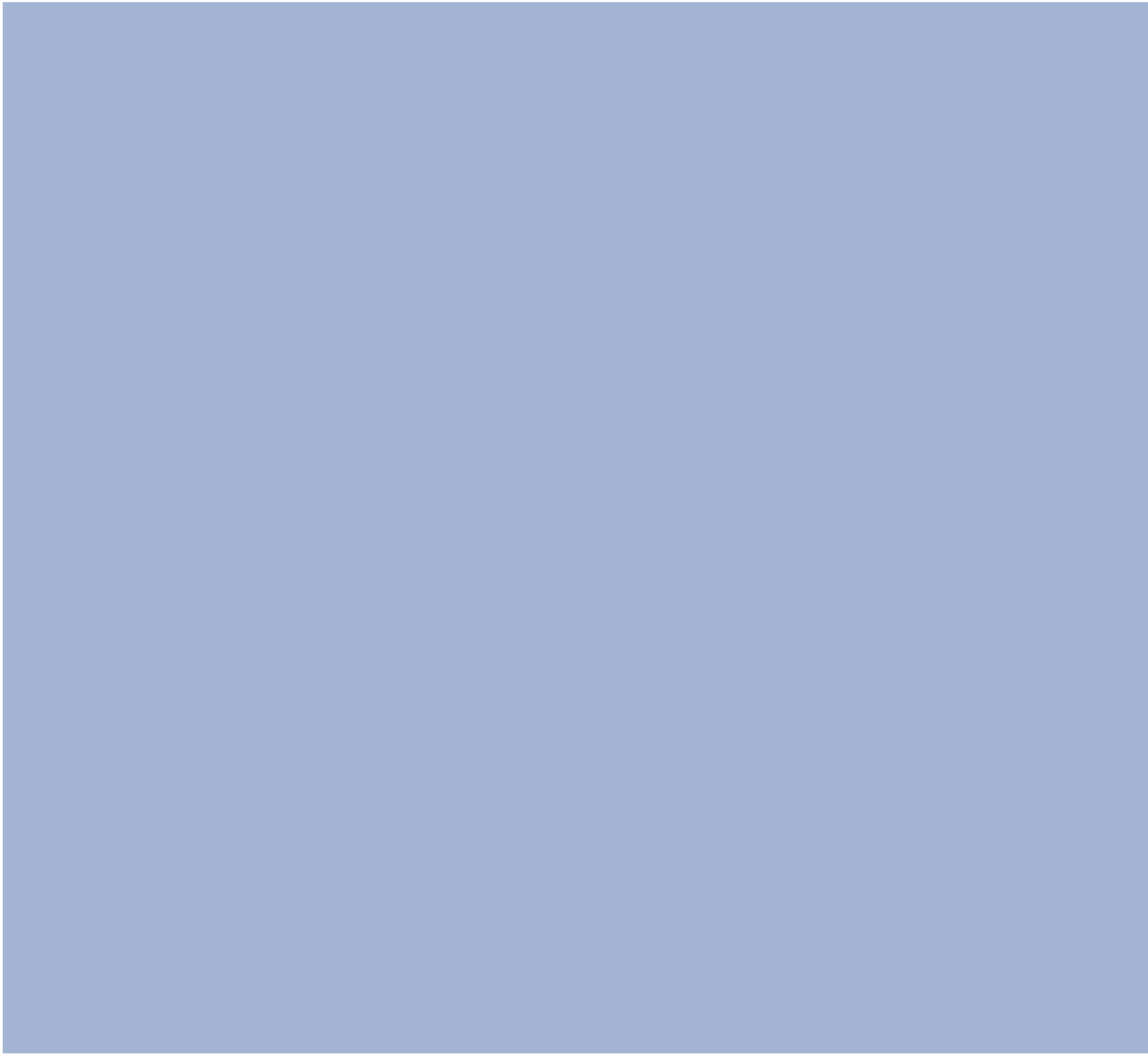


*Å gå gjennom setervoller og stoppe på seter blir en del av opplevelsen.*



*Stien i eventyrskogen.*





## DEL 4: DRØFTING

Kapittel 7: Drøfting

Kapittel 8: Konklusjon

## Kapittel 7: Drøfting

I denne delen vil jeg drøfte noen av resultatene fra caset sett i kontekst av den teoretiske delen. Jeg vil gjøre dette under noen tema som har vist seg å være sentrale i metoden.

