

Torgil Hårstad Pålsrud

Vegarbeid som kulturmiljøprosjekt

Tilretteleggings- og formidlingsløsninger for lokal verdiskaping og vern gjennom bruk i prosjektene Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei

Masteroppgave i Kulturminneforvaltning

Veileder: Mattias Bäckström

Mai 2021



Bård Watn ved Kongevegen over Filefjell. Fotograf: Mads H. Pålsrud, 2017.

Torgil Hårstad Pålsrud

Vegarbeid som kulturmiljøprosjekt

Tilretteleggings- og formidlingsløsninger for lokal verdiskaping og vern gjennom bruk i prosjektene Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei

Masteroppgave i Kulturminneforvaltning
Veileder: Mattias Bäckström
Mai 2021

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Denne oppgaven tar for seg sammenhengen mellom valg av formidlingsløsninger og tilrettelegging, og strategiene vern gjennom bruk og lokal verdiskaping. For å se på dette er tre kulturmiljøprosjekter brukt som caser: Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og det pågående prosjektet Den Trondhjemske postvei. Disse tre prosjektene har mål om å legge til rette for friluftsliv og natur- og kulturopplevelser, og de bygger på hverandres erfaringer.

Problemstillingen er: Hvordan har formidlingsløsninger og tilrettelegging av kulturmiljø i landskap blitt viktige virkemidler for strategiene *vern gjennom bruk og lokal verdiskaping* i prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell, samt Den Trondhjemske postvei?

For å svare på dette bruktes to kvalitative metoder, dokumentanalyse og intervju, for å undersøke hvilke løsninger som prosjektene bruker. Dokumentanalysen ble gjort på grunnlag av prosjektrapporter og andre relevante dokumenter. En prosjektleder fra hvert prosjekt ble intervjuet for å få mer inngående informasjon om prosjektene. Andre sentrale kilder som har vært brukt er forskjellige nettsider, stortingsmeldinger og Statens vegvesens verneplan.

Oppgaven viser at de tre prosjektene har bidratt til lokal verdiskaping gjennom å legge til rette for at vernede veger kan brukes til friluftslivs- og opplevelsesformål. Og at formidling og tilrettelegging er viktig for at dette kan gjøres. Strategiene om vern gjennom bruk og lokal verdiskaping er, noe disse prosjektene viser, gjennomførbare i praksis, og de viser hvordan utfordringer rundt bruk og vern av kulturmiljø kan løses.

Abstract

This master's thesis deals with the connection between different choices of dissemination and facilitation, and the strategies of heritage preservation through use and value creation in local communities. Three heritage projects have been used as cases to look at this connection: The King's Road across Filefjell (Kongevegen over Filefjell), The King's Road across Dovrefjell (Kongevegen over Dovrefjell) and The Trondheim Postal Road (Den Trondhjemske postvei). These three projects aim to facilitate outdoor recreation and nature and cultural experiences.

The research question in this thesis is: How have different solutions of dissemination and facilitation of heritage in a natural landscape become important tools for the strategies of heritage preservation through use and value creation in local communities in the projects The King's Road across Filefjell, The King's Road across Dovrefjell and The Trondheim Postal Road?

Two qualitative research methods were used to investigate the choices that were made: document analysis and interview. The document analysis was made based on the different heritage project reports and other relevant documents. For more in-depth information about the projects, one project manager from each project was interviewed. Other key sources were various websites, government white papers and the Norwegian Public Roads Administration's heritage preservation plan.

This thesis shows how these three projects have contributed to value creation in local communities by facilitating heritage roads so they can be used for outdoor recreation and cultural heritage experiences. And dissemination and facilitation are important for this. The strategies for heritage preservation through use and value creation in local communities, are, as these projects show, achievable in practice. The projects show how challenges around use and preservation of cultural heritage can be solved.

Forord

Takk for disse to årene på det svært interessante og lærerike masterprogrammet Kulturminneforvaltning ved NTNU. Selv om det siste året ble så smått uvanlig med tanke på pandemien som krøp inn i Norge halvveis ut i andre semester.

Først og fremst vil jeg takke Tine Eikehaug, Marit Johansson og Elin Kanck Lorentzen for at dere stilte opp på intervju, digitalt fra hjemmekontorer på forskjellige steder i landet. Også takk til alle hos Seksjon for kulturarv i Møre og Romsdal fylkeskommune for et hyggelig og lærerikt praksisopphold.

Takk til alle mine medstudenter for gode diskusjoner, tilbakemeldinger og ikke minst for godt selskap. Studieårene ble ekstra interessant når jeg fikk bli kjent med dere.

Takk til familie og venner for all hjelp og støtte, og takk til kollegaene mine på Trondheim Kunstmuseum for hyggelige arbeidsavbrekk fra oppgaveskriving.

Til slutt vil jeg takke min gode veileder Mattias Bäckström. Takk for tålmodigheten, gode svar på mine lange, og til tider litt innfløkte spørsmål og for interessen du har vist for dette prosjektet.

Trondheim, mai 2021

Torgil Hårstad Pålsrud

Innhold

Sammendrag	i
Abstract	i
Forord	iii
Innhold	iv
Kapittel 1. Introduksjon.....	1
1.1. Oppgavens tema og problemstilling.....	2
1.2. Oppgavens avgrensning	3
1.3. Begrepsavklaring.....	4
1.4. Litteratur og kilder	6
1.5. Oppbygging av oppgaven.....	6
Kapittel 2. Teori og litteratur.....	8
2.1. Føringer, verdiskaping og vern gjennom bruk	8
2.1.1. Stortingsmeldinger og Verdiskapingsprogrammet.....	8
2.1.2. Teorier om kulturarv	12
2.1.3. <i>Tingenes metode</i>	13
2.2. Formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk	15
2.2.1. Skilting i kulturmiljøer	15
2.2.2. Miljødirektoratets veileder for innfallsporter	17
2.2.3. <i>Merkehåndboka</i>	18
2.3. Landskap og kulturminner	19
2.3.1. Den europeiske landskapskonvensjonen	19
2.4. Lignende oppgave	20
Kapittel 3. Metode.....	22
3.1. Valg av metode – forarbeid	22
3.2. Intervju og dokumentanalyse	24
3.3. Metodekritikk	25
Kapittel 4. Presentasjon av prosjektene.....	27
4.1. Kongevegen over Filefjell	27
4.1.1. Historie, verneplan og fredningsvedtak	27
4.1.2. Forprosjektet.....	30
4.1.3. Hovedprosjektet	32
4.2. Kongevegen over Dovrefjell	38
4.2.1. Historie, vern og bakgrunn.....	38

4.2.2. Forprosjektet.....	38
4.2.3. Hovedprosjektet	43
4.3. Den Trondhjemske postvei.....	44
4.3.1. Forprosjektet, historie, vern og vegen videre	44
Kapittel 5. Diskusjon.....	49
5.1. Vern og bruk av kulturmiljø i landskap	49
5.2. Lokal verdiskaping og vern gjennom bruk i de tre historiske vegprosjektene.....	51
5.3. Om formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk	55
5.3.1. Formidlingsløsninger	55
5.3.2. Tilrettelegging	59
5.4. Løsninger innen formidling og tilrettelegging som virkemidler for vern gjennom bruk og lokal verdiskaping	61
5.5. Muligheter og utfordringer med prosjektet Den Trondhjemske postvei.....	62
Kapittel 6. Sammendrag og konklusjon	64
Litteratur-, teori- og kildeliste	67
Intervju	68
Vedlegg	69
Spørsmål stilt under intervju	69

Kapittel 1. Introduksjon

Denne masteroppgaven handler om hvilke løsninger innenfor formidling og tilrettelegging som velges i prosjekter om kulturmiljø i et større omgivende landskap. Jeg tar for meg tre prosjekter som omhandler strategier for *vern gjennom bruk* av kulturmiljøer og *lokal verdiskaping* blant annet finansiert gjennom midler fra Verdiskapingsprogrammet til Riksantikvaren. Disse strategiene er føringer som er gitt fra statlig hold gjennom stortingsmeldinger om hvordan kulturmiljøer skal forvaltes.

Prosjektene jeg har valgt er Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og et pågående prosjekt om Den Trondhjemske postvei. Dette er prosjekter som arbeider med å ta vare på tre historiske veganlegg fra 1700-tallet, med mål om å legge til rette for vandreruter som fremmer friluftsliv, natur- og kulturopplevelser. Jeg har valgt å se nærmere på disse tre prosjektene fordi de til en viss grad bygger på hverandre og at de alle handler om hvordan de kan inkludere lokalsamfunnet i arbeidet med å legge til rette for at et kulturminne kan brukes og samtidig vernes.

Prosjektet om Den Trondhjemske postvei er helt i begynnelsen av sitt hovedprosjekt, noe som gjør temaene i denne oppgaven relativt dagsaktuelle. Videre er *vern gjennom bruk* av kulturmiljøer viktige tema som er fremmet gjennom stortingsmeldinger, sammen med *lokal verdiskaping*, som viktige strategier for kulturmiljøforvaltningen i Norge. Temaene er faglig interessante også fordi dette er strategier uten håndfaste tiltak. Ved å ta for meg tre relativt like prosjekt, kan jeg belyse noen av disse tiltakene.

Jeg ønsker å undersøke om de valgene som tas rundt formidling og tilrettelegging, slik som spesifikke konsepter og tekniske løsninger, står i et samspill med opplevelsen av kulturmiljøet og landskapet rundt, eller om valgene kan oppleves som forstyrrende elementer. Jeg vil se på hvordan prosjektene har forholdt seg til lokal verdiskaping og vern gjennom bruk og hvordan dette er blitt løst. Til slutt vil jeg kort ta for meg muligheter og utfordringer med prosjektet Den Trondhjemske postvei.

Laurajane Smith tydeliggjør i sin bok *Uses of Heritage* hvor viktig den emosjonelle tilknytningen og kulturelle bruken av kulturminner er for lokalsamfunn i dag.¹ Det har vært viktig for de tre prosjektene at de skal være lokalt forankret, både for å få økt forståelse for historien og for muligheten for videre bruk. Hvordan det legges opp til at lokal verdiskaping kan skje og hvordan verne et kulturmiljø gjennom å la det brukes er viktige punkter jeg kommer til å fokusere på.

1.1. Oppgavens tema og problemstilling

Temaene i denne oppgaven er løsninger innen *formidling, tilrettelegging, vern gjennom bruk og lokal verdiskaping*. Med *formidling* mener jeg spesifikt formidlingsløsninger, skiltutforming, plansjer og digitale løsninger der formidling kan skje. *Tilrettelegging* omhandler hvordan et kulturminne fysisk blir gjort i stand for bruk, samt at det er mulig å bruke det og at det er trygt for både brukerne og kulturminnet selv. *Vern gjennom bruk* må oppfattes som en nasjonal føring og handler om at et verneverdig kulturmiljø skal kunne brukes for at kulturmiljøet fortsatt kan tas vare på. *Lokal verdiskaping* innebærer at det å ta vare på kulturmiljø skal komme lokalsamfunnene rundt til gode, de skal være med å skape verdier: økonomiske, kulturelle, miljømessige og sosiale.

Hovedproblemstillingen som belyses er:

Hvordan har formidlingsløsninger og tilrettelegging av kulturmiljø i landskap blitt viktige virkemidler for strategiene *vern gjennom bruk og lokal verdiskaping* i prosjektene

Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell, samt Den Trondhjemske postvei?

Jeg ønsker i denne sammenheng å se på hvordan formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk av et kulturmiljø i landskap bidrar til *vern gjennom bruk og lokal verdiskaping*. Hvordan formidling og tilrettelegging for bruk er viktig for å fremme vern av et kulturmiljø og hvordan kulturmiljøet kan brukes til å fremme og skape større verdier i lokalsamfunnet.

Under mitt praksisopphold hos Seksjon for kulturarv i Møre og Romsdal fylkeskommune i Molde, høsten 2020, fulgte jeg prosjektet «Ein bit av historia» der Den Trondhjemske postvei var et underprosjekt. Prosjektet Den Trondhjemske postvei har per 2021 akkurat kommet ut av sitt forprosjekt, en mulighetsstudie for vegen videre, og er planlagt å holde på til Norges

¹ Smith, Laurajane, *Uses of Heritage* (USA & Canada: Routledge, 2006), s. 29.

tusenårsjubileum i 2030.² Målet for dette prosjektet er å få vegstrekningen gjennom hele fylket til å oppleves som en helhetlig historisk veg.³ Siden dette prosjektet er i startfasen erfarte jeg underveis i mitt praksisopphold at forskjellige utfordringer meldte seg når det gjaldt valg av formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk. Siden dette prosjektet har brukt prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell som inspirasjonskilder,⁴ har jeg valgt å ta for meg disse tre prosjektene som caser for min studie.

Økt bruk av et kulturmiljø innebærer risiko, avhengig av hva slags kulturmiljø det handler om. Økt bruk kan skape mer og unødvendig slitasje over tid. De valgene som tas når det gjelder formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk, kan derfor være med på å gjøre at faren for skader og økende slitasje minskes. Dette henger sammen med hva som blir gjort av sikring, restaurering og istandsetting av kulturmiljø før det oppfordres til mer bruk, og hva som blir gjort av regelmessig skjøtsel og vedlikehold, når det er behov for dette, også etter prosjektslutt. Selve formidlingen, om det så er gjennom fysiske skilt, digital formidling eller gjennom medieplattformer, kan bidra til bevisstgjøring om hvilke verdier et kulturmiljø har, samt øke besøk og bruk uten at en eventuell tålegrense overstiges. Det samme gjelder i samspillet mellom kulturmiljøet og landskapet rundt. Økt ferdsel gjennom et landskap er, av forskjellige årsaker, ikke alltid ønsket. For eksempel kan det være verneområder eller nasjonalparker som kan påvirkes negativt om bruken av et område økes.

I offentlig forvaltning i kulturmiljøsektoren og av lokale bedrifter er et kulturmiljø forstått som en ressurs som kan fremme lokal og regional historie og lokale og regionale verdier, ofte kommersielt og økonomisk. Men kulturmiljøer kan også bidra positivt til lokalsamfunnet i form av økt sysselsetting, økt tilflytting og økt velferd. Kulturmiljøer har en verdi både for samfunnet som helhet og for den enkelte innbygger. Et kulturmiljø kan gi en opplevelse av historien og en mulighet til å reflektere over og lære om forskjellige historiske perspektiver.

1.2. Oppgavens avgrensning

Som nevnt ovenfor, har jeg valgt å avgrense oppgaven til de to kongevegprosjektene og det pågående prosjektet Den Trondhjemske postvei. Prosjektene er forholdsvis like siden alle tre

² Mrfylke.no, "Om prosjektet," lastet ned 9. mars 2021. <https://mrfylke.no/view/content/10907/full/1/17816>.

³ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

⁴ Etter samtale med Elin Kanck Lorentzen under praksisopphold hos Møre og Romsdal fylkeskommune, oktober 2020.

handler om lokal verdiskaping, vern gjennom bruk og har gjort tydelige valg innenfor formidlings- og tilretteleggingsløsninger. Jeg avgrensner også oppgaven ved å fokusere på selve prosjektene, om løsninger som ble valgt eller planlegges, og i hvilken grad de har hatt fokus på og diskutert hvordan løsningene som velges forholder seg til landskapet rundt.

Prosjektet Kongevegen over Filefjell er et prosjekt som ønsket å tilrettelegge kongevegen mellom Lærdal i Vestland (den gang Sogn og Fjordane) og Vang i Innlandet (den gang Oppland) til å kunne bli en sammenhengende vandrerute.⁵ Prosjektet Kongevegen over Dovrefjell brukte Kongevegen over Filefjell som et springbrett for å gjøre noe av det samme mellom Dovre i Innlandet (den gang Oppland) og Oppdal i Trøndelag (den gang Sør-Trøndelag).⁶ Prosjektet Den Trondhjemske postvei, som er et pågående prosjekt, ønsker å fremme den postvegen som gikk gjennom Møre og Romsdal ved å tilrettelegge for at veien skal oppleves som en sammenhengende historisk veg, men ikke direkte helhetlig i funksjon som vandrerute.⁷

1.3. Begrepsavklaring

Kulturmiljø: Med *kulturmiljø* menes et område, eller miljø, der et eller flere kulturminner er en del av en større sammenheng.⁸ Begrepet *kulturmiljø* er viktig for å vise at et kulturminne ikke kun er et kulturminne i kraft av seg selv, men også er tett knyttet til området det befinner seg i.⁹ Begrepet *kulturmiljø* er også aktuelt gjennom stortingsmelding nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*.¹⁰

Kulturminner: Kulturminner er alle spor i våre fysiske miljø eller landskap som er skapt av menneskers liv og virke.¹¹ Et kulturminne kan være en bygning, en gravhauger eller en båt, eller en historisk veg som brukes som caser i denne oppgaven.

⁵ Eikehaug, Tine og Jan Adriansen, *Kongevegen over Filefjell* (Statens vegvesen, 2011), s. 102.

⁶ Kongevegenoverdovrefjell.no, "Prosjekt Kongevegen over Dovrefjell," lastet ned 8. april 2021. <https://www.kongevegenoverdovrefjell.no/prosjektet#om-prosjektet>.

⁷ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

⁸ Riksantikvaren.no, "Ordlister med ordforklaringer - bokmål," lastet ned 19. feb. 2021. <https://www.riksantikvaren.no/ordlister-med-ordforklaringer-bokmal/#k-bm>.

⁹ Ibid.

¹⁰ Denne stortingsmeldingen innførte begrepet *kulturmiljø* som et nytt samlebegrep for «kulturminner, kulturmiljøer og landskap», som skal brukes for å omtale forvaltningsfeltet som en helhet. Begrepet skal ikke erstatte betydningen av de opprinnelige begrepene. Begrunnelsen for det nye begrepet er at forvaltningen skal ha fokus på en større helhet opp mot klima- og miljøpolitikken. St.Meld. nr. 16 (2019–2020), *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold* (Oslo: Klima- og miljødepartementet, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-16-20192020/id2697781/>), kap. 2.1.

¹¹ Riksantikvaren.no.

Lokal verdiskaping: Riksantikvaren definerer verdiskaping som bruk av kunnskap, kapital og/eller arbeid, der formålet er å skape *miljømessige, kulturelle, sosiale og økonomiske* verdier.¹² I denne oppgaven defineres verdiskaping ut fra forståelsene av positiv samfunnsutvikling og økt økonomisk vekst, verdiene til et kulturminne og landskapet i seg selv, lokal tilknytning og stolthet, lokalt engasjement og nettverksbygging.¹³ Lokal verdiskaping er at dette skjer i lokalt.

Vern gjennom bruk: Er en strategi innført i stortingsmelding nr. 16 (2004–2005) *Leve med kulturminner*, som går ut på at et kulturminne eller kulturmiljø skal tas vare på som en bruksressurs som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping.¹⁴ Kulturminnene og kulturmiljøene vernes fra gjengroing, vann, vær og vind, ved at de får et større behov for å tas vare på når det oppfordres til økt bruk. Dette ble videreført i stortingsmeldingen nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*.

Tilrettelegging: Er de fysiske tiltakene som utføres for at et kulturminne kan tas i bruk eller fortsettes å brukes. Tiltak som for eksempel vegetasjonsrydding, skjøtsel, istandsetting og restaurering er tilrettelegging som legger opp til at et kulturmiljø videre kan brukes.¹⁵

Formidlingsløsninger: Stortingsmeldingen nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold* nevner at gode formidlingsløsninger er viktig for deling av kunnskap.¹⁶ Begrepet *formidlingsløsninger* brukes i denne oppgaven som løsninger på hvordan informasjon og kunnskap om et kulturminne gis ut til brukerne. Stortingsmeldingen har søkelys på og satser på digitale løsninger, mens jeg bruker begrepet hovedsakelig opp mot muntlig formidling i forskjellige former og tradisjonelle skiltløsninger.¹⁷

¹² Ibid.

¹³ Magnussen, Tone et al., "Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet - sluttrapport frå evalueringa " (Bodø: Nordlandsforskning, 2011), s. 39.

¹⁴ St.Meld. nr. 16 (2004–2005), *Leve med kulturminner* (Oslo: Klima- og miljødepartementet, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-16-2004-2005-/id406291/>), kap. 3.2.

¹⁵ Eikehaug og Adriansen, s. 86.

¹⁶ St.Meld. nr. 16 (2019–2020), kap. 8.3.1.

¹⁷ Ibid.

Kongeveg: Kongevegene var hovedveger som ble anlagt i Norge på 1600-, 1700- og 1800-tallet utfra dansk/norsk lovgiving.¹⁸ I Danmark var dette veger som var til bruk for kongen selv.¹⁹ Dette var ikke tilfelle i Norge der de var anlagt som kjørbare veger som alle kunne bruke.²⁰ Betegnelsen kongeveg gikk ut av bruk i 1824 da navnet ble endret til hovedveg.²¹

Landskap: Bruken av landskapsbegrepet er basert på Riksantikvarens ordforklaring som forklarer at landskap er en samlebetegnelse på både naturgitte og menneskeskapte omgivelser utendørs, og noe som er skapt av et samspill mellom mennesket og naturen.²²

1.4. Litteratur og kilder

De mest sentrale kildene i denne oppgaven er forprosjektrapportene til prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell, i tillegg til hovedprosjektrapporten om Kongevegen over Filefjell. Statens vegvesens verneplan *Vegvalg: nasjonal verneplan: veger, bruer og vegrelaterte kulturminner* har vært sentral for informasjon om de spesifikke kulturmiljøene, sammen med kulturminnesøk.no.

Intervju har vært viktige informasjonskilder for tilleggs- og utdypningsinformasjon om temaet, spesielt om prosjektet Den Trondhejmske postvei. Temaet til oppgaven er også basert på de to stortingsmeldingene nr. 16 (2004–2005) *Leve med kulturminner* og nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*.

1.5. Oppbygging av oppgaven

Kapittel 1 gir en introduksjon av masteroppgaven der jeg presenterer tema og problemstilling, og beskriver sentrale begreper. Kapittel 2 gir en innføring i litteraturen og teoriene som er benyttet, blant annet føringer fra stortingsmeldinger, en rapport om Riksantikvarens Verdiskapingsprogram og teori opp mot vern, bruk og verdiskaping. Kapitlet kommer også inn på veiledere om formidlingsløsninger og tilrettelegging. Kapittel 3 gir en innføring i metodevalg og framgangsmåte i denne oppgaven. Kapittel 4 presenterer de tre historiske vegprosjektene inngående, og da spesielt opp mot valgte temaer: formidlingsløsninger,

¹⁸ Devold, Ellen Margrethe et al., *Vegvalg, Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner* (Statens vegvesen, 2002), s. 20.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

²² Riksantikvaren.no.

tilrettelegging, vern gjennom bruk og lokal verdiskaping. Kapittel 5 inneholder diskusjon og drøfting av problemstilling sett opp mot teori og løsningene til de tre vegprosjektene. I siste del av dette kapitlet kommer jeg inn på muligheter og utfordringer med det pågående prosjektet Den Trondhjemske postvei. Kapittel 6 inneholder oppsummering og konklusjon.

Kapittel 2. Teori og litteratur

I dette kapittelet gjør jeg rede for teori- og litteraturgrunnlaget for denne masteroppgaven. Jeg ser på føringer fra stortingsmeldinger som omhandlet tilrettelegging for bruk og vern av kulturminner og at kulturminner kan og bør være med i utviklingen av den lokale og regionale verdiskapingen, både når det gjelder økonomi og opplevelser. Jeg kommer også inn på noen teorier rundt hva kulturminner og kulturmiljøer er og gjør rede for hva som blir sett på som gode formidlingsløsninger når det gjelder formidling i landskap. I den forbindelse kommer jeg inn på noen av de mange veilederne som finnes om dette. Til slutt kommer jeg inn på en masteroppgave med tilsvarende tema.

2.1. Føringer, verdiskaping og vern gjennom bruk

2.1.1. Stortingsmeldinger og Verdiskapingsprogrammet

Stortingsmelding nr. 16 (2004–2005) *Leve med kulturminner* innførte formelt strategiene *vern gjennom bruk og lokal verdiskaping*. Hovedtanken var at vern av kulturminner i større grad, og med større bevissthet, skulle være et grunnlag for kulturell og sosial, men også økonomisk og miljøvennlig utvikling, spesielt opp mot verdiskaping i lokalsamfunn og lokalt næringsliv.²³ For å forebygge tap av kulturminner ble det lagt opp til at kulturminner skulle tas vare på som bruksressurser som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping.²⁴ Vern skulle skje ved at kulturminnene skulle brukes, og skulle gjennomføres ved å legge til rette for verdiskaping. Bruk skulle øke kunnskapen om og opplevelsen av kulturminnene, og verdiskaping kunne skje lokalt på grunn av økt bruk. Tap av kulturminner ble sett på som en stor utfordring, men også endring i landskapene og omgivelsene rundt var noe som kunne gjøre lokal verdiskaping vanskelig.²⁵ Stortingsmeldingen påpekte at endringer som kunne føre til at de visuelle, kulturelle og historiske sammenhengene til omgivelsene gikk tapt, burde unngås.²⁶ Meldingen nevner at å verne om kulturminner og kulturmiljøer er viktig siden disse er historiske kilder til utviklingen av omgivelsene til tidligere generasjoner og menneskenes forhold til både naturen og hverandre, der skriftlige kilder er mangelfulle eller ikke eksisterer.²⁷

²³ St.Meld. nr. 16 (2004–2005), kap. 3.1.

²⁴ Ibid., kap. 3.2.

²⁵ Ibid., kap. 3.1.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid., kap. 8.1.

Tiltak som stortingsmeldingen konkretiserte var opprettelsen av et verdiskapingsprogram for å gjøre bruken av kulturminner og kulturmiljøer til en del av utviklingen av lokalsamfunnet, fremme samarbeid mellom eiere, næringsliv, museer, frivillige og offentlige aktører, og spre kunnskap om bærekraftig bruk som fremmer næringslivsutvikling og kan skape et levende lokalsamfunn.²⁸

Ved å oppfordre til bruk av et kulturminne kan det være enklere å formidle og videreføre historiene til kulturminnet, samtidig kan det bli lettere å skape forståelse for hvilke verneverdier kulturminnet innehar og hva som er best mulig bruk og hvorfor. En økt bruk kan være en risikofaktor for videre bevaring av kulturminnet, det er et svakt skille mellom bærekraftig bruk og skadelig slitasje, derfor er gode formidlingsløsninger nødvendige. Ved å legge opp til bruk i utgangspunktet, skapes det en arena der dette kan formidles.

Føringene rundt strategiene *vern igjennom bruk og lokal verdiskaping* ble videreført i den nye stortingsmeldingen nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*. Stortingsmeldingen slår fast at kulturarven bør brukes i større grad i utviklingen av lokal nærings- og samfunnsutvikling og at dette kan være med på å få økt oppslutning rundt og økte ressurser til bevaring av kulturmiljøer.²⁹ Meldingen har ellers fokus på det økonomiske aspektet for hvorfor vern gjennom bruk av kulturminner og kulturmiljø er lønnsomt, men påpeker at bruk av kulturarven også har miljømessige, sosiale og kulturelle effekter for samfunnet, både lokalt og regionalt.³⁰ En rapport fra EU³¹ bemerker også dette, og sier videre at bruk av kulturarv kan bidra til å oppnå bærekraftmålene, mens en annen rapport fra Norge³² viser til at kulturmiljø er med å bidra til økt velferd i lokalsamfunnet i form av økt sysselsetting og verdiskaping.³³

Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet, som ble gjennomført av Riksantikvaren mellom 2006 og 2010, ble videreført og står i dag på statsbudsjettet under kapittel 1429 post 77 som *Verdiskaping på kulturmiljøområdet*.³⁴ De som kan søke om midler gjennom dette

²⁸ Ibid., kap. 6.5.

²⁹ St.Meld. nr. 16 (2019–2020), kap. 9.1.3.

³⁰ Ibid.

³¹ Cultural Heritage Counts for Europe. Europa Norstra og EUs kulturprogram, 2015.

³² Verdien av kulturarv. En samfunnsøkonomisk analyse med utgangspunkt i kulturminner og kulturmiljøer. Menon Economics, 2017.

³³ St.Meld. nr. 16 (2019–2020), kap. 9.1.3.

³⁴ Ibid.

Riksantikvaren.no, "Tilskudd," lastet ned 14. april 2021. <https://www.riksantikvaren.no/les-om/tilskudd/>.

programmet er offentlige og private aktører som samarbeider og er i partnerskap på tvers av sektorgrenser og forskjellige forvaltningsnivå.³⁵ Midlene som bevilges skal gå til lokale og regionale utviklingsprosjekter som tar for seg blant annet bevaring og bruk, næringsutvikling, tilrettelegging og formidling, deltagelse og samarbeid.³⁶ Midlene skal bidra til å støtte opp under og synliggjøre kulturmiljøenes rolle i samfunnsutviklingen.³⁷

I 2011 gjennomførte Nordlandsforskning en evaluering av Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet (kulturmiljøområdet etter 2020) der formålet var å få en forståelse av forutsetningene, mulighetene og utfordringene med de pilotprosjektene som hadde vært en del av programmet fram til 2011.³⁸ Evalueringen skulle også se på om programmet fungerte som tiltenkt.³⁹ Denne evalueringen tok for seg programmet som en helhet, og ikke detaljert innenfor hvert prosjekt, for å få et bredere bilde av hvordan programmet hadde fungert.⁴⁰ Metodene som ble brukt var dokumentstudier av relevant skriftlig materiale, kvalitative intervju, og enkelte casestudier og deltagelse på relevante arenaer for kunnskapsutveksling og samarbeid.⁴¹ Nordlandsforskning slo blant annet fast at Verdiskapingsprogrammet tydelig hadde påvirket innsatsen for å ta vare på kulturminner og at det bidro til økt fokus på at kulturminner kunne brukes som en ressurs og til utvikling, både lokalt og regionalt.⁴²

Evalueringen brukte fire forståelser av verdiskaping: *miljømessig, kulturell, sosial og økonomisk*.⁴³ Begrepet *miljømessig verdiskaping* omfatter (blant annet) de varierte og mangfoldige omkringliggende verdiene rundt kulturminner, kulturmiljøer og landskap, og god helhetlig planlegging og forvaltning.⁴⁴ *Kulturell verdiskaping* handler om blant annet lokal kunnskap, lokal egenart, stolthet og kulturell tilknytning til natur- og kulturarv, mens *sosial verdiskaping* fokuserer på fellesskap, dugnadsånd, lokal engasjement, nettverksbygging og samarbeid.⁴⁵ *Økonomisk verdiskaping* omhandler blant annet samfunnsutvikling, der

³⁵ "Tilskudd".

"Verdiskaping på kulturmiljøområdet," lastet ned 14. april 2021. <https://www.riksantikvaren.no/veileder/post-77-verdiskaping-pa-kulturmiljoomradet/>.

³⁶ "Tilskudd".

"Verdiskaping på kulturmiljøområdet".

³⁷ "Verdiskaping på kulturmiljøområdet".

³⁸ Magnussen et al., s. 8-9.

³⁹ Ibid., s. 9.

⁴⁰ Ibid., s. 8 til 9.

⁴¹ Ibid., s. 12 til 14.

⁴² Ibid., s. 31 og 32.

⁴³ Ibid., s. 39.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

selvfølgelig den økonomiske inntjeningen for lokale og regionale bedrifter og virksomheter inngikk, samt andre ringvirkninger som befolkningsvekst gjennom tilflytting.⁴⁶

Rapporten viste til at alle pilotprosjektene vurderte at verdien av landskapet var viktig som ramme i arbeidet med verdiskaping basert på kulturminner, og at landskapet inngikk som en stor og naturlig del av de fleste kulturminner.⁴⁷ Videre bidro at prosjektene til å stimulere til økt vedlikehold, skjøtsel og restaurering.⁴⁸ Det ble også slått fast at prosjektene hadde bidratt til en økende forståelse av de lokale historiske sammenhengene, har hatt en positiv påvirkning på å styrke identitet og stedstilhørighet, åpnet opp for ny bruk av kulturminner og gitt grunnlag for stedsprofilering.⁴⁹ De fleste prosjektene kunne melde fra om økt engasjement og samarbeid blant og mellom forskjellige aktører der kulturminner ble brukt som ressurs og at en viktig faktor for å få til dette var å synliggjøre resultater og ideer om hva som var mulig å få til, og å skape en følelse av tilhørighet og fellesskap.⁵⁰ Rapporten nevner også at prosjektene mente at det var utfordrende å mobilisere forskjellige målgrupper.⁵¹ Hva som var direkte utfordrende med dette går ikke rapporten inn på. Den potensielle økonomiske veksten som følge av verdiskapingsprosjektene, og øking av besøkstall og tilflytting var varierende fra prosjekt til prosjekt.⁵² Men flere prosjekter lyktes i å etablere nye virksomheter og å utvide eksisterende virksomheter.⁵³

Denne rapporten gir et godt innblikk i Verdiskapingsprogrammets innvirkning på kulturminner, og bidrar til å gi en større forståelse av hva verdiskaping ved bruk av kulturarv innebærer. Verdiskaping skjer ikke kun gjennom en direkte målbar verdi som økonomiske ressurser og næringsvirksomhet, men også ved å tydeliggjøre betydningen av de historiske og kulturelle verdiene, i tillegg til den verdien som tilkommer gjennom oppbygging av en fellesskapsfølelse, en stolthet for lokalsamfunnet og økt engasjement.

Å dele opp det store begrepet *verdiskaping* i fire underkategorier er relevant for å forklare begrepet. I denne oppgaven har jeg ikke konsentrert meg på den økonomiske delen, men i

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Ibid., s. 40.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid., s. 41 til 42.

⁵⁰ Ibid., s. 43 til 44.

⁵¹ Ibid., s. 44.

⁵² Ibid., s. 45 til 46.

⁵³ Ibid., s. 45.

større grad de miljømessige, sosiale og kulturelle aspektene som tar for seg bevisstgjøring av et kulturminnes historie og lokal tilknytning igjennom formidlingsløsninger. I tillegg er jeg opptatt av hvordan disse løsningene har tatt hensyn til det omkringliggende landskapet, og den lokale verdiskapingen i form av økt bruk, samhold, oppstart av nye bedrifter og økning av frivillige aktører. Riksantikvaren sier at Verdiskapingsprogrammet på kulturmiljøområdet har vist hvordan kulturminner og kulturmiljøer kan brukes som en lokal ressurs, og bidra til *miljømessig, sosial, kulturell og økonomisk verdiskaping*, og at målet er at denne måten å tenke *vern gjennom bruk* av kulturminner, skal bli en integrert del av kulturmiljøforvaltningen.⁵⁴

2.1.2. Teorier om kulturarv

Verdiskapingen basert på kulturminner og kulturmiljøer er bare en del av hva som kan gis tilbake til brukerne og lokalsamfunnet. Laurajane Smith diskuterer i sin bok *Uses of Heritage* at et kulturmiljø og et kulturminne ikke er kulturarv kun gjennom sine fysiske tilstedeværelser, men er kulturarv ved at de aktivt blir brukt som steder der det blir reflektert over historien sett opp mot vår tid.⁵⁵ Smith bemerker at kulturminner er sterkt knyttet til identitet, og at hvem som har rett til å styre de meningene og verdiene som tillegges et kulturminne handler om kontroll.⁵⁶ Smith introduserte begrepet hun kaller «the authorized heritage discourse», som beskriver hvem som sitter på en «rett» til å definere hva et kulturminne er og hva som er verdt å ta vare på.⁵⁷ Grunnen til at definisjonsmakten ønsker å ta vare på et kulturminne handler om hvilke kulturminner som representerer en samlet forståelse av en felles identitet basert på en gitt fortid som gjør at de er verdt å ta vare på til neste generasjon.⁵⁸ Tradisjonelt har dette vært en pådriver for framveksten av nasjonalstatene på 1800-tallet.⁵⁹ Smiths poeng er at denne måten å bevare og forvalte kulturminner på, glemmer den emosjonelle tilknytningen og kulturelle bruken av kulturminner for brukerne og lokalsamfunnet i dag.⁶⁰ Smith sier at et kulturminne ikke er statisk, men heller en prosess som både viderefører etablerte verdier og betydninger, og som skaper nye.⁶¹ Slik jeg ser det inngår

⁵⁴ Riksantikvaren.no, "Hva er Verdiskaping," lastet ned 7. mars 2021.
<https://www.riksantikvaren.no/prosjekter/verdiskaping/>.

⁵⁵ Smith, s. 44.

⁵⁶ Ibid., s. 52.

⁵⁷ Ibid., s. 28 til 29.

⁵⁸ Ibid., s. 29.

⁵⁹ Ibid., s. 28.

⁶⁰ Ibid., s. 29.