### Forankring

Del 3 illustrerer ved et eksempel fremgangsmåten for planlegging som var resultatet av del 2. De første skrittene i fremgangsmåten; kartlegging og bevisstgjøring er en omfattende prosess som bør gjøres grundig, noe som ikke ville vært mulig å gjøre i caset med hensyn til oppgavens omfang. Jeg valgte et undersøkelsesområde; Rollag, hvor det allerede er jobbet en del med dette, både i tilknytning til landskapsressursanalyser, studentoppgaver i forhold til utviklingsstrategier og samarbeid mellom lokale aktører for å ta i bruk landskapet som ressurs. Dette eksisterende arbeidet, sammen med egne registreringer er brukt som grunnlag for del 3A. Delen illustrerer det jeg mener er en relevant kjerne av de ressurser som finnes på stedet. Dette er et godt grunnlag for å arbeide videre med i de neste stegene i metoden. Jeg ønsket spesielt å bygge videre på den tredelte utviklingsstrategien fra den tidligere studentoppgaven. Dette gjorde jeg ved fysisk å knytte sammen de aksene som ble presentert i strategien, spesielt delstrategien "natur og opplevelse". Caset viste at ved metodisk å kartlegge et steds ressurser og bevisstgjøre befolkningen om ressursene, legger man grunnlaget for at planleggingen er forankret i stedet og det åpner for en aktiv medvirkning fra relevante parter som bruker landskapet. Dette var allerede en del av strategien fra den tidligere studentoppgaven som jeg baserte denne oppgaven på. I Rollag viste det seg at mange forslag og tanker om hvordan landskapet kunne brukes som ressurs var i gang og hadde blitt satt ut i praksis, også når det kom til å bruke ferdselsårer som verktøy. Den Europeiske landskapskonvensjonen understreker viktigheten av medvirkning i planlegging. Dette er nødvendig for en god forankring i stedet og for at planleggingen skal kunne bidra til en bærekraftig stedsutvikling. Med tanke på planlegging for ferdsel er det nødvendig å ha tilstrekkelig kunnskap om stedet og dets særpreg for å kunne iscenesette dette. Dette ble tydelig i caset da flere muligheter for iscenesetting og struktur tydelig tredde frem allerede da kunnskapen om stedet ble fordypet.

### Styrket samarbeid

Det foreslåtte nettet av turruter og sykkelruter i Rollag-området vil ta opp igjen gamle koblinger mellom Rollag og omkringliggende steder, men dette gjøres på en ny måte med ny bruk og nytt tema. Dette nettverket er avhengig av et samarbeid mellom Rollag kommune og nabokommunene, spesielt Sigdal. I og med at det allerede er et påbegynt samarbeid mellom kommunene, vil ferdselsstrukturen kunne styrke det eksisterende samarbeidet, føre til sterkere regionalt samarbeid og dermed styrke regionen. Det finnes også samarbeidsprosjekter innad i kommunen slik som Stabburnsnatt. Også her kan samarbeid styrkes ved en felles rute som knytter sammen disse prosjektene. Samtidig vil lokale og regionale samarbeid være avgjørende for planleggingsprosessen, prioriteringer ved tilretteleggingen og bruk av ferdselsårene. Konkret vil denne strukturen kunne brukes



i reiselivsprosjekter med landskapsopplevelse som mål, i tillegg vil den kunne brukes til rekreasjon og friluftsliv for fastboende og hytteturister. Samarbeid er altså et nøkkelord. En slik struktur kan bli tilrettelagt steg for steg, dette vil kreve prioriteringer av strekninger, noe som igjen faller på motivasjon og midler for hva som bør prioriteres. Struktur kan også ha stor betydning for hvordan man orienterer seg i landskapet, hvordan formene i landskapet oppleves og hvordan bevegelsesmønsteret blir.

## Å skape situasjoner

Et mål i denne oppgaven er å tilrettelegge for opplevelse. I teoridelen kom det frem at bruk av alle sanser samt aktiv deltakelse i landskapet er viktige faktorer for en helhetlig opplevelse. Dette vil bidra til å skape mening. I tillegg er vår kunnskap om stedet avgjørende for den opplevelsen vi får og hvordan denne kunnskapen formidles kan være med å skape hele opplevelsen. Når man iscenesetter landskapet ved hjelp av ferdselsåren, er dette altså ikke ved at den som beveger seg får se en sekvens av "lysbilder", det er heller situasjoner hvor alle sanser trigges og hvor den ferdende er en aktiv deltaker i det han eller hun opplever.

Estetikk kan være et viktig element i planleggingen, allikevel er ikke hensikten å skape et design for designets skyld, det er heller å skape situasjoner for den besøkende og å tilrettelegge for møter; møtet mellom menneske og landskap, menneske og natur, kultur, nåtid og fortid. Møtet med stemninger i landskapet som skaper opplevelser. I det varierte landskapet i Rollag finnes flere anledninger for allsidige sanseopplevelser. I Rollag er stedets ikke-fysiske verdier en viktig del av iscenesettelsen.

Jeg har valgt å gå bort fra tradisjonelle informasjonstavler for å formidle historien til stedet for heller å spille på flere sanser og for å gjøre den ferdende mer aktiv i opplevelsen. Ved bruk av hint om stedet og dets betydning vil ferden bli mer lik en oppdagelsesferd. Den konkrete kunnskapen med informasjon om historiske hendelser, kart og skriftlig orientering om området og tilbud er forbeholdt knutepunktene for å forsterke deres posisjon som knutepunkt og orienteringspunkt. Noen av informasjonen må man få utdype hos lokalkjente, noe som er et godt samtaleemne for å komme i kontakt med lokale.

Eksempelstrekningen i Rollag som går fra folkehøgskolen til verneområdet Trillemarka-Rollagsfjell har jeg valgt å dele opp i fire sekvenser. Dette for å tydeliggjøre de forskjellige delene av ferden og landskapene her og for å tilrettelegge for forskjellige brukere. Den samme metoden for iscenesetting er brukt, men på forskjellig vis, noe som illustrerer hvordan man kan tilrettelegge for forskjellige opplevelser. Gjennom å legge en flat grusveg som er ryddet for vegetasjon, som ved vadestedet, vil man få en annen sanseopplevelse enn å gå på en opptrukket sti i fuktig skog hvor man får grener i ansiktet, som i naturreservatet. I sistnevnte område vil man i større grad oppleve landskapet gjennom den taktile sansen og lukter fra grener og bakken vil være nærmere og mer intense. I det første eksemplet vil stien være et mer tydelig element visuelt i landskapet og vil dermed kunne understreke kurvaturene i landskapet eller dybdefølelsen. Til sammen forteller sekvensene en historie

om landskapet, fra elven som møtested og vegkryss til fjellets mystikk. Plasseringen av ferdselårene er gjort for å gjøre de forskjellige landskapstyper, steder og sanseopplevelser tilgjengelige. De er plassert stort sett på eksisterende traseer fordi disse representerer en verdi som kulturarv og opplevelse av kultur og fordi de gjør spesielt interessante steder tilgjengelig. I prinsippet kunne det ha blitt etablert nye ferdselsårer, men jeg så dette inngrepet som unødvendig. Ved å plassere nye årer mener jeg man ville gått glipp av en unik opplevelse det gir å bevege seg på gamle seterstier, kirkeveger osv.

## Verdiskaping som mål

Det er et ønske at metoden i denne oppgaven skal kunne bidra til stedsutvikling. Det skal være mulig for lokale aktører i Rollag å bruke de prinsippene for planlegging jeg har foreslått der. Jeg har derfor valgt ut en eksempelstrekning hvor jeg har demonstrert iscenesetting og som skal kunne brukes andre steder og på andre måter. Strekningen kan brukes for eksempel som del av pakketurer opp i Trillemarka-Rollagsfjell for å oppleve noe av stedets natur, kultur og historie og kan dermed også kombineres med aktiviteter som fiske, historiefortelling, malekurs, baking på setra eller annet. Tilbakemelding fra lokale aktører viser at de ønsker en iscenesetting som er veldig konkret og tydelig, i den grad at det skal danne en forventning til og et bilde av stedet til turister. Jo mer konkret jo enklere å bruke i deres prosjekter. Å definere målgruppe, som her først og fremst er turister, men også lokale turgåere og turistverter viste seg å være til stor hjelp. I og med at iscenesetting i denne oppgaven er på det mer overordnede planet, ville det vært en spennende oppgave å forstette med en mer detaljert tilrettelegging og iscenesetting i neste omgang. Gjennom prosessen fra kartlegging til konkrete tiltak vil forhåpentligvis lokalbefolkningen få et styrket selvbilde med tanke på eget hjemsted og ved å synliggjøre særpreget og kvalitetene vil verden utenfor få mer interesse for stedet.