⁶¹ Ibid., s. 47 til 48.

dette i en verdiskapingstankegang der målet er at istandsetting av et kulturminne, som skal kunne komme lokale bedrifter til gode, også øker lokalsamfunnets emosjonelle tilknytning til kulturminnene i sine nærområder, at økt stolthet for kulturminnene kan øke både livskvalitet og ønske om en videre og forsvarlig bevaring.

Denis Byrne nevner i sin artikkel, *Heritage as Social Action* at det fra midten til slutten av 1900-tallet vokste fram en større forståelse av at også lokalsamfunn og vanlige folk som har en spesiell følelse, assosiasjon eller tilknytning til et kulturmiljø, har et slags eierskap til disse kulturmiljøene.⁶² Byrne sier at denne forståelsen handler om at gruppene som nevnt over bør tas hensyn til og lyttes til når prosjekter om istandsetting, vern og bevaring igangsettes.⁶³ Med sin tekst ønsker Byrne å skape en diskusjon om de sosiale betydningene kulturarv har i dag.⁶⁴

Når for eksempel et større istandsettingsprosjekt skal starte opp av en ansvarlig institusjon eller aktør, er det viktig å få prosjektet lokalt forankret. Ofte vil grunnen for å starte opp et slikt prosjekt springe ut av et vedlikeholds- og bevaringsbehov, med et faglig grunnlag der målet er at hverken kulturminnet eller brukerne skal utgjøres en risiko for hverandre. Men ved å forankre eierskapet til prosjektet lokalt, ved tidlig å involvere lokale aktører, kan slike prosjekter få en større ringvirkning enn å kun sikre og vedlikeholde kulturminnet. Som stortingsmelding nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold* framfører skal kulturminner og kulturmiljøer være en del av verdiskapingen og utviklingen til lokalsamfunnet, og brukes som virkemidler til å fremme næringsutvikling.⁶⁵ Med andre ord er det positivt for brukere av og lokalsamfunn med et eierskapsforhold til et kulturminne, og for det lokale næringslivet, at prosjekter som istandsetter og tilrettelegger kulturminner til bruk involverer lokalsamfunnet.

2.1.3. Tingenes metode

Tingenes metode, et utviklingsprosjekt for museumsarbeid som ble gjennomført 2015–2017 av Norsk Teknisk Museum, Kulturhistorisk museum i Oslo og Oslo Museum, handlet om hvordan museene kunne involvere og inkludere nye stemmer i museumsarbeidet ved at

⁶² Byrne, Denis, "Heritage as Social Action," i *The Heritage Reader*, Red. Rodney Harrison Graham Fairclough, John H. Jameson Jr. & John Schofield (London & New York: Routledge, 2008), s. 150.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ St.Meld. nr. 16 (2019–2020), kap. 6.5.

gjenstandene det ble jobbet med (indirekte) kunne bestemme hvem som skulle involveres.⁶⁶ En av problemstillingene som dette prosjektet tok for seg handlet om hvordan museene kunne inkludere og representere nye samfunnsstemmer, personer og perspektiver ved å ta utgangspunkt i sine samlinger og gjenstander og ikke med utgangspunkt i politiske eller ideologiske motiver.⁶⁷ Museene gav gjennom denne delen av prosjektet bort noe av sin makt til å definere hvilken historier som skal fortelles og hvordan.⁶⁸ Denne tankegangen kan også overføres til prosjekter som omhandler kulturminner og kulturmiljø. Når for eksempel et verdiskapingsprosjekt skal gjennomføres vil de institusjonene eller aktørene som er initiativtagere klart kunne definere prosjektets mål og hensikt. Ved å inkludere forskjellige personer, grupper og aktører underveis i arbeidet kan disse få et eierskap til de kulturminnene som inngår i prosjektet. Denne eierskapsfølelsen kan være med på å bidra til at flere ønsker å bruke og skape nye næringsmuligheter rundt det gitte kulturminnet, men også at det kan være med på å fremme en stolthet over at det gitte kulturminnet ligger i lokalmiljøet til de involverte. En forståelse av hvorfor et kulturminne vernes kan forsterkes ved å inkludere flere i prosessen, og inkludering av flere kan bidra ytterligere til en forsvarlig bruk av et kulturminne. Det kan antas at dette også smittes over på flere personer og aktører, både lokalt og regionalt.

Noe annet som en slik involvering kan bidra med er å nå ut til nye brukergrupper som ellers kanskje ikke hadde vært brukere eller hadde hatt inngående kunnskaper om det gitte kulturminnet på noen annen måte. Innvandremiljøer kan være et eksempel på en slik gruppe som kan få en eierskapsfølelse til en ny kultur ved å delta i prosessen. Et annet aspekt er det sosiale, som for eksempel pensjonister eller ungdom kan ha mye nytte av, som kan skapes gjennom at et prosjekt kan opptre som en møteplass gjennom å holde dugnader, organiserte turer eller annen sosial aktivitet. *Tingenes metode* bygger på at ting (objekter) er relasjonelle og kan inngå i et nettverk av ting med relasjoner til hverandre.⁶⁹ Det å håndtere alle de potensielle gruppene som kan være relevante samarbeidspartnere i et prosjekt kan være vanskelig å utføre i praksis.⁷⁰ For et verdiskapingsprosjekt som omhandler et kulturminne

⁶⁶ Treimo, Henrik, "Introduksjon," i *Tingenes metode, Museene som tingsteder*, Red. Hege B. Huseby og Henrik Treimo (Oslo: Norsk Teknisk Museum, 2018), s. 7.

⁶⁷ Ibid., s. 10.

⁶⁸ Ibid., s. 10 til 11.

⁶⁹ Ibid., s. 16 til 17.

⁷⁰ Ibid., s. 17.

eller et kulturmiljø vil det være naturlig å forholde seg til og inkludere lokalsamfunnene ved lokasjonen til det gitte kulturminnet eller kulturmiljøet.

2.2. Formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk

2.2.1. Skilting i kulturmiljøer

Hva innebærer gode løsninger når det gjelder formidling og tilrettelegging ute i et landskap? Det finnes flere veiledere fra forskjellige myndigheter om dette, men jeg vil først her komme inn på arkeolog Margareta Bergvalls tekst i *Nordisk Museologi* 1998, *Meddelanden från forntiden*. Artikkelen tar for seg skilting av kulturmiljøer i Västernorrlands län i Sverige fra 1940 til 1990-tallet.⁷¹

I Västernorrlands län ble enkelte skilt i rustfritt stål satt ut allerede på 1940-tallet, men først i 1982 ble det gjort en større satsing på formidlingsskilt i et samarbeid mellom den svenske Riksantikvarieämbetet, länsstyrelsen og länsmuseet.⁷² Et hundretalls skilt ble passert ut ved utvalgte kulturminner i A4 format, laminert og plassert i en skiltholder på en stolpe.⁷³

Når Länsmuseet i Västernorrland ønsket å fornye skiltingen på 1990-tallet ble de oppmerksomme på at utformingen av skiltene, materialvalg og størrelse, minnet mer om et busskurskilt enn et lesbart informasjonsskilt tilknyttet kulturminner.⁷⁴ Kulturminneskiltene hadde behov for en oppgradering, ny utforming og en ny baktanke, og museet arbeidet fram et konsept de kalte *informasjonstrappen*.⁷⁵ Dette var en oversikt på syv punkter som viste informasjonsflyten om kulturminner ut til brukerne.⁷⁶ Steg en og to på denne trappen handler om at den enkleste formen for formidling var kulturmiljøene og kulturminnene i seg selv, og landskapet rundt, noe som viste at det her har vært menneskelig aktivitet.⁷⁷ Steg tre handler om veivisere i form av skilting fra allfarvei, med navn, retning og avstand, og steg fire beskriver informasjonsskilt ved selve kulturminnet som i materiale og form skal være tiltalende, diskret, men synlige og med kort tekst med fakta av allmenhetens interesse.⁷⁸ Steg fem beskriver et severdighetshefte med informasjon om hver kommune med kart, beskrivelse

⁷¹ Bergvall, Margareta, "Meddelanden från forntiden," *Nordisk Museologi* 2 (1998).

⁷² Ibid., s. 106.

⁷³ Ibid., s. 106 til 107.

⁷⁴ Ibid., s. 107 til 108.

⁷⁵ Ibid., s. 116 til 117.

⁷⁶ Ibid., s. 116.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Ibid.

og bilder.⁷⁹ Steg seks handler om informasjon i form av museumsutstillinger, og Steg syv beskriver publikasjoner, slik som bøker, hvor mer utfyllende informasjon og bilder kan distribueres.⁸⁰

Denne informasjonstrappen illustrerer tydelig hvordan informasjonen om et kulturminne kan formidles. For eksempel er vegetasjonsrydding og tilrettelegging for brukere slik at landskapet rundt et kulturminne kan leses, tolkes og oppleves, et viktig grunnlag for å formidle et kulturminne i utgangspunktet. Bergvall poengterer at ingen rekkefølge på informasjonsflyten er rett eller feil, men at det i større grad handler om hvor brukere kan få tak i informasjon og aktørenes vilje til å informere for å nå ut.⁸¹ Hun sier også at et bra formidlingsskilt bør kunne fullføre assosiasjoner og opplevelser utfra det synlige landskapet og kulturminnet, i tillegg til kunnskapen som det antas at brukerne har fra før.⁸²

Det svenske Riksantikvarieämbetet, gav i 1996 ut en veileder om skilting av svenske kulturmiljøer, *Skyltar för svenska kulturmiljöer*. Denne veilederen påpeker at formidlingen må tilpasses til hvem mottaker skal være, hvor det er mest hensiktsmessig å plassere ut skilt, valg av utforming og materialvalg.⁸³ Veilederen går grundig inn i hvordan teksten bør struktureres, formes, skrives, bruk av bilder og kart, grafisk formgivning og fysiske utformingsteknikker.⁸⁴ Den gir også forslag til materialvalg på selve skiltene og enkelte fordeler og ulemper med disse, men sier at ingen metode eller materialvalg er uten problemer og at valgene som tas bør gjøres utfra forutsetningene til området det skal skiltes i.⁸⁵ Riksantikvarieämbetets veileder tydeliggjør mange muligheter som finnes rundt teknikker og materialvalg, men sier ikke direkte hva som er anbefalt. Det påpekes at brukerne må få informasjon om at skiltene eksisterer og hvor de er plassert, og at stedene er tilrettelagt for besøk.⁸⁶ Etter min mening er dette også i grunn en del av rammene rundt prosjekter som Kongevegene over Filefjell og Dovrefjell, at kulturminnene tilrettelegges for bruk og at informasjon om kulturminnet kommer ut, uten at dette kommer i konflikt med det omkringliggende landskapet.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid., s. 117.

⁸² Ibid., s. 109.

⁸³ Dunér, Marianne, Eva Rosander, og Olle Tulin, *Skyltar för svenska kulturmiljöer* (Stockholm: Riksantikvarieämbetet, 1996), s. 9 til 11.

⁸⁴ Ibid., s. 14 til 62.

⁸⁵ Ibid., s. 63 til 76.

⁸⁶ Ibid., s. 77.

2.2.2. Miljødirektoratets veileder for innfallsporter

Miljødirektoratet ga i 2015 ut en veileder, *Innfallsporter, informasjonspunkt, startpunkt og utkikkspunkt*, for utforming av formidlingstiltak på informasjonspunkt, startpunkt og utkikkspunkt i verneområder, spesifikt i eller ved nasjonalparker, i Norge.

Det legges til grunn at den samme tankegangen også kan brukes i forbindelse med kulturminner og kulturmiljøer. Veilederen foreslår at informasjonspunkter bør plasseres på steder langs allfarvei hvor det er naturlig å stoppe, at en samlokalisering med for eksempel rasteplasser er en fordel, og påpeker at en umiddelbar nærhet til verneområdet som skiltet skal formidle ikke er nødvendig.⁸⁷ Skilting ved startpunkter, utgangspunkt hvor det er naturlig å starte eller hvor det er tilrettelagt for å komme seg inn til verneområdene, rettes mot brukerens behov og forutsetter god retningskilt til startpunkt og merking av ruta inn i verneområdet.⁸⁸

Utsiktspunkt beskriver veilederen som steder hvor hensikten er å legge til rette for stort besøk, en lokasjon med god visuell kontakt med verneområdet og som er tilrettelagt for universell utforming.⁸⁹ De to første punktene er mest relevante når det er snakk om kulturminner og kulturmiljøer, at det formidles om kulturminnet ved informasjonspunkter ved allfarvei, og mer inngående ved startpunkter. I tillegg kommer de mer detaljerte formidlingsskiltene, eller kulturminneskilt (som jeg kommer tilbake til i kapittel 4), som formidler mer detaljert om et spesifikt punkt eller område. For eksempel for et kulturminne i et åpent fjellandskap kan en samlokasjon av formidlingsskilt til et kulturminne og et verneområde være å foretrekke, for å redusere antall steder hvor det utplasseres skilt.

Veilederen poengterer at en felles identitet er viktig i merkingen av nasjonalparkene, og for nasjonalparkene sin del ble det jobbet fram en felles visuell profil, utarbeidet av arkitektfirmaet Snøhetta, som består av 11 ulike skilt til forskjellige bruk.⁹⁰ Betydningen av en felles identitet er også viktig når det gjelder skilting av kulturminner, slik at skilttypene er gjenkjennbare og lettere kan profileres ut til brukeren. Materialer som anbefales i veilederen

⁸⁷ Miljødirektoratet, *Innfallsporter Informasjonspunkt, startpunkt og utkikkspunkt* (Oslo/Trondheim: Miljødirektoratet 2015), s. 11.

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid., s. 15.

Miljødirektoratet, "Skiltsystem," lastet ned 15. april 2021.
<https://designmanual.norgesnasjonalparker.no/maler/skiltsystem>.

er tre eller stål, der selve informasjonsplansjene monteres på baksiden av herdet glass.⁹¹ Veilederen anbefaler at selve plasseringen av skiltene i landskapet og inngrepene som må gjøres i naturen blir minst mulig, noe som også er viktig i forhold til verneverdige og fredete kulturminner.⁹² Dette gjelder ikke kun i nasjonalparker eller verneområder, men også ellers hvor formidling skjer der folk ferdes.

2.2.3. Merkehåndboka

Merkehåndboka, utgitt av Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge og Friluftsrådernes Landsforbund i 2019, kommer inn på fysisk tilrettelegging i natur og landskap.

Utgangspunktet deres er friluftsliv i forståelsen av at friluftsliv har en stor betydning for helse, naturforståelse og identitet, men dette er noe som også kan overføres til forståelsen av bevaring av kulturminner.⁹³ Fokuset i denne håndboka er at natur skal ivaretas når tilrettelegging gjøres, og tiltakene som innføres skal være med på å kanalisere ferdsel utenom sårbare områder.⁹⁴ Det skal også legges til rette for flere brukergrupper der dette er mulig, og veilederen poengterer viktigheten av at en tilrettelegging ikke skal gå på bekostning av naturen, lokalmiljøet, andre brukere eller kulturminner.⁹⁵

Dette gjelder også for tilrettelegging av kulturminner. Tilrettelegging kan lette framkommeligheten, men bør ikke gjennomføres om kulturminnet tar skade av tiltakene som gjøres. En kanaliseringstankegang ved å lede ferdsel utenom sårbare områder, slik som veilederen poengterer opp mot sårbar natur, kan være en løsning om målet er at et kulturminne skal brukes uten å ta skade. Et eksempel på dette er å informere og lede brukerne rundt et helleristningsfelt for å unngå aktivitet over selve berget, noe som kan føre til skade på ristningene.⁹⁶

Når det gjelder direkte tilrettelegging av stier og ferdselsårer foreslår veilederen flere mulige løsninger på hvordan dette kan gjøres. Det enkleste tiltaket som kan gjøres for å sikre framkommelighet er vegetasjonsrydding, drenering (om dette er mulig og hensiktsmessig), og

⁹¹ Ibid.

⁹² Miljødirektoratet, s. 17.

⁹³ Planke, Anne-Mari, Haaken Christensen, og Morten Dåsnes, *Merkehåndboka, tilrettelegging og synliggjøring av turruter* (Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge og Friluftsrådernes Landsforbund, 2019), s. 14.

⁹⁴ Ibid., s. 17.

⁹⁵ Ibid., s. 16 til 19.

⁹⁶ Eksempel sett under praksisperiode i Møre og Romsdal fylkeskommune.

utplassering av stokker eller planker (gangbane) i våte områder som ikke kan eller skal dreneres.⁹⁷ Andre tiltak kan være å legge ned heller, kavledekke⁹⁸ eller hoppesteiner i elver.⁹⁹ Ved skilt og merking av turruter brukes forskjellige varder i tillegg til nasjonal standard for turskilt når det gjelder retningsskilting.¹⁰⁰

Hva som blir valgt i forhold til tilrettelegging og formidlingsløsninger når det gjelder prosjekter om kulturminner, kommer stort sett an på prosjektets mål, naturen og landskapet rundt, og hvilke brukere som det ønskes å nå ut til. I et slikt prosjekt er det viktig å ikke tilrettelegge på en slik måte at kulturminnet blir skadd eller endret, men at det samtidig kan brukes. Og at formidlingsløsningene er enkle å finne, følge og forstå. Veilederne over har stort fokus på fysiske løsninger, men i dag kan også digitale løsninger, spesielt når det gjelder formidling, brukes som et supplement til de mer inngripende fysiske tiltakene.

2.3. Landskap og kulturminner

2.3.1. Den europeiske landskapskonvensjonen

Den europeiske landskapskonvensjonen, godkjent i Norge i 2001, har som formål å verne, forvalte og planlegge landskap og å få til et europeisk samarbeid på disse områdene.¹⁰¹ Konvensjonen tar for seg alle typer landskap, fra by- og bygd- til kyst- og fjellandskap, og har en særlig vekt på landskap der folk bor, arbeider og vokser opp.¹⁰² Landskap omfavner både kultur og natur, og derfor vil kulturminner i landskap også inkluderes i konvensjonen, om enn i mindre direkte grad.¹⁰³ Lokal medvirkning er viktig for konvensjonen, og siden vi alle skaper vår egen opplevelse av landskapet med grunnlag i bruk, minner, assosiasjoner og annen kunnskap er det viktig at hvordan vern og bruk av landskap gjøres er lokalt forankret.¹⁰⁴

Dette gjelder i stor grad også prosjekter som omhandler kulturminner, spesielt kulturminner der landskapet er en del av opplevelsesverdien, men også der den historiske aktiviteten i

⁹⁷ Planke, Christensen, og Dåsnes, s. 54 til 59.

⁹⁸ Stokker som legges på tvers av ferdselsårens lengderetning. Ibid., s. 60.

⁹⁹ Ibid., s. 60 til 62.