## Nye problemstillinger i caset

Gjennom å jobbe med undersøkelsesområdet Rollag har det kommet opp flere tema som er relevant og som jeg mindre eller større grad ble nødt til å ta stilling til i caset. Disse er som følger:

**Snølagte landskap:** I caset tok jeg utgangspunkt i ferdselsårer i et landskap som er snøfritt. Med et snølagt landskap kommer det nye utfordringer, nye muligheter og ikke minst nye opplevelser. Deler av traseen nede i dalen og i naturreservatet kan merkes og brukes som skiløyper om vinteren. På grunn av terrenget vil traseen i dalsiden ikke være ideell til dette. Ved å brøyte adgangsveger til naturreservatet, kan løypa i Trillemarka-Rollagsfjell fint brukes.

**Romlige og estetiske prinsipper:** Problemstillinger slik som skalaforhold, variasjon, helhet og særpreget var naturlige å ta hensyn til i caset. I Rollag skal det være en helhet i strekningen, men samtidig en variasjon med forskjellig særpreget i de forskjellige

sekvensene. Skalaforholdet til ferdselsåren i forhold til landskapet rundt og mennesket i forhold til ferdselsåren er også med på å skape opplevelsen.

**Tålegrense for inngrep:** Relativt sett er det ikke blitt gjort veldig store inngrep i eksempelområdet. Av de inngrepene som er gjort ligger de største i dalen ved tilretteleggingen av ferdselsåren langs elven og installasjoner ut i elven. Det er i dalen det allerede er gjort mest inngrep og hvor det ble vurdert at landskapet best ville tåle det.

**Landskap i endring:** Som den Europeiske landskapskonvensjonen understreker, er landskapet i stadig endring. Noe er viktig å ta vare på mens annet glir naturlig videre til nye formål og fysiske former. Ferdselsårer finner vi overalt og også disse er i forandring. Nye bygges, noen forandrer bruk mens andre ubrukte forsvinner helt bort. Dette kan være helt greit i og med at man ikke kan beholde alt, mens noen ganger bør man tenke på hvor viktig ferdselsåren er for bruk, landskap og kultur. Prioriteringer må til. Caset i Rollag er et bidrag til ny bruk og det vil være spennende å se den videre utviklingen av landskapet i Rollag.

**Kjennskap til området:** Case-området mitt i Rollag er et område som byr på mange ressurser. Når det kommer til eksisterende ferdselsårer finnes det en rekke av disse, også en del som ikke finnes på kartet. Jeg har tatt utgangspunkt i noen av de eksisterende ferdselsårene men jeg mener det ligger et stort potensial i flere eksisterende stier. Ved bedre kjennskap til deres plassering og historie mener jeg man kan finne mange flere situasjoner som egner seg godt for å iscenesette områdets særpreg.

## Bruk av metoden

Den utviklede metoden skal kunne brukes av lokale samfunn og kommuner. Den skal kunne anvendes i samfunn i lignende situasjoner som kommunene berørt av verneområdet Trillemarka-Rollagsfjell men også i andre typer landskap som ikke nødvendigvis er berørt av vernede områder. Metoden skal også kunne brukes i større, regionale sammenhenger. Jeg mener det for eksempel i regionalparker skal være mulig å bruke metoden. Svakheter ved dette er at det i større områder kan være vanskelig å kartlegge grundig, for eksempel med hensyn til stadkjensle, samt å samkjøre prosessen. På den annen side er det positivt med samarbeid mellom flere små samfunn for å få mer ut av metoden.

I og med at metoden er avhengig av at ressurser blir gjort tilgjengelige, av motivasjon hos lokale aktører og av samarbeid er det begrenset hvor mye den kan bli pålagt et samfunn. Den må være ønsket.

En stor styrke ved metoden er at den sikrer medvirkning fra lokale aktører. Den tar utgangspunkt i lokale kvaliteter og lokalbefolkningen skal føle eierskap til de endelige prosjektene. En del av metoden er å se ressurser og muligheter landskapet. Til dette trengs lokalbefolkningen, men det kan også være nødvendig med aktører utenifra som har et annet blikk på stedet. Det ultimate er altså en kombinasjon av lokale og eksterne aktører. Fagpersoner er nødvendig for flere av stegene i metoden, samtidig som lokalbefolkningen spiller en stor rolle. Sammen kan disse to parter planlegge slik det blir mest hensiktsmessig for utviklingen av lokalsamfunnet.



## Kapittel 8: Konklusjon

I denne oppgaven har jeg jobbet med å dokumentere ferdselsårsers kvaliteter og dens betydning for opplevelsen av landskapet. For å kunne bruke disse kvalitetene i stedsutvikling på en klar og effektiv måte, så jeg det nødvendig å utvikle en metode eller fremgangsmåte. Jeg har utforsket flere tema og metoder som til sammen dannet grunnlaget for denne fremgangsmåten. Mitt bidrag gjennom dette arbeidet har derfor vært å bruke eksisterende kunnskap og å sette dette inn i et nytt system. Gjennom dette har jeg jobbet med overordnede prinsipper og verdier som gjennom planlegging av ferdselsårer i et case har blitt konkretisert. Ved å jobbe metodisk gjennom hele oppgaven, har det sikret at jeg på den ene siden har kunnet bringe undersøkelsesområdet jeg har jobbet med noe nytt kvalitativt sett gjennom turruter, møteplasser og et sammenbindende konsept, samtidig vil dette bidraget underbygge stedets eksisterende særpreg og egenart og det lokale samfunnet vil føle eierskap til prosjektet. Jeg har jobbet med en todelt problemstilling. På den ene siden med hvordan man kan skape opplevelse av landskapet ved hjelp av ferdselsårsers plassering, utforming og kobling til landskapet. På den andre siden med hvordan planlegging for slik opplevelse bør gjennomføres for at det i størst mulig grad skal bidra til stedsutvikling. Jeg vil begynne med å svare på mine to underordnede problemstillinger for så å svare på oppgavens overordnede problemstilling.

### *1. Hvordan kan tilrettelegging for ferdsel påvirke opplevelsen av landskapet?*

Denne problemstillingen ble besvart i kapittel 2 og 3 i del 2. Gjennom å definere en overordnet struktur kan man påvirke bevegelsesmønster og møteplasser, men kan også påvirke hvordan mennesker orienterer seg i landskapet i og med at man oftest orienterer seg ut ifra ferdselsårer. Man kan iscenesette landskapet gjennom ferdselsårens plassering, utforming og kobling til landskapet og gjennom dette skape en opplevelse av omgivelsene.

### *2. Hvilke prinsipper er viktig å ta hensyn til når man tilrettelegger for ferdsel som ledd i stedsutvikling?*

Først og fremst er det viktig med forankring i stedet og dets egenart. Gjennom analyser av både det materielle og i-materielle landskapet vil man få kjennskap til dets særpreg og identitet og dets bruk. Det er også viktig å bevisstgjøre brukere og planleggere av landskapet av de ressursene det består av slik at det kan brukes som arena for samarbeid samt å sikre medvirkning av relevante parter. Det er viktig ved planlegging av ferdselsstrukturen at man vurderer strategiske grep for å styrke samarbeid og tilgjengelighet. Når man iscenesetter landskapet er det viktig å tilrettelegge for bruk av alle sanser og for aktiv deltakelse og innlevelse i landskapet. Dette gjennom å underbygge stedets særpreg, egenart og atmosfære. Man kan ta i bruk kulturminner, materielle og immaterielle. Man bør også ta i bruk prinsipper for estetisk planlegging av ferdselsårer slik som bruk av kontraster, overraskelsesmomenter og variasjon i romlighet. Tabellen på neste side viser hvilke punkter man bør ta hensyn til i fremgangsmåten for planlegging og hva man bør ha som mål for det ferdige produktet man planlegger.