¹⁰⁰ Ibid., s. 91 og 95.

¹⁰¹ Regjeringen.no, "Den europeiske landskapskonvensjonen," lastet ned 17. feb. 2021.

<https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/internasjonalt-plansamarbeid/landskapskonvensjonen/id410080/>.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Ibid.

landskapet er en viktig del av kulturminnet. I Norge i dag er de fleste landskap påvirket av mennesker i en eller annen grad. Og der det finnes kulturminner, om de så er ansett for å ha lokal, regional eller nasjonal verdi, vernet, fredet eller står uten noe vern, om de er store eller små, – kan de ikke oppleves, leses og forstås uten selve landskapet som de befinner seg i. Konvensjonen blir derfor viktig siden enkeltmennesket i lokalsamfunnet ofte er de som kjenner både landskap og kulturminne best og bør være medvirkende i planarbeid, vern og forvaltning.¹⁰⁵

Margareta Bergvalls artikkel i *Nordisk Museologi* kommer inn på en del av denne tankegangen. Alle mennesker, uansett tid, forholder seg til og leser landskapet utfra sine egne personlige erfaringer.¹⁰⁶ Bergvall sier at det er først når en oppsøker og befinner seg i et landskap blant kulturminner at en kan få en fornemmelse av fortidens forståelse av omgivelsene.¹⁰⁷ Sett bruken av landskap og kulturminner opp mot viktigheten av inkludering i dagens samfunn, sier Bergvall at ved å bo på et sted, i et fylke eller i et land, skapes det en tilhørighet og relasjon til landskapet; kulturarven tilhører oss alle uansett hvor i verden vi er født.¹⁰⁸

2.4. Lignende oppgave

En lignende oppgave eller prosjekt som kan knyttes til tematikken i denne masteroppgaven er masteroppgaven til Margit Vinjerui Christenson fra Institutt for landskapsplanlegging ved Universitetet for Miljø- og Biovitenskap fra 2012. Prosjektet handlet om hvordan historiske veger og kulturminner i veglandskap blir forvaltet med tanke på tilrettelegging for bruk og tilføring av nye elementer.¹⁰⁹ Christenson går inngående inn i kulturminneforvaltningen, men har fokuset på analyse av kulturhistoriske veger, og spesielt Kongevegen over Filefjell som hun bruker som en case gjennomgående i hele prosjektet.¹¹⁰ I slutten av sitt prosjekt legger Christenson fram forskjellige alternativer til tilretteleggingsløsninger, mulig skiltplassering og rasteplass for et området i starten av Kongevegen over høyfjellet på Filefjell, og forslag på hvordan formidling, tilrettelegging og restaurering kan gjøres på og langs kongevegen.¹¹¹

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Bergvall, s. 109.

¹⁰⁷ Ibid., s. 110.

¹⁰⁸ Ibid., s. 111.

¹⁰⁹ Christenson, Margit Vinjerui, "Kulturminner i veglandskapet - tilrettelegging for bruk" (Universitetet for miljø- og biovitenskap, upublisert masteroppgave. 2012), s. 11.

¹¹⁰ Ibid., s. 11 til 78.

¹¹¹ Ibid., s. 110 til 141.

Denne masteroppgaven har som mål å komme med forslag på helt spesifikke løsninger på tilrettelegging og formidling av Kongevegen over Filefjell, sett ut fra et landskapsplanleggingsblikk, som også kan overføres til andre lignende situasjoner.¹¹²

I min masteroppgave konsentrerer jeg meg i større grad om strategiene *vern gjennom bruk* og *lokal verdiskaping*, der løsninger på formidling og tilrettelegging er en del av prosessen for å få disse strategiene til å fungere. Hva lokal verdiskaping er og betyr, og hvordan dette spiller sammen med bruk av vernede, historiske veger blir vektlagt.

¹¹² Ibid., s. 4.

Kapittel 3. Metode

I dette kapitlet beskriver jeg metodevalg, herunder hvor jeg valgte å hente informasjon fra og prosessen med å hente ut denne informasjonen. Jeg kommer også inn på metodekritikk.

3.1. Valg av metode – forarbeid

Metodene jeg benytter i denne oppgaven er kvalitative metoder: intervju og dokumentanalyse. En kvalitativ metode er en metode som gir en forståelse av sosiale fenomener.¹¹³ Kvalitative metoder er gjerne fleksible, og et prosjekts utforming kan endre seg underveis.¹¹⁴

Min problemstilling er: Hvordan har formidlingsløsninger og tilrettelegging av kulturmiljø i landskap blitt viktige virkemidler for strategiene *vern gjennom bruk og lokal verdiskaping* i prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell, samt Den Trondhjemske postvei?

En umiddelbar utfordring med denne problemstillingen opp mot disse prosjektene er hvordan jeg skal få tilgang på data. Spesielt data fra diskusjoner og bestemmelser som ikke framgår tydelig i rapportdokumentene som jeg har tilgang på. Siden jeg allerede har satt meg litt inn i prosjektene fra før, da dette var aktuelt for min praksis hos Seksjon for kulturarv i Møre og Romsdal fylkeskommune, var jeg klar over at noe av den informasjonen jeg på forhånd ønsket å bruke ikke tydelig framgikk i rapportene. Mitt valg har derfor vært å intervju prosjektlederne for de tre prosjektene. Tine Eikehaug, ansatt i Statens vegvesen, var prosjektleder for forprosjektet Kongevegen over Filefjell, og var med i skiltgruppa i hovedprosjektet. Marit Johansson, også ansatt i Statens vegvesen, er prosjektleder for prosjektet Kongevegen over Dovrefjell. Elin Kanck Lorentzen, ansatt i Møre og Romsdal fylkeskommune, er prosjektleder for prosjektet «Ein bit av historia» som prosjektet Den Trondhjemske postvei ligger under.

Jeg ønsker å bruke fult navn, stillingstittel og arbeidssted for hver intervjudeltager, siden dette er relevant for denne oppgaven. For å sikre at jeg får den informasjonen jeg har behov for har jeg tatt opptak av intervjuene. Jeg har derfor søkt om godkjenning fra Norsk senter for

¹¹³ Thagaard, Tove, *Systematikk og innlevelse, en innføring i kvalitative metoder* (Bergen/Oslo: Fagbokforlaget, 2019), s. 11.

¹¹⁴ Ibid., s. 16.

forskningsdata, NSD, som er et nasjonalt senter for forskningsdata som blant annet gir råd om håndtering av data og personvern i forskning, for å bruke disse personopplysningene.¹¹⁵

Forarbeidet til denne søknaden innebar først å ta kontakt med de tre intervjudeltagerne som var relevante å intervju for denne oppgaven. Jeg fikk raskt positivt svar fra alle. Søknaden til NSD innebar et informasjonsskjema med samtykkeskjema for bruk av persondata og opptak av intervju. Jeg benyttet meg av en ferdig mal fra NSD. Intervjudeltagerne måtte svare ja eller nei på om informasjonen som kom fram i intervjuene kunne brukes til research i denne oppgaven, og om informasjonen skulle anonymiseres eller ikke. Hver intervjudeltager fikk hver sin intervjuguide. All informasjon ble sendt til intervjudeltagerne per epost i midten av januar 2021. Ifølge NSD måtte søknaden sendes inn 30 dager før datainnsamlingen kunne starte og jeg planla derfor å holde intervjuene i midten av februar.¹¹⁶

Data jeg ønsket å samle inn om de tre prosjektene var blant annet målsetningene prosjektene hadde eller har innenfor formidlingsløsninger og fysisk tilrettelegging. Prosjektene valg innenfor strategien *vern gjennom bruk*, og tiltakene som ble valgt for å fremme *lokal verdiskaping*. Prosjektet Den Trondhjemske postvei er i startfasen av sitt prosjektløp og jeg ønsket derfor å spørre om spesifikke målsetninger innenfor disse områdene, om prosjektet hadde kommet inn på diskusjoner rundt mulige løsninger som kunne fungere bedre enn andre opp mot temaene i denne oppgaven. I tillegg ønsket jeg å spørre om hvordan lokal verdiskaping kan skje og om opplevelsen mellom landskap og kulturminner har vært i fokus så langt i prosessen. Jeg ønsket å holde spørsmålene spesifikke opp mot tematikken min. Jeg valgte å holde meg fra syv til ni hovedspørsmål under intervjuene for lettere å holde intervjutiden på én time, en lengde som er passelig for både intervjuer og intervjuobjekt. Lengden var avtalt med intervjuobjektene på forhånd, i tillegg til at intervjuene skulle foregå digitalt over Teams. Jeg forberedte meg også på enkelte oppfølgingsspørsmål som kunne gi meg flere detaljer om temaer som eventuelt ikke kom fram i svarene på hovedspørsmålene.

I tillegg til å bruke intervju for å samle inn data, hentet jeg informasjon fra forskjellige offentlige dokumenter. Dette var forskjellige prosjekt- og forskningsrapporter som jeg delvis

¹¹⁵ NSD.no, "Om NSD - Norsk senter for forskningsdata," lastet ned 20. april 2021. <https://www.nsd.no/om-nsd-norsk-senter-for-forskningsdata/>.

¹¹⁶ "Fylle ut meldeskjema for personopplysninger," lastet ned 13. jan. 2021. <https://www.nsd.no/personverntjenester/fylle-ut-meldeskjema-for-personopplysninger/>.

fikk tilgang på selv og delvis ble tipset om og tilsendt per epost fra prosjektlederne jeg intervjuet. For å få tilgang på enkelte detaljer rundt prosjektene, for eksempel detaljer rundt verdiskapingsmidlene fra Riksantikvaren, valgte jeg å søke om innsyn i offentlige dokumenter gjennom einnsyn.no. Einnsyn.no er en søkeportal der alle som ser etter informasjon om dokumenter tilknyttet offentlig sektor i Norge kan søke om innsyn.¹¹⁷ Forprosjektrapportene fra prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell ligger åpent ute på Statens vegvesens sine nettsider, og utover våren 2021 lanserer prosjektet Den Trondhjemske postvei sin løsning i en forprosjektrapport i form av en nettside, postvei.no. Rapporten fra hovedprosjektet Kongevegen over Filefjell fikk jeg tilsendt over epost av Tine Eikehaug etter kontakt om dette. Ifølge Eikehaug ligger ikke denne rapporten åpent ute, men det er mulig at denne også finnes i systemene til einnsyn.no. Tilleggsinformasjon om prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell fant jeg på deres respektive internetsider.

For å få innsikt i føringer som har kommet fra statlig hold i henhold til *lokal verdiskaping og vern gjennom bruk* av kulturmiljø, har jeg benyttet relevante stortingsmeldinger, nærmere bestemt stortingsmelding nr. 16 (2019–2020) *Nye mål for kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold* der disse strategiene blir videreført fra en tidligere stortingsmelding: stortingsmelding nr. 16 (2004–2005) *Leve med kulturminner*. Disse stortingsmeldingene ble hentet fra regjeringen.no. I tillegg hentet jeg informasjon om enkelte parseller langs de tre historiske vegene i boka *Vegvalg: nasjonal verneplan: veger, bruer, vegrelaterte kulturminner*, som er Statens vegvesens verneplan. Kulturminneloven og annen informasjon om disse fredete parsellene av vegene finnes på lovdata.no.

3.2. Intervju og dokumentanalyse

Intervjuene ble holdt digitalt over Teams, mest på grunn av covid-19, men også for å spare tid. Intervjudeltagerne oppholdt seg på hjemmekontor på grunn av pandemien, og satt i tre forskjellige deler av landet, så å holde intervjuene digitalt var nyttig og praktisk. Intervjuene ble lagt opp i tråd med det som i Tove Thagaards bok *Systematikk og innlevelse, en innføring i kvalitative metoder* kalles *delvis strukturert intervju* der temaene er fastsatt på forhånd, men der selve rekkefølgen kan endres underveis.¹¹⁸ Slike intervju blir mer som fleksible

¹¹⁷ Einnsyn.no, "Om oss," lastet ned 14. feb. 2021. <https://einnsyn.no/informasjon/om-oss>.

¹¹⁸ Thagaard, s. 91.

strukturerte samtaler der spørsmålene tilpasses underveis ettersom intervjudeltager belyser tematikken for intervjuet.¹¹⁹ Det var et mål for meg å gjøre intervjuene mer som en samtale om tematikken siden denne intervjumetoden gjør situasjonen mer avslappet og ikke så formell. Samtidig har jeg med dette kontroll over intervjuene og kan styre samtalen inn på den tematikken som er mest relevant. Siden jeg velger å ha intervjuene digitalt er det også enkelt å gjøre opptak gjennom programmet, noe som forenkler transkriberingen i etterkant og som gjør at jeg ikke har behov for å ta mange notater underveis. Mitt mål med intervjuene er å hente ut data som jeg kan bruke opp mot min tematikk og problemstilling i denne masteroppgaven. Derfor velger jeg å transkribere intervjuet strammere enn hva som blir anbefalt i Thagaards bok, som tydeliggjør viktigheten av å rekonstruere intervjusituasjonen godt for å gjenskape det sosiale samspillet mellom intervjuer og deltager.¹²⁰

Dokumentene jeg benytter meg av er som regel helt faktiske opplysninger om prosjektene. Dokumentanalysen går derfor stort sett på å hente ut den informasjonen jeg trenger for å svare på problemstillingen, og jeg vurderer derfor dokumentenes relevans for min problemstilling og tema. Thagaard nevner i sin bok at det å vurdere kildenes troverdighet og autentisitet også er en del av en dokumentanalyse, men dette er i liten grad nødvendig i dette tilfelle.¹²¹ De fleste dokumentene jeg benytter har statlige instanser og prosjektledere som forfattere, og disse dokumentene er de eneste kildene om de historiske vegprosjektene jeg har tilgang på. For saksdokumentene jeg får tilgang på gjennom einnsyn.no må jeg vurdere relevansen opp mot min oppgave i stor grad. Det er vanskelig å vite hva dokumentene inneholder av rent faktiske opplysninger før jeg får innsyn i dem, og dette er noe som gjør at jeg søker om innsyn i flere dokumenter enn hva jeg kommer til å bruke. Noe av informasjonen fra intervjuene blir også validert i disse dokumentene.

3.3. Metodekritikk

Intervju som metode for å samle informasjon om temaet i denne oppgaven oppleves som positivt. Intervjuene gir god, informativ og faktisk informasjon som komplementerer informasjonen fra dokumentene godt. Det er likevel noen utfordringer med å holde digitale intervjuer. Selve samtalesituasjonen oppleves jevn, men kroppsspråk, fokus og noe så enkelt som faktisk blikkontakt er vanskelig å opprettholde, og derfor kan det oppstå og oppleves en

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Ibid., s. 111.

¹²¹ Ibid., s. 119.

litt forstyrrende distanse. Intervju ansikt til ansikt er å foretrekke, spesielt når det brukes delvis strukturert intervju som metode. En annen utfordring med delvis strukturerte intervju er å velge spørsmål som gir relevante svar og at samtalen ikke sklir ut. Dette er noe som jeg i ettertid innser at jeg ikke forberedte meg tilstrekkelig på. En konsekvens av dette var at en del av spørsmålene jeg endte med å stille ofte bare fikk ja/nei svar. Mangel på intervjuerfaring gjorde valg av spørsmål utfordrende.

Når det gjelder dokumentene jeg bruker i datainnsamlingen, gir de fleste meg mye god, detaljert informasjon om for eksempel de historiske vegprosjektene. Noe som er utfordrende er å søke innsyn i de riktige dokumentene gjennom einnsyn.no, og i ettertid ser jeg at jeg skulle ha benyttet meg av veiledning fra saksbehandlere fra institusjonene som gav innsyn. Dette for å kunne få mer målrettet innsyn i de dokumentene som kunne være relevante for meg og for å slippe å få innsyn i for mange dokumenter. Jeg fikk ofte innsyn i enkle informasjonsbrev mellom to institusjoner som inneholdt lite informasjon jeg kunne benytte meg av.

Kapittel 4. Presentasjon av prosjektene

Dette kapittelet redegjør for de tre prosjektene Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei. Jeg ser på bakgrunnen for prosjektene, generelle mål og løsninger som er valgt rundt formidlingstiltak, tilrettelegging for brukere og tiltak for å fremme lokal verdiskaping. Prosjektet Kongevegen over Filefjell omhandler den delen av den Bergenske kongeveg som går over Filefjell og Prosjektet Kongevegen over Dovrefjell omhandler den delen av den Trondhjemske kongevegen som går over Dovrefjell. Prosjektet Den Trondhjemske postvei omhandler postvegen mellom Bergen og Trondheim. Dette siste er et pågående prosjekt som strekker seg mot 2030, og jeg baserer derfor redegjørelsen min relativt tungt på intervju med prosjektleder i større grad enn i redegjørelsen om de to andre prosjektene.

Postvegen ble til ved kongelig resolusjon, og kan også kalles en kongeveg på grunn av denne resolusjonen.¹²² Kongevegene i Norge ble anlagt i to perioder, den tidligste dateres til omtrent 1624–1765, og den andre til omtrent 1765–1824, og var stort sett en forbedring av eksisterende rideveger og fulgte stort sett samme linjeføring.¹²³ En del av bakgrunnen for å utbedre de ridevegene som eksisterte i Norge på 1600- og 1700-tallet, var unionen med Danmark.¹²⁴ Unionen førte med seg et behov høyere effektivitet, både for staten, men også for nye næringer, noe som gjorde at behovet for kjørbare veger ble større.¹²⁵

4.1. Kongevegen over Filefjell

4.1.1. Historie, verneplan og fredningsvedtak

Kongevegen over Filefjell, som er en del av den Bergenske Kongeveg mellom Oslo og Bergen, ble bygget under den siste perioden av kongeveger og var en av de siste som ble konstruert.¹²⁶ Vegstrekningen som inngår under prosjektet Kongevegen over Filefjell går mellom Øye i Vang kommune i Innlandet og Lærdalsøyri i Lærdal kommune i Vestland. Kongevegen over Filefjell ble bygget mellom 1789 og 1794, der parsellen over høyfjellet på

¹²² Devold et al., s. 145.

¹²³ Ibid., s. 20.

Eikehaug og Adriansen, s. 25.

¹²⁴ Ibid., s. 23.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Ibid., s. 25.

Filefjell stod ferdig i 1793.¹²⁷ Dette året har også blitt stående igjen som byggeåret for hele vegstrekningen mellom Vang og Lærdal.¹²⁸

Kongevegen over Filefjell står oppført på den nasjonale verneplanen til Statens vegvesen, *Vegvalg: nasjonal verneplan: veger, bruer og vegrelaterte kulturminner* fra 2002.¹²⁹

Verneplanen er et retningsgivende dokument for vegetatens forvaltning av egne kulturminner.¹³⁰ Kulturminnene i verneplanen omfatter vegminner som er og har vært i statens eie eller bruk, og som er fra etter 1537.¹³¹ I verneplanen står tre deler av Kongevegen oppført under navnet Den Bergenske Kongeveg:

- *Borgund vegmiljø*: objekt nr. 28 og 29, chaussé¹³² fra 1843 og 1872, (inkluderer også den eldste delen av Vindhellavegen fra 1793 med kulturminneID 249244-2¹³³),
- *Seltunåsen vegmiljø*: objekt nr. 31, veg etter fransk prinsipp¹³⁴ fra 1793, og objekt nr. 32 og 33, chaussé fra 1843 og 1872,
- *Bergenske kongevei*: objekt nr. 157, høyfjellsveg etter fransk prinsipp fra 1793.¹³⁵

I registreringen som ble gjort i forprosjektet, ble alle disse regnet som en del av den opprinnelige Kongevegen fra 1793 ettersom vegene fra 1800-tallet stort sett er forbedringer av tidligere veg.¹³⁶

¹²⁷ Ibid., s. 31.

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ Devold et al., s. 10.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Ibid.

¹³² Fra fransk: bred landeveg med godt dekke. Universitetet i Bergen, Språkrådet "Bokmålsordboka / Nynorskordboka," lastet ned 5. april 2021. https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=chauss%C3%A9&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge.

¹³³ Kulturminnesøk.no, "Bergenske kongeveg," lastet ned 3. april 2021.

<https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/249244>.

Dato for vegen her er tatt fra ferdigstillingen av høyfjellsvegen, men ble i realiteten bygget i 1805-1806. Adriansen, Jan, "Utbetring av Kongevegen over Filefjell, NVP Filefjell 2012-2016," (Statens vegvesen, 2017), s. 44.

¹³⁴ Fransk prinsipp: veg med mest mulig rette strekninger for å gjøre vegen kort, og ble anlagt med bedre fundament og grøfting enn tidligere. Johansson, Marit, *Kongevegen over Dovrefjell* (Statens vegvesen, 2018), s. 22.

¹³⁵ Devold et al., s. 56 til 59, og s. 159.

¹³⁶ Eikehaug og Adriansen, s. 63.

Objektene nr. 28, 29, 32 og 33 fra verneplanen ble forskriftsfredet i 2009 med hjemmel i kulturminneloven § 22a jamført med § 15.¹³⁷ § 22a, *fredning av byggverk og anlegg i statens eie*, første ledd første punktum sier at departementet kan vedta forskrift om fredning av byggverk og anlegg som nevnes i §15 og som er i statens eie.¹³⁸ § 15 om *fredning av bygninger, anlegg med videre fra nyere tid* sier i første ledd første punktum at «Departementet kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi.»¹³⁹ I samme paragraf, tredje ledd understrekes det at i fredningsvedtaket kan departementet regulere alle type tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen.¹⁴⁰

Formålet med fredningen av disse fire objektene er å sikre og bevare de som en representativ del av den historiske utviklingen, og å frede de eksisterende strukturene ved å bevare hele vegelement med over- og underbygning, som inkluderer murer, sideterreng, rekkverk, annet vegutstyr, grøfter og stikkrenner.¹⁴¹ Ifølge kulturminnesøk.no, Riksantikvarens nettjeneste for informasjon om kulturminner, står objekt nr. 31 Bergenske Kongeveg Galdane fra 1793 (med kulturminneID 249244-1) oppført som statlig listeført.¹⁴² Det samme gjelder objekt nr. 157 Kongevegen over høyfjellet på Filefjell.¹⁴³ Grunnen til at objekt 31 og 157 ikke står oppført i forskriften om fredning fra 2009, kan ha vært uklarheter i eierforhold.¹⁴⁴ I tillegg er hovedvegparellene fra 1845 ved Vindhella (kulturminneID 249241-1) og Seltåsen (kulturminneID 249241-2) forskriftsfredet i henhold til kulturminneloven.¹⁴⁵

¹³⁷ Lovdata.no, "Forskrift om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie - forskrift nr. 2," lastet ned 3. mars 2021. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-12-21-1802?q=forskrift%20om%20fredning%20av%20veganlegg>.

¹³⁸ "Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven)." <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50/>.

¹³⁹ Ibid.

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Lovdata.no, Forskrift om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie - forskrift nr. 2.

¹⁴² Statlig listeført vil si et kulturminne som etter en kulturhistorisk vurdering er identifisert som verneverdig og ført opp på en liste, ofte en statlig verneplan. Riksantikvaren.no, "Ordliste med ordforklaringer - bokmål".

¹⁴³ Kulturminnesøk.no, "Bergenske kongeveg".

"Bergenske Kongevei Filefjell - 157 SVV NVP / Kongevegen over Filefjell - 157 SVV NVP," lastet ned 3. april 2021. <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/176531>.

¹⁴⁴ Eikehaug og Adriansen, s. 49.

¹⁴⁵ Kulturminnesøk.no, "Bergenske eldste hovedveg - 1840-tallet," lastet ned 7. april 2021. <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/249241>.

4.1.2. Forprosjektet

Kongevegprosjektet over Filefjell startet på grunn av behov for utbedring av E16, hvilket ble påpekt i Nasjonal Transportplan (NTP) 2002–2011, og i NTP 2010–2019 ble det lagt føringer på at utbedringen skulle få finansiering i perioden 2012–2015.¹⁴⁶ I planarbeidet av ny E16, i blant annet hovedrapporten og konsekvensanalyse for E16 mellom Varpe bru¹⁴⁷ og Nystuen¹⁴⁸ fra 2012, ble det påpekt at det burde tas hensyn til kulturminner og kulturmiljø i planleggingen av nye traseer.¹⁴⁹ Kongevegen over Filefjell var, før prosjektstart, i ferd med å bli overtatt av naturen og gro igjen, og led under manglende vedlikehold der følgeskader i form av igjengrodde dreneringsgrøfter og stikkrenner, ustabile murer og erodert vegkropp var en fare for både kulturminnet og folk.¹⁵⁰ Statens vegvesen definerer Kongevegen over Filefjell som et nasjonalt viktig kulturminne, og for å bevare denne vegen for framtidige generasjoner og for å kunne fremme vegen som en ressurs både lokalt og regionalt, ble det startet opp et forprosjekt som skulle se på tilstanden til vegen og mulighetene for bruk.¹⁵¹

Samfunnsansvaret for å legge til rette for bruk og videre bevaring av Kongevegen over Filefjell ligger under Statens vegvesen som sektoransvarlig for vegminner.¹⁵² Og ettersom reguleringsplanene for utbedringen av E16 la opp til at Kongevegen skulle bevares og brukes som en sammenhengende turveg, ble det under et innledende møte i 2009 satt ned et utvalg som skulle lage et utkast til et mulig forprosjekt.¹⁵³ Aktørene på møtet var Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Lærdal kommune og Vang kommune.¹⁵⁴ Sommeren og høsten 2010 ble vegen tilstandsregistrert og alle deler av den eksisterende kongevegen ble kartlagt.¹⁵⁵

Registreringen hadde fokus på kartlegging av den opprinnelige kongevegen fra 1793, men også nyere utbedringer fra 1800-tallet ble definert som kongevegen der disse samsvarte med

¹⁴⁶ Statens Vegvesen Region vest, *Reguleringsplan E16 Varpe bru-Nystuen, Hovedrapport konsekvensanalyse av: Alternative vegløsninger vest for tunnellen, ved Nystuen* (Statens vegvesen, 2012), s. 2 til 3.

¹⁴⁷ Varpe bru ligger like ved Øye i Vang kommune, den østlige enden av Kongevegen over Filefjell.

¹⁴⁸ Nystuen ligger ikke langt fra den vestlige inngangen på den nye Filefjelltunnelen på E16, like ved den vestlige enden av Kongevegen over høyfjellet på Filefjell.

¹⁴⁹ Statens Vegvesen Region vest, s. 32 til 33.

¹⁵⁰ Eikehaug og Adriansen, s. 8.

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Ibid., s. 12.

¹⁵³ Ibid., s. 11.

¹⁵⁴ Ibid., s. 11.

¹⁵⁵ Ibid., s. 14.

den opprinnelige traseen.¹⁵⁶ En helhetlig metode for å registrere historiske veger fantes ikke fra før i Norge, og forprosjektet hentet inspirasjon fra en registreringsmetode som ble arbeidet fram på 1980-tallet av prosjektet «Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz» i Sveits.¹⁵⁷ Metoden ble tilpasset norske forhold og gikk ut på å dele opp vegen i mindre deler eller parseller.¹⁵⁸ Hver enkelt parsell ble registrert ved å kartlegge og se på blant annet verneverdi, tiltaks- og skjøtselsbehov, hvor mye av den opprinnelige vegen som eksisterte, historiske linjeføringer og endret veg.¹⁵⁹ Det ble benyttet ett skjema per parsell, og informasjonen ble ført inn på kart for å få god oversikt.¹⁶⁰ Registreringen så på hva slags tilstand vegen var i og hvilke parseller som hadde behov for tiltak, og den skulle danne et grunnlag for en god forvaltningspraksis.¹⁶¹ Det ble registrert både eksisterende, autentisk veg (med mye substans), delvis endret historiske vegstrekninger, strekninger der vegen ikke lenger eksisterte og nyere veg, som regel asfaltert, der kun den historiske linjeføringen til den opprinnelige vegen var bevart.¹⁶² Mellom Lærdalsøyri i Lærdal og Øye i Vang, en strekning på omtrent 80 kilometer, ble det til slutt registrert til sammen omtrentlig 30 kilometer med eksisterende autentisk veg og delvis endret historisk veg (veg fra 1793 og utbedringer fra 1800-tallet).¹⁶³ De resterende strekningene ligger for det meste under asfalt.¹⁶⁴

I forprosjektfasen ble det informert gjennom media, møter og samtaler med enkeltmennesker og mulige brukere for å skape interesse for prosjektet og legge godt til rette for det videre hovedprosjektet.¹⁶⁵ Forprosjektet ville avklare muligheter og utfordringer med istandsetting og tilrettelegging av Kongevegen over Filefjell, og hvordan vegen kunne brukes som en ressurs for lokalsamfunnet.¹⁶⁶ Forprosjektet varte fram til 2011, og det ble i rapporten lagt fram et forslag til framdriftsplan for hovedprosjektet, der det var et mål at kongevegprosjektet skulle være «selvgående» til slutten av 2019 eller starten av 2020.¹⁶⁷

¹⁵⁶ Ibid.

¹⁵⁷ Ibid., s. 80.

¹⁵⁸ Ibid.

¹⁵⁹ Ibid., s. 65 og 80.

¹⁶⁰ Ibid., s. 80.

¹⁶¹ Ibid., s. 51 til 52.

¹⁶² Ibid., s. 63 til 73.

¹⁶³ Ibid., s. 64.

¹⁶⁴ Ibid.

¹⁶⁵ Ibid., s. 16.

¹⁶⁶ Ibid., s. 7 til 8.

¹⁶⁷ Ibid., s. 139.

4.1.3. Hovedprosjektet

Kongevegprosjektet ble delt i to i 2012. Den første delen var et turvegprosjekt med egen administrasjon og prosjektleder (ikke lenger under Statens vegvesen), som skulle fokusere på den fysiske tilretteleggingen, formidling og kulturminnetiltak og -aktiviteter rettet mot å få etablert en vandrerute.¹⁶⁸ Den andre delen av hovedprosjektet, som omhandlet utbedring av tre strekninger som lå under den nasjonale verneplanen til Statens vegvesen, ble drevet av Statens vegvesen og lå organisatorisk under vegprosjektet E16 Filefjell.¹⁶⁹

Hovedmålet for prosjektet Kongevegen over Filefjell var å lage en helhetlig vandreveg mellom Lærdalsøyri og Øye.¹⁷⁰ Der vegen ikke lenger eksisterte, lå under ny veg eller var i dårlig forfatning måtte prosjektet ta stilling til om det skulle rekonstrueres ny veg, restaurere gammel veg eller legge til rette for alternative løsninger.¹⁷¹ Det var behov for en god del vegetasjonsrydding, da store deler av vegen var gjengrodd, og for de tre delene av Kongevegen som stod oppført i den nasjonale verneplanen ble dette ryddearbeidet utført mellom 2014 og 2015.¹⁷²

Selve turvegprosjektet, ble styrt av fylkeskommunene og kommunene, med en samarbeidsgruppe med Statens vegvesen.¹⁷³ Samarbeidsgruppen skulle sørge for at prosjektet gikk i riktig retning.¹⁷⁴ Under samarbeidsgruppen var det en prosjektgruppe som styrte oppbyggingen av et bedriftsnettverk, og en gruppe som arbeidet med formidling og skilting.¹⁷⁵ Bedriftsnettverket var et selvstendig organ som bestod av reise- og næringslivsaktører langs Kongevegen, som ønsket å jobbe fram opplevelsene som fantes eller vokste fram langs vegen, i tillegg til å gjøre seg «selvgående» eller økonomisk lønnsomme.¹⁷⁶ Bedriftsnettverket skulle få i gang en aktiv verdiskaping lokalt på begge sider av fjellet. Blant annet Innovasjon Norge gav midler til opprettelsen av et bedriftsnettverk, Sparebankstiftelsen DNB gav midler til skilting og merking, og Riksantikvaren gav midler til utvikling av et bærekraftig kulturminnevern.¹⁷⁷ Midlene fra Riksantikvaren kom fra

¹⁶⁸ Adriansen, s. 9.

¹⁶⁹ Ibid., s. 10.

¹⁷⁰ Eikehaug og Adriansen, s. 102.

¹⁷¹ Ibid., s. 62.

¹⁷² Adriansen, s. 26.

¹⁷³ Ibid., s. 8.

¹⁷⁴ Ibid., s. 16.

¹⁷⁵ Ibid., s. 8.

¹⁷⁶ Ibid., s. 9.

¹⁷⁷ Ibid., s. 10.

Verdiskapingsprogrammet, og skulle gå til oppstart av bedriftsnettverket, utføring av rydding og tilrettelegging av utvalgte strekninger langs Kongevegen, utvikling av fysisk og digitalt informasjonsmateriell og formidling av selve prosjektet.¹⁷⁸ Den andre delen av prosjektet ble kalt Nasjonal Verneplan Filefjell, (NVP Filefjell) som stod for utbedringen og ryddingen av de tre vegstrekningene som var oppført på verneplanen.¹⁷⁹

Før Kongevegen kunne tas i bruk som en sammenhengende vandrerute, måtte de parsellene med størst forfall restaureres og tilrettelegges. Utbedringene ble for det meste gjort på de tre strekningene som var oppført i verneplanen.¹⁸⁰ Det var, som tidligere nevnt, et stort behov for vegetasjonsrydding for å sikre framkommelighet for vandrere, og for å tydeliggjøre vegen i landskapet.¹⁸¹ Det ble tatt hensyn til verdifull natur i tillegg til å rydde fram og tilrettelegge for utsiktspunkt.¹⁸² Tørrmuring¹⁸³ ble utført med hjelp av sherpaer fra Nepal.¹⁸⁴ Arbeidet til sherpaene ble spesielt lagt merke til på vegmurene gjennom Vindhellaskaret, der vegen bestod av to generasjoner veg, en eldre fra 1805–1806 og en fra 1845.¹⁸⁵ Et rekkverk hadde her også behov for restaurering for å sikre tilrettelegging for framtidig bruk.¹⁸⁶ Dette rekkverket er et av elementene som er med på å tydeliggjøre den slyngende vegen opp Vindhella. Denne delen av vegen fikk spesielt stor oppmerksomhet da Kongevegen over Filefjell fikk Vegdirektørens pris for vakre veger i 2014, hvilket den fikk for «det systematiske arbeidet med restaurering av Kongevegen» og «samarbeid mellom flere forvaltningsorganer for å kombinere kulturminnebevaring med tilrettelegging for friluftsliv og næringsutvikling.»¹⁸⁷ Kongevegen fikk også European Heritage/Europa Nostra Awards i 2017 for god revitalisering av en gammel veg med fokus på restaurering og detaljerte

¹⁷⁸ Moberg, Eva (2014), "Rapporteringsskjema for verdiskapingsprosjektene 2013, Riksantikvaren," (www.einnsyn.no, innsyn: 15. feb. 2021).

¹⁷⁹ Adriansen, s. 10.

¹⁸⁰ Ibid., s. 32.

¹⁸¹ Ibid., s. 26.

¹⁸² Ibid., s. 30 til 31.

¹⁸³ Muring uten bindemiddel.

¹⁸⁴ Adriansen, s. 32.

¹⁸⁵ Ibid., s. 44.

Kulturminnesøk.no, "Bergenske eldste hovedveg - 1840-tallet".

¹⁸⁶ Adriansen, s. 53 til 57.

¹⁸⁷ Statens Vegvesen, "Vakre veges pris 2014: Kongevegen over Filefjell," lastet ned 23. mars 2021.

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/arkitektur+og+landskap/vakre+vegers+pris/va-vegers-pris-2014/kongevegen-over-filefjell/vakre-vegers-pris-2014-kongevegen-over-filefjell>.

rekonstruksjoner.¹⁸⁸ Vindhellavegen var også motiv på frimerket som ble stemt fram som Norges vakreste frimerke for 2020.¹⁸⁹

Over høyfjellet på Filefjell mellom Kyrkjestølen i Vang og Maristova i Lærdal, som er det lengste, sammenhengende strekket av autentisk veg, var det flere stikkrenner som trengte vedlikehold og restaurering.¹⁹⁰ Det ble restaurert fem stikkrenner for hånd, de andre stikkrennene ble vurdert til å ha lavt, aktivt forfall og ble nedprioritert.¹⁹¹ På samme parsell var det også tilfeller der kryssende bekker hadde gått over vegbanen, og i stedet for å prioritere å bygge ut ny drenering, tilrettela sherpaene for fotturister ved å legge ned hoppesteiner slik at vandrere kunne gå tørrskodd over.¹⁹² Ved Segelslettgrovi, en del av Seltunåsen vegmiljø i Lærdal, ble det ryddet bort ekstra vegetasjon, og lagt til rette for et naturlig pausested ved å bygge en steinbank for vandrene langs vegen.¹⁹³

Tilretteleggingen og restaureringen av de forskjellige strekningene innebar å bygge opp igjen flere bruer for å sikre framkommelighet og kontinuitet på vandreren.¹⁹⁴ For å få kunnskap om utforming og byggeteknikker for bruer på slutten av 1700-tallet, brukte prosjektet generalvegmeister Hammer sin instruks fra 1794, og utformingen kan sies å være tilnærmet lik de bruene som ble bygget på starten av 1800-tallet.¹⁹⁵

For å legge til rette for framtidig bruk av Kongevegen over Filefjell, for vandrere, turister og syklister, var det også viktig å utføre flere formidlingstiltak i tillegg til den fysiske istandsettingen. Målgruppene var i utgangspunktet alle, men å fremme Kongevegen som en vandrerrute ble prioritert.¹⁹⁶ For at Kongevegen skulle bli tilgjengelig var det viktig at infrastrukturen var på plass, slik som parkeringsplasser, toaletter, rasteplasser og ikke minst mulighet til å kaste søppel.¹⁹⁷ For at bruken av Kongevegen skulle bli mer attraktiv ble det

¹⁸⁸ European Heritage Awards, "The King's Road across Filefjell," lastet ned 23. mars 2021.