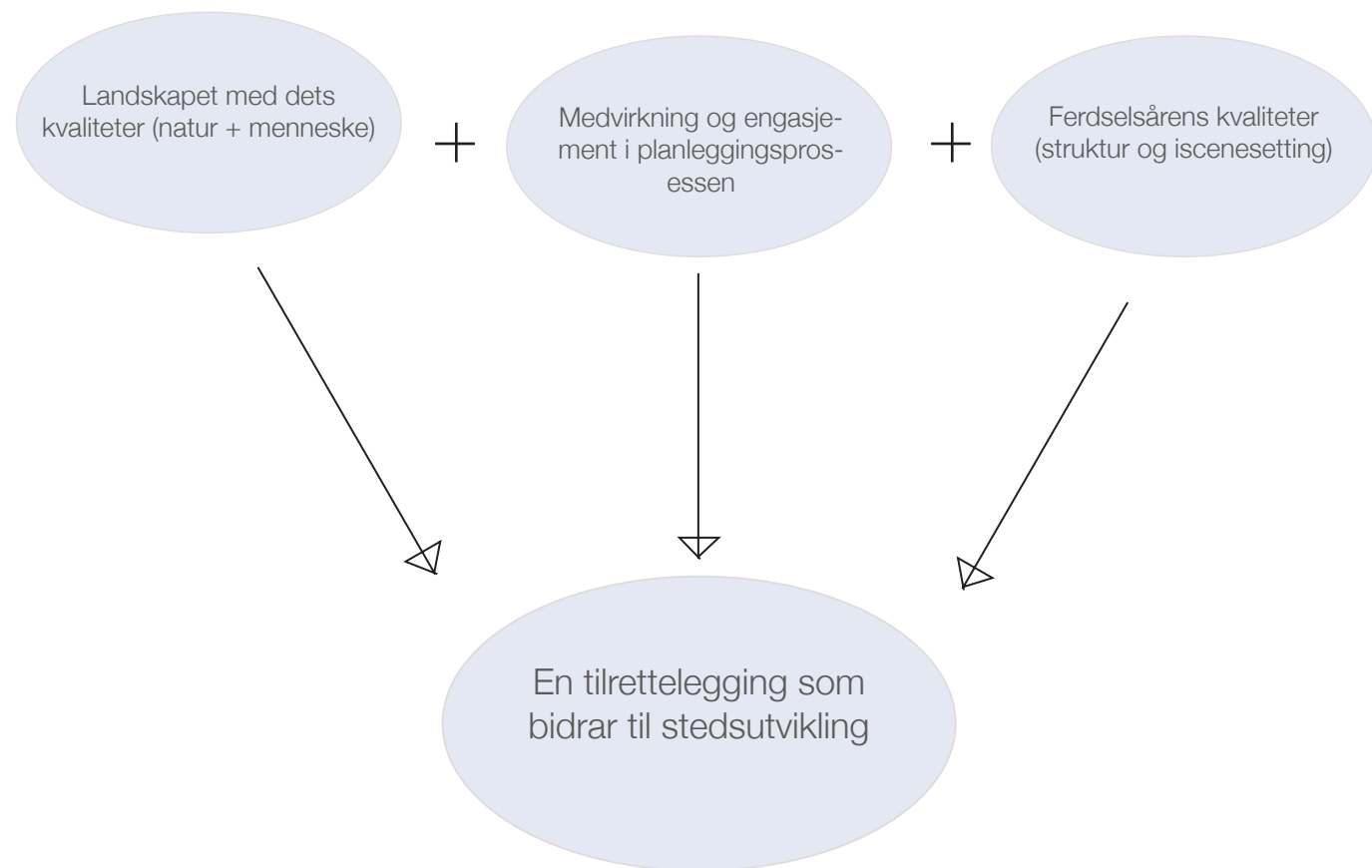
Punkter å ta hensyn til i fremgangsmåten	Mål for det ferdige produktet
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Registrering av materielle kvaliteter. Natur og kultur</li> <li>- Registrering av immaterielle kvaliteter som historie, identitet og stemninger.</li> <li>- Undersøke menneskers forhold til landskapet (stadkjensle).</li> <li>- Bevisstgjøring av landskapet som ressurs og arena for samarbeid.</li> <li>- Medvirkning i planleggingsprosessen.</li> <li>- Samarbeid med eksisterende prosjekter.</li> <li>- Kombinasjon av fagpersoner og lokale aktører.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bruk av kultur- og naturkvaliteter, både materielle og immaterielle kulturminner til å fremheve særpreget.</li> <li>- Tilrettelegging for opplevelse med alle sanser.</li> <li>- Tilrettelegging for aktiv deltakelse i landskapet.</li> <li>- Strategisk kobling og forsterking av knutepunkter.</li> <li>- Nye/forsterkede fysiske møteplasser.</li> <li>- En arena som kan brukes for samarbeid av eksisterende og nye prosjekter og aktører.</li> <li>- Et prosjekt basert på den lokale kulturens premisser.</li> </ul>

*Tabellen viser hvilke punkter man bør ta hensyn til i fremgangsmåten for planlegging og mål man bør ha for det ferdige produktet man planlegger.*