<https://www.europeanheritageawards.eu/winners/kings-road-across-filefjell/>.

¹⁸⁹ Posten.no, "Dette er årets vakreste frimerker 2020," lastet ned 7. april 2021. https://www.posten.no/frimerker-til-samling/dette-er-%C3%A5rets-vakreste-frimerke-2020?fbclid=IwAR1pZ-1mXMexh7_eim9lDyjLvvtMy_VZOP2uZSRpM5C_4oGm7V99Zupu064.

¹⁹⁰ Adriansen, s. 39.

¹⁹¹ Ibid.

¹⁹² Ibid., s. 40.

¹⁹³ Ibid., s. 62.

¹⁹⁴ Ibid., s. 73 til 82.

¹⁹⁵ Ibid., s. 73.

¹⁹⁶ Eikehaug og Adriansen, s. 92 til 93.

¹⁹⁷ Ibid., s. 114 til 115.

planlagt at det også kunne kobles på forskjellige rundturer langs Kongevegen, i tillegg til den helhetlige strekningen mellom Lærdal og Vang.¹⁹⁸ Bedriftsnettverket var en viktig del av dette, og bestod av private næringsdrivende som sammen hadde en interesse for utviklingen av Kongevegen som en turdestinasjon.¹⁹⁹ Det ble opprettet en hjemmeside som skulle fremme disse bedriftene, og hjelpe turister, vandrere og syklister med å planlegge turene sine.²⁰⁰ Bedriftsnettverket ble organisert som et SA, samvirkeforetak.²⁰¹

Frivillig arbeid har vært viktig for å kunne rydde fram de strekningene av vegen som ikke var en del av verneplanen til Statens vegvesen eller en del av utbedringsprosjektet E16.²⁰² Skoleklasser, ungdommer, lokale grunneiere og andre deltok i vegetasjonsryddingen.²⁰³ For framtidig drift og vedlikehold av de tre parsellene på verneplanen ble det inngått en avtale mellom Statens vegvesen og Lærdal kommune, og forvaltningsplaner for de resterende vegparsellene ble laget av Vang og Lærdal kommuner.²⁰⁴

Formidlingen av kongevegen og prosjektet Kongevegen over Filefjell ble gjort for å skape en lokal forankring, en økt følelse av eierskap og en økt stolthet for vegen.²⁰⁵ I tillegg til hjemmesiden ble det utarbeidet en digital formidlingsplattform, en app kalt «Outtt».²⁰⁶

Prosjektleder for forprosjektet og medlem av skiltgruppa i hovedprosjektet, Tine Eikehaug, fortalte under intervju at valget om formidling av Kongevegens historie landet på fysiske skilt langs hele strekningen mellom Lærdal og Vang.²⁰⁷ Dette ble gjort spesielt for å gi brukerne en økt forståelse for at vegen er et kulturminne, og for at de fysiske skiltene kunne berike brukernes opplevelse av turen.²⁰⁸ Prosjektet konsentrerte seg om å utvikle skilt av høy kvalitet, og de forskjellige skiltene var laget av plater av cortenstål, der selve skiltinformasjonen ble trykket på baksiden av acrylplater som videre ble montert på stålet.²⁰⁹

¹⁹⁸ Ibid., s. 112.

¹⁹⁹ [Visitkongevegen.no](https://www.visitkongevegen.no), "Vilkår ved kjøp av pakketurar på Kongevegen over Filefjell," lastet ned 7. april 2021. <https://www.visitkongevegen.no/om-kongevegen/vilkaar-ved-kjoep-av-pakketurar/>.

²⁰⁰ "Kongevegen over Filefjell," lastet ned 7. april 2021. <https://www.visitkongevegen.no/>.

²⁰¹ "Vilkår ved kjøp av pakketurar på Kongevegen over Filefjell".

²⁰² Adriansen, s. 104.

²⁰³ Ibid.

²⁰⁴ Ibid.

²⁰⁵ Ibid., s. 85.

²⁰⁶ Ibid.

²⁰⁷ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²⁰⁸ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²⁰⁹ Adriansen, s. 86.

Det ble benyttet flere typer skilt. Hovedtavlene, som var de største skiltene, stod oppreist ved inngangsporter og parkeringsplasser og fortalte om Kongevegen generelt og skulle fungere som trekkplaster.²¹⁰ Kulturminneskiltene, mindre skilt med skrå plate, ble satt opp langs vegen og skulle gi innblikk i historien og kulturminnet.²¹¹ Små kulturminneskilt, mindre utgaver av de skrånede tavlene, gav konkret informasjon om ett enkelt kulturminne.²¹² Områdetavler viste kart over de vanligste turvegene i området der de var satt opp.²¹³ I tillegg til disse skiltene og tavlene som viste informasjonstekster, illustrasjoner og kart, ble det satt opp retningskilt eller navneskilt basert på de nasjonale turvegmalerne til turskiltprosjektet, et nasjonalt skilt- og merkeprosjekt der Gjensidige og fylkeskommunene gir midler til merking og skilting av turruter.²¹⁴ I stedet for de grønne skiltene i tre til turskiltprosjektet, valgte Kongevegprosjektet trehvite skilt etter ønske fra Vang kommune for å skape kontinuitet med eksisterende skilt.²¹⁵ Disse skiltene gav informasjon om retning, navn på neste punkt og antall kilometer til dette punktet.²¹⁶ Langs med kongevegen ble det også satt opp veiledende skilt etter nasjonal standard, vertikale treplater stukket ned i jorda, som viser når brukerne er kommet inn på Kongevegen.²¹⁷

Om selve utformingen av skiltene påpekte Eikehaug i intervjuet at de hadde lagt vekt på at skiltene ikke skulle ta for mye plass og at fargen skulle harmonere med landskapet.²¹⁸ Derfor falt valget på materialet cortenstål, mye på grunn av fargen, men også for å spille på den historisk viktige jernutvinningen som har foregått på Filefjell i førhistorisk tid.²¹⁹ Alle skilt viste tydelig Kongeveglogoen, en vogn med kongekrone over.²²⁰ All skilting ble gjort for å tilrettelegge for en god turopplevelse for brukerne av vegen og for å vise til et vernet kulturminne. Eikehaug tydeliggjorde at det hadde vært en problemstilling å unngå

²¹⁰ Ibid., s. 87.

Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²¹¹ Ibid., s. 89.

²¹² Ibid.

²¹³ Ibid.

²¹⁴ Ibid., s. 90.

Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

Turskiltprosjektet, "Turskiltprosjektet", lastet ned 7. april 2021. <https://www.turskiltprosjektet.no/>.

²¹⁵ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²¹⁶ Adriansen, s. 90.

²¹⁷ Ibid.

²¹⁸ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²¹⁹ Adriansen, s. 86.

Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²²⁰ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

overskilting, eller «skiltjungel», men tatt i betraktning lengden på strekningen mellom Lærdal og Vang, skulle det plasseres ut en passende mengde skilt.²²¹

Gjennom retningskiltene og de veiledende skiltene med nasjonal turskiltutforming, hintes det til at Kongevegen er en vandrerute ved bruk av logoen av en person med sekk på ryggen på blå bakgrunn.²²² Det var ikke ønskelig for prosjektet å lede syklister over den autentiske vegen, men som Eikehaug påpekte under intervjuet, er ikke dette noe som kan nektes på grunn av allemannsretten.²²³ På grunn av at stor sykkelbruk øker faren for slitasje, ble det konkludert i forprosjektet at sykkelturisme ikke var ønskelig på de autentiske strekningen av Kongevegen over Filefjell.²²⁴ Det ble derfor laget alternative løsninger, blant annet ble sykkeltrafikken geleidet inn på gamle E16.²²⁵ Dette arbeidet gikk under utbedringen av ny E16.²²⁶ Om syklistene ønsker å bruke de mer autentiske vegstrekningene, blir det opplyst på nettsiden Visitkongevegen.no at vegen er sårbar og at det anbefales at syklene trilles for å skåne kulturminnet.²²⁷ Ellers blir det opplyst om alternativ rute langs gamle og nye E16.²²⁸

Kongevegen over Filefjell ble offisielt åpnet sommeren 2016.²²⁹ Siden den gang har besøket og bruken økt år for år, og i 2020 hadde Kongevegen et rekordår med over 66.000 talte brukere, majoriteten var nordmenn på Norgesferie.²³⁰ Det ble estimert at bedriftene langs vegen hadde om lag 2.000 til 2.500 gjestedøgn fordelt på de nå 31 bedriftene som er en del av bedriftsnettverket.²³¹

²²¹ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²²² Adriansen, s. 90.

²²³ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²²⁴ Eikehaug og Adriansen, s. 99.

²²⁵ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²²⁶ Eikehaug, intervju 18. februar 2021.

²²⁷ Visitkongevegen.no, "Sykle heile strekninga," lastet ned 7. april 2021.

<https://www.visitkongevegen.no/opplevingar/sykkelturer/sykle-heile-strekninga/>.

²²⁸ Ibid.

²²⁹ Adriansen, s. 95.

²³⁰ Moen, Torbjørn, "Interessa for Kongevegen gjennom Vang og Lærdal har eksplodert: - Det er berre starten," *Avisa Valdres*, 24. januar 2021.

²³¹ Ibid.

4.2. Kongevegen over Dovrefjell

4.2.1. Historie, vern og bakgrunn

Fjellovergangen over Dovrefjell har vært en viktig ferdselsåre siden middelalderen.²³²

Kongevegen over Dovrefjell ble anlagt som kjørbare veg på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet, der parsellen Vårstigen, mellom Kongsvoll og nederst i Drivdalen, ble utbedret før 1704 på grunn av at Kongen av Danmark-Norge, Fredrik IV, skulle reise over fjellet.²³³ Hele strekningen over Dovrefjell ble mest sannsynlig utbedret før denne reisen og er utbedret i flere omganger siden.²³⁴

Kongevegen over Dovrefjell, som er en del av den Trondhjemske Kongeveg, står oppført som objekt 139 på den nasjonale verneplanen til Statens vegvesen, *Vegvalg: nasjonal verneplan: veger, bruere og vegrelaterte kulturminner* fra 2002.²³⁵ Hele strekningen over høyfjellet går ikke under dette objektet, kun strekningen mellom Hjerkinna i Dovre kommune i Innlandet (da Oppland fylke) og Hesthåggåen i Oppdal kommune i Trøndelag (da Sør-Trøndelag fylke) står oppført.²³⁶ Strekningen er på 21 kilometer og inkluderer Vårstigen som går fra Kongsvoll, langs Drivdalen og ned mot Oppdal.²³⁷ Ifølge kulturminnesøk.no, per 8. april 2021, er ikke vegstrekningen fredet gjennom forskrift, men vernestatus står oppført med at fredningssak pågår.²³⁸

4.2.2. Forprosjektet

Prosjektet Kongevegen over Filefjell viste hvilke muligheter som fantes i å gjøre prosjekter som omhandlet bruk og tilrettelegging av historiske veger i Norge.²³⁹ Sommeren 2014 startet Statens vegvesen et arbeid med å istandsette en del av Kongevegen, strekningen over Hjerkinna på Dovrefjell, et arbeid som ble videreført i 2015–2017, og det ble også gjort utbedringer på Vårstigen i 2016.²⁴⁰ Selve utbedringene var et samarbeid mellom Statens vegvesen, Riksantikvaren, Pilegrimssenteret Dovrefjell, Dovrefjell nasjonalparkstyre, Dovre

²³² Johansson, s. 19 og 21.

²³³ Ibid., s. 22.

²³⁴ Ibid.

²³⁵ Devold et al., s. 139.

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Ibid.

²³⁸ Kulturminnesøk.no, "Trondhjemske Kongevei Dovre - 139 SVV NVP," lastet ned 8. april 2021.

<https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/176432>.

²³⁹ Johansson, s. 14.

²⁴⁰ Ibid.

kommune og Oppland fylkeskommune.²⁴¹ Forprosjektet Kongevegen over Dovrefjell ble startet på grunnlag av et ønske om å løfte fram Kongevegen over Dovrefjell som et viktig og sentralt kulturminne, og hensikten var å kartlegge Kongevegen og tilstanden til vegen fra Dovre kirke i Dovre kommune til Oppdal kirke i Oppdal kommune.²⁴² Strekningen mellom kirkene er på omtrent 10 mil.²⁴³ Forprosjektet så på hva en istandsettelse og tilrettelegging av kongevegen ville bety av muligheter, utfordringer og kostnader, og om det fantes vilje, interesse og økonomi til å gjennomføre et hovedprosjekt.²⁴⁴ Det var også viktig at tilretteleggingen av Kongevegen over Dovrefjell skulle fremme fysisk aktivitet og næringsutvikling og være den del av en verdiskaping med utgangspunkt i natur- og kulturarv.²⁴⁵ Forprosjektet startet i 2016 som et samarbeid mellom Statens vegvesen, Pilegrimssenter Dovrefjell, Dovre kommune, Oppdal kommune, Oppland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Dovrefjell nasjonalparkstyre, Rondane-Dovre nasjonalparkstyre og Gudbrandsdalsmusea.²⁴⁶

Forprosjektet kartla vegen sommeren 2017, der utgangspunktet for kartleggingen var arkeologiske utmarksregistreringer, hvilket skjer ved å gjennomføre en fysisk undersøkelse av terrenget og landskapet for å finne sporene etter vegen og vegrelaterte kulturminner.²⁴⁷ Vegrelaterte kulturminner kunne være varder, brukar, stikkrenner og milesteiner.²⁴⁸ Det ble fokusert på å registrere det som ble antatt å være den første traseen fra slutten av 1600- og begynnelsen av 1700-tallet, og utbygging eller forbedring av vegen på slutten av 1700-tallet.²⁴⁹ Mange strekninger av Kongevegen over Dovrefjell er i dag tapt, ombygd eller asfaltert, og forprosjektet registrerte og kartla de ombygde strengningene som sikkert kunne knyttes til Kongevegen.²⁵⁰ Kartleggingen foregikk ved beskrivelser i feltnotater, med blant annet mål, utseende, antatt alder og tilstand.²⁵¹ I tillegg ble vegstrekningene og tilhørende kulturminner dokumentert med foto og dronefilming.²⁵² Kartleggingen har benyttet lokale informanter og historiske kart og bilder, og for å lokalisere ukjente strekninger ble det

²⁴¹ Ibid.

²⁴² Kongevegenoverdovrefjell.no.

²⁴³ Johansson, s. 16.

²⁴⁴ Ibid., s. 14.

²⁴⁵ Ibid.

²⁴⁶ Ibid., s. 16.

²⁴⁷ Ibid., s. 37.

²⁴⁸ Ibid.

²⁴⁹ Ibid.

²⁵⁰ Ibid.

²⁵¹ Ibid.

²⁵² Ibid.

benyttet lidarscanning²⁵³ for å tydeliggjøre endringer som er gjort i et terrenget.²⁵⁴ Vegen ble delt inn i åtte parseller som igjen ble delt inn i flere deler etter faglig vurdering.²⁵⁵ I forprosjektrapporten ble det presentert kartutsnitt for de åtte parsellene som viser hvor Kongevegen er registrert.²⁵⁶ På disse kartutsnittene ble det ført inn hvor og hvilke tiltak som burde gjøres, som vegetasjonsrydding og drenering, og forslag til hvor det var hensiktsmessig å sette opp informasjons- eller formidlingspunkt.²⁵⁷

Den første strekningen av Kongevegen går fra Dovre kirke gjennom Dovre nasjonalpark og Fokstumyra naturreservat, og blir flere steder brutt av E6 før den går opp mot Hjerkin Fjellstue.²⁵⁸ Strekningen går videre gjennom Hjerkin/Kongsvoll/Drivdalen landskapsvernområde, i ransonen av Dovrefjell-Sundalsfjella nasjonalpark og ned til Kongsvoll.²⁵⁹ Der fortsetter den langs Drivdalen, over på Vårstigen og ned til Hesthåggån.²⁶⁰ I nedre del av Drivdalen blir vegen brutt av blant annet et skiferbrudd, går videre som en asfaltert riksveg, mens på enkelte strekninger over dyrka mark er vegen også pløyd bort, før den historiske vegstrekningen går inn mot Oppdal kirke.²⁶¹

Istandsettingen av vegstrekningene på Dovrefjell som ble gjort før 2017, fulgte blant annet en håndbok fra 1994 gitt ut av Direktoratet for naturforvaltning, som bemerker at historiske veger ikke er dimensjonert for tunge kjøretøy og at mindre kjøretøy eller manuell arbeidskraft bør benyttes.²⁶² For Dovrefjell sin del ble det etter istandsettingene før 2017 erfart at selv mindre kjøretøy med belter kunne skade vegfundamentet, spesielt i våte områder.²⁶³ Dette ble løst ved å kjøre opp masse på vinterstid over snøen og fortsette arbeidet på sommerstid.²⁶⁴ Den nye tilførte massen som ble brukt i denne istandsettingen burde, ifølge direktoratet, tas fra grus i nærområdet der utbedringen skulle gjøres, men over Dovrefjell ble det påpekt at nye uttak kunne lage nye, uønskede sår i landskapet, og også skade eldre grusuttak som i dag er

²⁵³ En laserscanning gjort fra fly.

²⁵⁴ Johansson, s. 38.

²⁵⁵ Ibid., s. 51.

²⁵⁶ Ibid., s. 52, 64, 81, 94, 111, 123, 128, 145 og 155.

²⁵⁷ Ibid.

²⁵⁸ Ibid., s. 45.

²⁵⁹ Ibid., s. 45 og 47.

²⁶⁰ Ibid.

²⁶¹ Ibid., s. 47 og 49.

²⁶² Ibid., s. 31.

²⁶³ Ibid., s. 32.