Oppgavens problemstilling:

*Hvordan tilrettelegge for ferdsel i et område som et ledd i stedsutvikling?*

Metoden jeg har jobbet etter, tar utgangspunkt i et landskap med dets ressurser på den ene siden og ferdselsårer med deres kvaliteter på den andre. Tilretteleggingen gjøres ved å kombinere disse gjennom kartlegging, bevisstgjøring, planlegging og til slutt utførelsen av konkrete tiltak. I caset mitt har jeg testet ut denne metoden. Dette er gjort teoretisk og derfor er konkrete tiltak bare foreslått. Resultatene har gitt kunnskap om hvordan man kan bruke tilrettelegging for ferdsel som et ledd i stedsutvikling.



*Figuren viser overordnede komponenter som tilsammen bidrar til at tilrettelegging for ferdsel i et område kan fungere som et ledd i stedsutvikling.*







## DEL 5: KILDER

Kilder  
Etterord



## Kilder

Albertsen N. 1999: *Urbane atmosfærer*. I *Sociologi i dag* nr 4, 1999 s 5-29.

Berg S. K. & Nesbakken A. 2009: *I pilgrimenes fotefar. Pilegrimsleden som verdiskapingsprosjekt*. –NIKU Rapport 33.

Bischoff A. 2005: *Stien i ytre og indre landskap*. Essay skrevet i forbindelse med forskerкурset "Naturopplevelse, forvaltning og tilrettelegging" ved UMB 2005. Hentet fra: <http://teora.hit.no/dspace/handle/2282/695> (27. April 2011).

Brenne C. et al. 2010: *Landskapsressursanalyse Sigdal*. Studentoppgave i LAA360, ILP, Ås.

Clemetsen M. & Knagenheim T. Knutzen. 2009: *Landskapsressursanalyse for Trillemarka-Rollagsfjell*. Aurland Naturverkstad.

Clemetsen M. & Krogh E. 2010: *Landskapsressursanalyse. Verktøy for mobilisering, stedsbasert læring og verdiskaping*. I Haukeland P. I. (red) 2010: *Landskapsøkonomi*. Telemarksforskning.

Clemetsen M. & Krogh E. & Thoren K. H. 2011: *Landscape perception through participation: Developing new tools for landscape analysis in local planning processes in Norway*. I Jones M. & Stenseke M 2011: *The European Landscape Convention*. Springer.

Cullen G. 1971: *The concise townscape*. Elsevier Ltd, Storbritannia.

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

Echániz I. E. 2006: *Infrastructure and landscape: roads*. Council of Europe, T-FLOR (2007) 10.

Europarådet 2000: *Europeisk landskapskonvensjon*. Hentet fra: [http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging\\_plan-\\_og\\_bygningsloven/landskapskonvensjonen/om-konvensjonen/europeisk-landskapskonvensjon-norsk-teks.html?id=426184](http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan-_og_bygningsloven/landskapskonvensjonen/om-konvensjonen/europeisk-landskapskonvensjon-norsk-teks.html?id=426184) (13.01.11).

Evju C. H. 2008: *Destinasjon landskap: Numedal - turisme og stedsutvikling*. Diplomoppgave, AHO, Oslo.

Flatin T. 1920: *Gammelt frå Numedal IV-VII*. 2. Utgave. Olaf norli's forlag, Kristiania.

Friis B. K. 2008: *Seterreisa*. Diplomoppgave ved AHO 2008.

Haukeland P. I. 2010: *Det landskapsøkonomiske perspektiv*. I Haukeland P. I. (red) 2010: *Landskapsøkonomi*. Telemarksforskning.

Hongseth K. 2009: *Det gamle vegkrysset ved Traaen*. Artikkel i *Under varden* nr 1-2009.

Horten A. S et. al. 2010: *Nore-Trillemarka. Muligheter og nyskaping etter vernet*. Studentoppgave i LAA360, ILP, Ås.

Keane M. P. 1996: *Japanese garden design*. Charles E. Tuttle, Rutland.

Krogh E. 1995: *Landskapets fenomenologi*. Doctor scientarium thesis. Norges landbrukshøgskole, Ås.

Krogh E. 2010: *Det finnes et liv etter vernet! Sosial bevissthetsutvikling omkring Trillemarka*. Forelningsnotat fra forelesning i kurset Strategisk landskapsplanlegging, LAA 360 16/9 2010, UMB.

Lynch K. 1960: *The Image of the City*. The IMT press, Massachusetts og London.

Melvær A. L. Et al 2010: *Strategisk planlegging i Rollag kommune. "Happiness is being at Rollag"*. Studentoppgave i LAA 360, UMB, Ås.

Møyner K. 1994: *Gamle veger og vegfar. Bruk-vern-vedlikehold*. DN-håndbok 5, Direktoratet for naturforvaltning, Trondheim.

Selnes A. 1995: *Vandring langs gamle veifar: fra sagatid til nær fortid*. Tapir forlag, Trondheim.

Siegrist, D. 2010: *Verdiskaping i regionalparker i Sveits og Alpene*. I Haukeland, P. I. (red). Landskapsøkonomi. Telemarksforskning.

Skår M. & Gundersen V. & Krogh E. 2010: *Hvordan integrere hverdagsfriluftsliv i planleggingen?* Artikkel i Kart og Plan nr 4-2010.

Statens vegvesen 1997: *Veileder for estetisk utforming*. Statens vegvesen, Oslofjordforbindelsen.

Svardal S. 2010: *Betaling for landskap*. Telemarksforskning. Hentet fra: [http://www.tmforsk.no/publikasjoner/detalj.asp?r\\_ID=1725&merket=5](http://www.tmforsk.no/publikasjoner/detalj.asp?r_ID=1725&merket=5) (10 Mai 2011).

Tråen E. & Sjulstad S. & Grønseth J. 2001: *Livet langs Numedalslågen*. Hof : Villmarksfoto/ Bokprosjekt Lågen.

Tuan Y. 1977: *Space and place: the perspective of experience*. Edward Arnold, London.

Urry J. 2002: *The tourists gaze*. 2nd ed, Sage, London.

## Illustrasjoner:

Forside: <http://kittelsen.efenstor.net/displayimage.php?pid=111> (20. Mai 2011).

Reise.adressa.no: <http://reise.adressa.no/reise/article4105567.ece>

Gaukstad H. C. & Miller J. 2009: *Naturlig vis*. Kom forlag.

Carrilet J. 2010: *Corse*. 7<sup>e</sup> ed. Lonely planet Publications Pty Ltd 2010 og Place des éditeurs 2010, Paris.

## Elektroniske kilder:

URL 1: VER-DI. Om VER-DI. [www.VER-DI.eu](http://www.VER-DI.eu) (27 April 2011).

URL 2: Ordnett. <http://www.ordnett.no/ordbok>. Søkord "oppleve", søkord "fenomenologi". (27 April 2011).

URL 3: Jernbaneverket.no  
<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Historie1/Historisk-oversikt-jernbanen-i-Norge/> ( 10 Mai 2011)

URL 4: <http://paroisses89.cef.fr/neuilly/spip.php?article97> (5 Mai 2011).

URL 5: vegvesen.no  
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Turistveger> (5 Mai 2011).

URL 6: <http://www.santiago-compostela.net/> (11 April 2011).

URL 7: <http://parc-corse.org/> (11 April 2011).

URL 8: <http://verdiskaping.info/> (11 Mai 2011).

URL 9: [http://no.wikipedia.org/wiki/Theodor\\_Kittelsen](http://no.wikipedia.org/wiki/Theodor_Kittelsen) (11 Mai 2011).

## Intervjuer:

Personer fra Rollag bygdelag, Rollag kommune, Stabburnsnett, VER-DI prosjektet og andre lokale personer fra Rollag.



# Etterord

Jeg begynte mitt arbeid med denne masteroppgaven med temaene *ferdsel, landskap og stedsutvikling*. Dette var tre spennende tema å se på sammen men jeg innså fort at jeg ikke hadde gjort det lett for meg selv ved å begynne med tre så omfattende tema. Det har vært spennende å jobbe seg ned fra dette til en konkret metode. I tillegg til å ha et vidt tema har jeg også gapt over flere nivå, fra et veldig overordnet nivå til et mindre og konkret.

Jeg har i løpet av prosessen lært veldig mye. Ikke minst har det vært spennende å jobbe parallelt med en teoretisk del og et konkret case. Oppgaven har lært meg mye om bruk av teoretiske metoder i praksis og hvilke muligheter og begrensninger som finnes i dem.

Jeg håper oppgaven har bidratt med å illustrere ferdselsårsers potensial og kan inspirere til mer eksperimentering og utvikling av dette landskapselementet.