²⁶⁴ Ibid.

kulturminner.²⁶⁵ Massen burde være naturlig masse, naturgrus, og ikke maskinknust grus, og siden Kongevegen krysser nasjonalparker og landskapsvernområder var det viktig å ikke tilføre uønskede eller nye plantearter.²⁶⁶ Istandsetting av stikkrenner og drenering var også viktig, i tillegg til vegetasjonsrydding og konstruering av nye bruer.²⁶⁷

I Dovre kommune har merkingen av Kongevegen bestått av ei blå kongekrone, noe forprosjektet gikk inn for å videreføre i merkingen som skulle bli gjort under hovedprosjektet.²⁶⁸ I forprosjektrapporten ble det tydeliggjort at en god og synlig merking var viktig å prioritere videre, og ettersom enkelte strekninger av Kongevegen alt var merket med det blå kongekronesymbolet, ble det videreført, da dette allerede var en etablert merking.²⁶⁹ Statens vegvesen har også en offisiell logo for kongevegene i Norge som ble godkjent alt i 1996, og som viser en vogn, en karjol, med en krone med en løve i toppen.²⁷⁰ Prosjektleder for forprosjektet og hovedprosjektet, Marit Johansson, fortalte under intervju at de valgte å gå videre med samme skiltutforming, materialvalg og mal som Kongevegen over Filefjell, mest på grunn av gjenkjenneligheten og for å ikke introdusere enda en ny type skilt.²⁷¹ Johansson nevnte også at dette er skilt som er laget av samme type materiale som Miljødirektoratet har valgt for sine nasjonalparksilt.²⁷² I forprosjektet hadde de også fokus på at skiltene skulle harmonere med naturomgivelsene, og det ble valgt å jobbe med å samle skilt ved informasjonspunkter langs Kongevegen, da det er flere aktører som skilter på Dovrefjell.²⁷³ Som i prosjektet Kongevegen over Filefjell valgte de på Dovrefjell å bruke de store, stående skilttypene ved inngangsportene langs Kongevegen, på parkeringsplasser eller lignende, hvor det var en del forstyrrelser fra før, og de mindre, skråstilte skiltene ble plassert ute langs selve veien.²⁷⁴

I tillegg til skilting og merking langs strekningene, var det viktig å få opp interessen for Kongevegen over Dovrefjell, og under forprosjektet ble det blant annet laget en nettside

²⁶⁵ Ibid., s. 32 til 33.

²⁶⁶ Ibid., s. 33.

²⁶⁷ Ibid., s. 33 til 34.

²⁶⁸ Ibid., s. 183.

²⁶⁹ Ibid., s. 184.

²⁷⁰ Ibid.

²⁷¹ Johansson, intervju 17. februar 2021.

²⁷² Johansson, intervju 17. februar 2021.

²⁷³ Johansson, intervju 17. februar 2021.

²⁷⁴ Johansson, intervju 17. februar 2021.

dedikert til prosjektet.²⁷⁵ Det ble også informert om prosjektet gjennom media.²⁷⁶ I tillegg var det viktig å ha god dialog med blant annet grunneiere, bedriftseiere og beboerne langs Kongevegen.²⁷⁷ Et mål var at istandsettingen kunne bidra til næringsutvikling og reiselivssatsinger i nærområdene.²⁷⁸ Johansson påpeker at selv om målet er bruk, så er ikke ønsket at Kongevegen skal overbrukes, mest med tanke på sårbar natur og dyreliv, men også slitasje på selve Kongevegen.²⁷⁹ Blant annet foretok Norsk institutt for naturforskning, Nina, en brukerundersøkelse og studie om bruken av Kongevegen. Studien ble utført sommeren 2019 og skulle se på om bruken av Kongevegen som ferdselsåre over Dovrefjell var med på å få samlet aktiviteten på fjellet bort fra verneområder og villreintrekk.²⁸⁰ Studien satte ut flere selvbetjente spørreskjemaboder på Dovrefjell, og fikk inn informasjon som blant annet viste at gjennomsnittsalderen på brukerne var 49 år, at litt under halvparten var nordmenn og at de fleste hadde fått kjennskap til Kongevegen gjennom bøker, skriftlig media eller venner og familie.²⁸¹ Et fåtall hadde fått informasjon gjennom tilfeldige informasjonsskilt eller via digitale informasjonskanaler.²⁸² Den viktigste motivasjonen for turen var naturopplevelser, fjellområdene eller kulturlandskap og dyre- og planteliv, og friluftsliv generelt.²⁸³ Det kom også fram at en stor majoritet av brukerne var positive til skilt med informasjon om kulturminner og dyreliv.²⁸⁴

Prosjektleder Johansson sa i intervju at målgruppen de hadde i sikte var voksne vandrere, men at de også ønsket å få flere barn (og da familier) til å bruke vegen siden flere av strekningene er ganske enkle å gå.²⁸⁵ Prosjektet har blant annet valgt å illustrere skiltene med tegninger de håpet kunne fange interessen til en yngre gruppe.²⁸⁶ Når det var snakk om syklistene var ikke dette en gruppe prosjektet aktivt forsøkte å trekke til seg, siden det allerede fantes en sykkeltrasé mellom Dombås og Hjerkin, og at det ble frarådet sykkelbruk på de mest sårbare strekningene av Kongevegen.²⁸⁷ Johansson nevnte også i intervjuet at de tidlig i

²⁷⁵ Johansson, s. 184.

²⁷⁶ Ibid., s. 41.

²⁷⁷ Ibid.

²⁷⁸ Ibid., s. 187.

²⁷⁹ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁸⁰ Wold, Line C. og Sofie K. Selvaag, "Kongevegen over Dovrefjell, Bruksstatus 2019," (Lillehammer: NINA, Norsk institutt for naturforskning, 2020), s. 8.

²⁸¹ Ibid., s. 13 og 15 til 16.

²⁸² Ibid.

²⁸³ Ibid., s. 18.

²⁸⁴ Ibid.

²⁸⁵ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁸⁶ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁸⁷ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

prosjektet hadde fått spørsmål om hestebruk, siden det er mye hesteturisme på Dovrefjell, men det ble oppdaget lite slitasje fra hest på de godt drenerte strekningene der vegkroppen var godt oppbygd.²⁸⁸ Problematikken var en annen i de våte områdene hvor også sykkelbruk var problematisk.²⁸⁹

4.2.3. Hovedprosjektet

Målet med hovedprosjektet var å få til en sammenhengende, historisk vandreveg over Dovrefjell og samtidig kanalisere ferdsel utenfor sårbare områder for plante- og dyreliv.²⁹⁰ Vegen er ikke sammenhengende, ettersom store deler i dag ligger under E6 eller er borte av andre årsaker.²⁹¹ For å få til denne målsetningen er planen videre i hovedprosjektet å bruke traseer pilegrimsleden har brukt, og enkelte steder en sykkeltrasé.²⁹² For eksempel i Drivdalen, der et skiferbrudd gjør en sammenkobling utfordrende, er prosjektet i ferd med å finne løsninger i dag.²⁹³ Prosjektet ønsket også å arbeide mot et lignende bedriftsnettverk som på Filefjell, og fikk blant annet midler til dette gjennom verdiskapingsprogrammet til Riksantikvaren.²⁹⁴ Riksantikvaren gav også midler til formidlingstiltak.²⁹⁵ Prosjektleder Johansson fortalte i intervju at de fremdeles er i prosess med oppbygging av et bedriftsnettverk, og påpekte at dette er noe som må komme som et ønske fra bedriftene selv.²⁹⁶ Tankegangen bak et framtidig bedriftsnettverk på Dovrefjell vil handle om en samordning, og at selve istandsettingen og tilretteleggingen av Kongevegen kan bidra til å øke sommer-aktiviteten på fjellet og bruken av bedriftene som finnes i nærområdene.²⁹⁷ Først og fremst ønsker dette kongevegprosjektet å arbeide for en lokal verdiskaping ved å skape et lokalt engasjement.²⁹⁸ Hovedprosjektet var planlagt å vare fra starten i 2018 og skulle ferdigstilles i 2021, men på grunn av forsinkelser og covid-19 i 2020 kommer prosjektet til å strekke seg ut i 2022.²⁹⁹

²⁸⁸ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁸⁹ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁹⁰ Kongevegenoverdovrefjell.no.

²⁹¹ Johansson, intervju 17. februar 2021.

²⁹² Johansson, intervju 17. februar 2021.

²⁹³ Johansson, intervju 17. februar 2021.

²⁹⁴ Bitustøl, Åse (2019), "Verdiskapingsmidler 2019 - Verdiskapingsprosjekter 2019 - Statsbudsjettet 2019 kap. 1429 Post 77 - Tilskudd - Kongevegen over Dovrefjell, Riksantikvaren," (www.einnsyn.no, innsyn: 22. feb. 2021).

²⁹⁵ Ibid.

²⁹⁶ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁹⁷ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁹⁸ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

²⁹⁹ Johansson, Intervju 17. februar 2021.

4.3. Den Trondhjemske postvei

4.3.1. Forprosjektet, historie, vern og vegen videre

Den Trondhjemske postvei er et prosjekt drevet fram av Møre og Romsdal fylkeskommune for å gjøre de historiske vegene i Møre og Romsdal bedre kjent og å arbeide for at de kan bli mer brukt.³⁰⁰ Det overordnede prosjektet, kalt «Ein bit av historia», konsentrerer seg om historiske ferdselsårer gjennom fylket, og i tillegg til den Trondhjemske postveg, tar prosjektet for seg pilegrimsledene Kystpilegrimsleia og Valldalsleia.³⁰¹ Hovedprosjektet har også fokus på et funn av spor etter et skip og bosetninger fra merovinger- eller vikingtid på Edøy i Smøla kommune, der Norsk institutt for kulturminneforskning, Niku, har utført georadarsøk og fylkeskommunen har arbeidet med framstillinger av digitale 3D-modeller.³⁰² Digitale 3D-modeller har også vært fokusområdet for å se på hvordan Veøy i Møre og Romsdal kunne ha sett ut under middelalderen, og delprosjektet under «Ein bit av historia» er kalt «Veøy år 986».³⁰³

Den Trondhjemske postveg ble anlagt mellom Bergen og Trondheim etter kongelig forordning i 1786 på grunn av at staten på 1700-tallet hadde overtatt ansvaret for postvesenet og hadde behov for farbare vegar.³⁰⁴ Dette er også grunnen til at postvegen også kan kalles en kongeveg. Veggen ble anlagt som postrute, og det ble bøndene langs strekningen sin plikt å vedlikeholde veggen, stille opp med båtskyss over fjordkryssningene og generelt ta for seg postføringen.³⁰⁵ Selve veggen var anlagt etter flere metoder, men den overordnede tankegangen var det franske prinsipp, som vil si en veg anlagt med mest mulig rette strekninger med godt fundament og dype grøfter.³⁰⁶ Disse rette strekningene kan sees spesielt godt på flyfoto av parsellen over Ørskogfjellet i Ålesund kommune. Veggen ble ikke brukt som postrute lengre enn til 23. mars 1868 da det ved kongelig resolusjon ble bestemt at postvegen skulle legges ned som hoved- og postveg til fordel for dampbåt.³⁰⁷

³⁰⁰ Mrfylke.no.

³⁰¹ Ibid.

³⁰² Niku.no, "Edøyskipet," lastet ned 9. mars 2021. <https://www.niku.no/prosjekter/edoyskipet/>.

³⁰³ Mrfylke.no, "Veøy år 986," lastet ned 9. mars 2021. <https://mrfylke.no/view/content/10910/full/1/17819>.

³⁰⁴ Devold et al., s. 145.

³⁰⁵ Nordstrand, Ingemar, *Postvegen Bergen-Trondheim* (Oslo: Samlaget, 1996), s. 42.

³⁰⁶ Johansson, s. 22.

³⁰⁷ Nordstrand, s. 47 og 48.

I Statens vegvesens verneplan, *Vegvalg: nasjonal verneplan: veger, bruer og vegrelaterte kulturminner* fra 2002, inngår den Trondhjemske postveg i Møre og Romsdal kun som en del av *Vestnes vegmiljø*, der vegstrekningen gjennom sentrum i Vestnes ble klassifisert som hovedveg og postveg i 1845, og som objekt nr. 145, *Trondhjemske Postvei*, parsellen fra 1787 som går over Ørskogfjellet i Ålesund kommune.³⁰⁸ Den sammenhengende postvegen gjennom Møre og Romsdal inngår i fylkeskommunens regionale delplan for kulturminner, under kulturminner av nasjonal verdi.³⁰⁹

Fra sør krysser postvegen fylkesgrensa til Vestland og Møre og Romsdal litt sør for Grodås ved Hornindalsvatnet i Volda kommune, fortsetter innover Hornindal til Hellesylt i Stranda kommune og krysser fjorden et lite strekke før vegen går over Ljøbrekka og videre til tettstedet Stranda.³¹⁰ Fra Stranda krysser postruta Storfjorden på langs og starter på igjen ved Amdam i Ålesund kommune og går over Ørskogfjellet til Vestnes sentrum i Vestnes kommune, hvor den krysser fjorden til litt vest for Molde by i Molde kommune.³¹¹ Postvegen går så østover gjennom Molde by og videre langs fjorden, over Osmarka i Gjemnes kommune og ned til Angvik hvor den krysser nok en fjord over til Tingvoll kommune.³¹² Etter Tingvoll er det nok en fjordkrysning over til Surnadal kommune hvor postvegen fortsetter mot den nye fylkesgrensa til Trøndelag.³¹³ Til sammen går den Trondhjemske postvei gjennom åtte kommuner i Møre og Romsdal.

Prosjektleder for «Ein bit av historia» og Den Trondhjemske postvei, Elin Kanck Lorentzen, fortalte under intervju at prosjektet Den Trondhjemske postvei startet i praksis med en kartlegging av strekningen i 2020.³¹⁴ Kartleggingsrapportene ble lagt åpent ut på den nylanserte hjemmesiden til prosjektet, der hver kommune fikk hver sin rapport.³¹⁵ Dette ble gjort i stedet for å publisere en forprosjektrapport med presentasjon av kartleggingen, slik prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell hadde gjort, og i stedet bruke den nye nettsiden som en plattform med muligheter til både å rapportere og samtidig

³⁰⁸ Devold et al., s. 52 og 145.

³⁰⁹ Møre og Romsdal fylkeskommune, *Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi* (Molde: Møre og Romsdal fylkeskommune, 2014).

³¹⁰ Mrfylke.no, "Den Trondhjemske postvei," lastet ned 9. april 2021. <https://mrfylke.no/view/content/10908/full/1/17817>.

³¹¹ Ibid.

³¹² Ibid.

³¹³ Ibid.

³¹⁴ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

Lorentzen, Elin Kanck (2020), "Anmodning om utbetaling," (www.einnsyn.no, innsyn: 5. feb. 2021).

³¹⁵ Postvei.no, "Den Trondhjemske postvei," lastet ned 9. april 2021. <https://postvei.no/>.

formidle og engasjere.³¹⁶ De første delene av rapportene var like for hver kommune og gav en generell introduksjon til vegen, prosjektet og metodebruk, før de andre delene gikk mer inngående inn på tilstand av hver enkelt vegtrasé, problempunkter og anbefalte tiltak.³¹⁷ Kartleggingen ble så registrert i Askeladden, Riksantikvarens database over kulturminner og kulturmiljøer.³¹⁸ Målet for kartleggingen var å registrere tilstand og tiltaksbehov, og å se på endringer siden postvegen sist ble registrert i 1993.³¹⁹ Metoden som ble brukt var en visuell overflateregistrering med hjelp av foto, kartfesting og registrering av tilstanden til ulike vegelementer, slik som stikkrenner, bruer, vegdekke og andre vegrelaterte kulturminner slik som blant annet merkesteiner.³²⁰

I 2020 bevilget Riksantikvaren ut midler til prosjektet gjennom Verdiskapingsprogrammet som blant annet skulle gå til kartleggingen, pilot for en ny nasjonal nettside og forankringsarbeid og verdiskapingsprosjekter ute i kommunene.³²¹ Det var fylkeskommunen som forvaltet disse midlene videre, og sammen med midler fra andre programposter, ønsket fylkeskommunen å skape et større engasjement rundt postvegen ute i kommunene ved å lyse ut disse midlene til formidlingsprosjekter.³²² Prosjektene måtte være forankret i kommunene, og av de åtte postvegkommunene som ble invitert til å søke, søkte og fikk fire av kommunene midler til prosjekter som omhandlet alt fra kortfilm til restaurering av ei gammel bru.³²³ I begynnelsen av 2021 lyste fylkeskommunen ut nye midler som skulle gå til prosjekter om skjøtsel og skilting.³²⁴

Lorentzen sa i intervju at en stor del av prosjektet handlet om å klare å mobilisere et engasjement ute i kommunene, å vise at den historiske postvegen kan være en ressurs.³²⁵ Tankegangen var at kommunene måtte være en aktiv part i det hele, og at prosjektene ikke var noe som fylkeskommunen kunne gjøre for kommunene.³²⁶ Men å klare å mobilisere var

³¹⁶ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³¹⁷ Grønland, Siw Helen Myrvoll, "Den Trondhjemske postvei Volda kommune," (Molde: Møre og Romsdal fylkeskommune, 2020).

³¹⁸ Lorentzen.

Riksantikvaren.no, "Våre digitale tjenester, Våre nettsteder, arkiver og databaser," lastet ned 10. april 2021. <https://www.riksantikvaren.no/vare-digitale-tjenester>.

³¹⁹ Grønland, s. 4.

³²⁰ Ibid., s. 5.

³²¹ Lorentzen.

³²² Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³²³ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³²⁴ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³²⁵ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³²⁶ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

spesielt vanskelig, og Lorentzen sa at en gruppe som fylkeskommunen ikke hadde klart å få mobilisert i større grad var de frivillige, som var en gruppe prosjektet gjerne ønsket å jobbe aktivt opp mot.³²⁷ Derfor har kriteriene for å søke om midler nå i 2021 blitt endret til at frivillige og andre, i tillegg til kommunene, kunne søke, men at kommunen måtte være en samarbeidspartner.³²⁸ I Vestnes kommune var det et ønske om å bruke historielaget, og der har de for eksempel arbeidet fram et formidlingsopplegg som handler om alt fra formidlingsskilt med QR-koder til digital formidling i VR (virtual reality) og vandreteater.³²⁹ Tingvoll kommune har på en annen side produsert en kortfilm med tema rundt postvegen.³³⁰ Mobilisering gjennom bedrifter, et bedriftsnettverk som på Filefjell, ligger lengre fram i tid for Postvegprosjektet.³³¹

Målsetningen til prosjektet Den Trondhjemske postvei er at strekningen gjennom hele fylket skal kunne oppleves som en helhetlig historisk veg.³³² Store deler av vegen ligger i dag under asfalt og blir brutt av flere fjorder, så for å få vegen til å oppleves sammenhengende har prosjektet landet på en løsning med stoppunkt ved vegen i hver kommune.³³³ Samtidig er det også en målsetning å få til strekninger for fotturisme, og å koble prosjektet opp mot andre, allerede eksisterende løsninger i Møre og Romsdal, slik som turkartkonseptet Morotur.³³⁴ Friluftsliv, fysisk aktivitet og naturopplevelser er viktige stikkord.³³⁵

Prosjektet Den Trondhjemske postvei har ingen ambisjoner om å få til en sammenhengende skiltet veg, men baserer seg på tankegangen med stoppunkt eller nøkkelpunkt langs strekningen.³³⁶ Prosjektet har ingen skiltplan per 2021, men Lorentzen nevnte at det vil være naturlig med større informasjonsskilt ved inngangsporter, slik som ble valgt langs Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell.³³⁷ Postvegprosjektet ønsker å basere seg på flere digitale formidlingsløsninger enn hva kongevegprosjektene har gjort, men det vil også være behov for skilting på strategiske steder, ettersom det å skilte i seg selv kan

³²⁷ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³²⁸ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³²⁹ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³⁰ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³¹ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³² Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³³ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³⁴ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³⁵ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³⁶ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³⁷ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

være en form for bevaring ved at brukerne blir minnet på, og gjort oppmerksomme på at de bruker et kulturminne og en historisk veg.³³⁸

Satsingen på prosjektet Den Trondhjemske postvei, prosjektet om skipet på Edøy, prosjektet *Veøy år 986* og de historiske pilegrimsledene, skal gå fram mot Norges tusenårsjubileum i 2030.³³⁹ Det kortsiktige målet for prosjektene om de historiske ferdselsårene er å få i stand minst to reiselivsprodukter tilknyttet disse, men Lorentzen nevnte avslutningsvis i intervjuet at det er større sannsynlighet for å få til dette langs Kystpilegrimsleia siden det prosjektet har kommet lenger.³⁴⁰ For prosjektet Den Trondhjemske postvei sin del vil vegen videre i første omgang handle om å skaffe midler til skjøtsel og restaurering, og å få større fokus på prosjektet ute i kommunene og blant interesserte aktører.³⁴¹

³³⁸ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³³⁹ Mrfylke.no, "Om prosjektet".

³⁴⁰ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³⁴¹ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

Kapittel 5. Diskusjon

I dette kapittelet diskuterer jeg oppgavens problemstilling ved å relatere prosjektene Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei opp med det teoretiske grunnlaget i oppgaven. Del en handler om vern og bruk av kulturmiljø i landskap. Del to tar for seg lokal verdiskaping og vern gjennom bruk i de tre vegprosjektene, og del tre tar for seg løsninger innen formidling og tilrettelegging. Del fire svarer på problemstillingen i denne oppgaven. Siden prosjektet Den Trondhjemske postvei er i en oppstartsfase ser jeg også på utfordringene til, og kommer med forslag på muligheter rundt, formidling og tilrettelegging for bruk av postvegen.

5.1. Vern og bruk av kulturmiljø i landskap

Laurajane Smith påpeker i sin bok *Uses of Heritage* (som vist i oppgavens kapittel 2.1.2.) at bevaring og bruk av kulturmiljø kan være med på å øke livskvaliteten lokalt og øke den emosjonelle tilknytningen til disse kulturmiljøene.³⁴² Hun sier også at kulturminner og kulturmiljø er i en konstant prosess når det gjelder hvilke verdier og betydninger som videreføres ved å bevare disse, og at det skapes nye koblinger i disse prosessene.³⁴³

Jeg mener de tre historiske vegprosjektene denne oppgaven tar for seg er gode eksempler på at god lokal forankring underbygger bærekraftig forvaltning, bevaring og vern gjennom bruk av kulturminner og kulturmiljøer. Å bygge opp under en emosjonell tilknytning til et lokalt eller regionalt kulturmiljø, tydeliggjør at dette er noe som er viktig å verne om for framtida, og er nødvendig for at vern gjennom bruk skal fungere og at lokale verdier kan skapes.

Også Denis Byrne, som i sin artikkel *Heritage as Social Action* (se oppgavens kapittel 2.1.2.) diskuterer de sosiale betydningene som kulturarv har i dag.³⁴⁴ Det er viktig at det legges opp til at kulturmiljøprosjekt, som disse tre historiske vegprosjektene, bør være forankret i lokalsamfunnet. *Tingenes metode* (utviklet av tre museer i Oslo) kan også trekkes fram i denne forbindelse. *Tingenes metode* (se oppgavens kapittel 2.1.3.) ble utviklet for museene som et verktøy for hvordan gjenstander kan «bestemme» hvilke grupper mennesker eller aktører som skal involveres når det arbeides med nye museumsutstillinger.³⁴⁵

³⁴² Smith, s. 29.

³⁴³ Ibid., s. 47 og 48.

³⁴⁴ Byrne, s. 150.

³⁴⁵ Treimo, s. 7.

Denne tankegangen kan overføres til prosjekter som tar for seg vern og bruk av kulturmiljøer. Om det inkluderes forskjellige grupper i arbeidet med å istandsette et kulturmiljø, vil denne involveringen skape en eierskapsfølelse til det aktuelle kulturmiljøet. Det skaper forståelse av verdiene kulturmiljøet innehar, det gir læring om kultur og historie og en forståelse av hvorfor vern er viktig og hvordan dette kan opparbeides. Dette er også noe som underveis i prosessen kan smitte over på lokale bedrifter og næringsliv, og som kan være med på å generere mer bruk og dermed også både samfunnsmessig, kulturell, miljømessig og økonomisk verdiskaping i lokalsamfunnet. For spesielt våre nye landsmenn, eller nyinnflyttede, kan en slik inkludering bidra til økt sosialisering og en følelse av tilknytning og eierskap til lokalsamfunnet. Og gjennom dette kan vern av et kulturmiljø opprettholdes.

Med enkle grep, som informasjon som alle kan forstå, gode formidlingsløsninger og inkludering, kan større kulturmiljøer som skal istandsettes og legge til rette for bruk ha store ringvirkninger på lokalsamfunnet. Lokal verdiskaping kan få mulighet til å utvikles og vernede kulturmiljøer kan bli brukt på en skånsom og bærekraftig måte. Det er selvfølgelig utfordringer med dette siden økt bruk kan bidra til mere slitasje, men god formidling og god tilrettelegging er viktig for at dette ikke skjer. Hvor grensen går for når økt bruk fører til skader på vernede kulturminner er et spørsmål som er viktig å ha fokus på i slike prosjekter.

Det vil aldri være slik at ønske om økonomisk vekst trumfer viktigheten om å verne om et kulturminne. Prosjektene må ha oppmerksomhet på forståelsen for hvorfor et kulturmiljø er vernet og hvilke verneverdier som ligger til grunn for at et kulturmiljø kan brukes, samtidig som økonomisk verdiskaping kan skje. Det er nødvendig med god, lett tilgjengelig og forståelig formidling. Tilrettelegging som hverken går ut over kulturmiljøet eller brukernes opplevelse av kulturmiljøet og landskapet rundt er viktig. Det må planlegges for god oppfølging av disse løsningene for at besøkende og brukere også skal kunne ha glede av kulturmiljøet i framtida.

Siden alle disse tre prosjektene omhandler vernede, historiske veger som går gjennom natur- og fjellandskap, er det også naturlig å trekke inn den Europeiske landskapskonvensjonen (se oppgavens kapittel 2.3.1.). Denne konvensjonen har som formål å verne, forvalte og

planlegge landskap og fremme et europeisk samarbeid på disse områdene.³⁴⁶ Denne konvensjonen omfatter både natur og kultur, inkludert kulturminner og kulturmiljøer, men i mindre grad.³⁴⁷ Konvensjonen legger vekt på lokal medvirkning, og at det er ofte lokale mennesker som best kjenner til både landskapet og kulturmiljøene i sitt nærområdet og bør derfor involveres i planarbeid, vern og forvaltning.³⁴⁸

Perspektivene i den europeiske landskapskonvensjonen reflekteres også i prosjekter som Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og den Trondhjemske postvei, der opplevelsen av kulturmiljøene er tett knyttet opp mot hvordan landskapet rundt oppfattes og leses. Og lokale aktører er en viktig del av utviklingen av kulturarven.

Arkeolog Margareta Bergvall nevner i sin tekst *Meddelanden från forntiden* (se oppgavens kapittel 2.2.1.) at alle mennesker forholder seg til og leser landskapet utfra sine egne personlige erfaringer, men at det er først når man befinner seg i et landskap blant kulturminner at en kan få en følelse av fortidens forståelse av omgivelsene.³⁴⁹ Konvensjonen og Bergvalls tekst tydeliggjør at det er viktig å inkludere forskjellige grupper og mennesker i arbeid med istandsetting av historiske veger gjennom landskap.

5.2. Lokal verdiskaping og vern gjennom bruk i de tre historiske vegprosjektene

Hvordan har så formidlingsløsninger og tilrettelegging blitt virkemidler for strategiene *vern gjennom bruk og lokal verdiskaping*? Ingen av de to stortingsmeldingene nr. 16 (2004–2005) *Leve med kulturminner* og nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold* (se oppgavens kapittel 2.1.1.) fremmer konkrete løsninger eller forslag for tiltak på hvordan vern gjennom bruk eller lokal verdiskaping bør gjøres i praksis.

Verdiskapingsprogrammet på kulturmiljøområdet ble startet opp som en oppfølging av stortingsmelding nr. 16 (2004–2005) *Leve med kulturminner*, er videreført i stortingsmeldingen nr. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*, og drives i dag av Riksantikvaren som et program der kulturmiljøprosjekter kan søke om midler til å fremme vern gjennom bruk og verdiskaping gjennom blant annet tilrettelegging og formidling.³⁵⁰ Vern gjennom bruk er et viktig premiss

³⁴⁶ Regjeringen.no.

³⁴⁷ Ibid.

³⁴⁸ Ibid.

³⁴⁹ Bergvall, s. 109 til 110.

³⁵⁰ St.Meld. nr. 16 (2004–2005), kap. 6.5.

for de prosjektene som søker om midler fra programmet, og det blir lagt opp til at kulturmiljøer skal være bruksressurser som grunnlag for verdiskaping. Bruken av kulturmiljøene må ikke gå på bekostning av verneverdiene, men bruken kan være med på å opprettholde og formidle vernet. Skjøtsel, istandsetting, tilrettelegging for bruk og formidling er viktige tiltak som gjøres for å opprettholde vern og bruk. Hvilke tiltak som skal velges for å oppnå lokal verdiskaping blir stort sett bestemt av hvert enkelt prosjekt, selv om det blir lagt enkelte føringer fra Riksantikvaren. Hvilke tiltak som fungerer best, kommer an på hvilke kulturmiljø som inngår i prosjektene.

Verdiskapingsprogrammet ble (som nevnt i oppgavens kapittel 2.1.1.) evaluert i 2011 av Nordlandsforskning. Evalueringen nevner fire forståelser for verdiskaping: *miljømessig*, *kulturell*, *sosial* og *økonomisk* verdiskaping.³⁵¹ Det vises til at prosjekter som jobbet med verdiskaping hadde en positiv innvirkning på å lokal identitet og tilhørighet.³⁵² Verdiskaping handler ikke kun om kroner og øre, men den samfunnsmessige økonomiske veksten og verdiskapingen gir også et grunnlag for at miljømessig, kulturell og sosial verdiskaping kan skje.

Hvordan de tre prosjektene som omtales i denne oppgaven, Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei, har arbeidet med verdiskaping og vern gjennom bruk kan settes inn under de fire verdiskapingsbegrepene:

Miljømessig verdiskaping omfatter de omkringliggende verdiene rundt kulturmiljøer og landskap, samt god planlegging og forvaltning.³⁵³ Prosjektet Kongevegen over Filefjell startet med å kartlegge den historiske vegen (se oppgavens kapittel 4.1.2.) for å få oversikt over hvor vegen gikk, hvilke tiltak som måtte gjøres for at vegen kunne bli tilgjengelig og trygg, og for å verne om kulturmiljøet for framtida. Kartleggingen skulle også danne grunnlag for god forvaltningspraksis av kulturmiljøet. Prosjektet Kongevegen over Dovrefjell foretok også en slik kartlegging (se oppgavens kapittel 4.2.2.), men dette prosjektet var mer innrettet mot hvilke innvirkninger de aktuelle tiltakene som ble gjennomført, og økt bruk, kunne ha på naturen og landskapet rundt. En grunn til dette er det sårbare dyre- og plantelivet i

³⁵¹ Magnussen et al., s. 39.

³⁵² Ibid., s. 40 til 42.

³⁵³ Ibid., s. 39.

Fokstumyra naturreservat, Hjerkin/Kongsvoll/Drivdalen landskapsvernområde, Dovre nasjonalpark og Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark og som vegen går gjennom.

Prosjektet Den Trondhjemske postvei utførte en lignende kartlegging av postvegen (se oppgavens kapittel 4.3.1.) der målet var å registrere tilstand og tiltaksbehov, i tillegg til å registrere alle vegrelaterte kulturminner som stikkrenner, bruer og merkesteiner. Der de to andre prosjektene brukte registreringen som grunnlag for videre forvaltningspraksis, ønsket dette prosjektet å bruke kartleggingene som et verktøy for å informere og skape engasjement ute i de åtte postvegkommunene gjennom Møre og Romsdal.

Alle tre prosjektene er store, offentlige prosjekt som er nødt til å ivareta god planlegging og god forvaltning av kulturmiljøene for igjen å legge grunnlag for verdiskaping. Kartleggingene er en del av dette, siden prosjektene måtte få oversikt over hva som inngår i de tre kulturmiljøene, hva som må gjøres og om det er andre særlige verdier rundt kulturmiljøene som måtte vektlegges i prosjektene.

Kulturell verdiskaping handler om den lokale kunnskapen som finnes, den lokale egenarten, stoltheten og den kulturelle tilknytningen til natur- og kulturarv.³⁵⁴ I prosjektet Kongevegen over Filefjell var det viktig å informere om prosjektet (se i oppgavens kapittel 4.1.2.) i lokalsamfunnet gjennom møter og media, for å skape interesse og engasjement for prosjektet. Det ble også lagt til rette for at forskjellige lokale aktører var med i planleggingen. Det ble gjennomført dugnader (se oppgavens kapittel 4.1.3.) der forskjellige grupper som ungdommer, skoleklasser og grunneiere deltok. For videre drift og vedlikehold av de tre vegmiljøene som var oppført på verneplanen ble det inngått en avtale mellom Lærdal kommune og Statens vegvesen, og Lærdal og Vang kommuner utarbeidet forvaltningsplaner for de resterende parsellene. Også opprettelse av et bedriftsnettverk bidro til å bygge opp under den kulturelle og lokale tilknytningen til kulturmiljøet ved at det ble bygd opp et felles kultur- og reiselivstilbud. En nettside ble opprettet for å fremme dette tilbudet.

Også prosjektet Kongevegen over Dovrefjell opprettet en nettside for å informere (se oppgavens kapittel 4.2.2.). Media ble kontaktet og benyttet for å skape engasjement. Prosjektet hadde og møter med blant annet grunneiere, beboere og bedrifter langs vegen.

³⁵⁴ Ibid.

Også flere lokale aktører ble involvert i prosjektet, spesielt nasjonalparkstyrene og lokale museer.

Prosjektet Den Trondhjemske postvei, som ble ferdig med sitt forprosjekt i slutten av 2020 (se oppgavens kapittel 4.3.1.), har som ønske og mål å få opp engasjementet og interessen for kulturmiljøet i hver av de åtte postvegkommunene. Prosjektet henvendt seg direkte til kommunene, men også mot forskjellige andre lokale aktører som historielag og frivillige for å få arbeidet lokalt forankret. Å få til engasjement blant frivillige er et viktig punkt som det også satses videre på i 2021.

Alle de tre prosjektene ønsker at de aktuelle kulturmiljøene skal brukes, og at bruk av vegene opprettholder et vern gjennom skjøtsel, informasjon og bevisstgjøring. Prosjektene har lagt opp til at den kulturelle verdiskapingen skal kunne skje gjennom økt lokalt engasjement og bruk, og at det gjennom dette også skapes økt forståelse for verdiene de historiske vegene innehar for lokalsamfunnet. På denne måten vil innbyggerne kunne etablere en stolthetsfølelse av at kulturmiljøet som ligger i deres lokalmiljø og at de på denne måten har bevissthet om verneverdiene og de kulturelle verdiene.

Sosial verdiskaping dreier seg om det å skape fellesskapsfølelse, dugnadsånd, lokalt engasjement, nettverksbygging og samarbeid.³⁵⁵ Alle prosjektene har arbeidet aktivt med slike prosesser, selv om dette ikke var en del av det formelle målet med prosjektene. Det å skape engasjement og samarbeid har også fellestrekk med den kulturelle verdiskapingen.

Prosjektet Kongevegen over Filefjell bygget opp et tydelig bedriftsnettverk (se oppgavens kapittel 4.1.3.) som er med å bidra til fellesskapsfølelse og samarbeid. Dugnader med forskjellige grupper ble organisert og lokalt engasjement ble skapt.

Dette er i store trekk også tilfelle for prosjektet Kongevegen over Dovrefjell. Dette prosjektet hadde ingen tydelig plan for hvordan et slikt nettverk skulle etableres (se oppgavens kapittel 4.2.3.). Prosjektet vurderte også å bygge opp et bedriftsnettverk, men grunnholdningen var at dette var noe som måtte komme som et ønske fra bedriftene selv.

³⁵⁵ Ibid.

For prosjektet Den Trondhjemske postvei ligger et eventuelt bedriftsnettverk lengre fram i tid (se oppgavens kapittel 4.3.1.), men den nyopprettede nettsiden gir mulighet til å samle bedrifter langs vegen. Prosjektet har lagt vekt på å komme i kontakt med forskjellige aktører og bygge opp engasjement lokalt som kan bidra til samarbeid. Forutsetningen var at det lokale engasjementet må skapes i kommunene.

Forutsetningen for sosial verdiskaping er at mennesker kobles sammen, noe disse tre prosjektene viser. Dette skjer likevel som et sideresultat. Sosial verdiskaping er for disse prosjektene ikke et mål i seg selv, men et resultat av tiltak som gjøres for å oppnå mer spesifikke mål, slik som å skape engasjement, opprettholde et vern, formidle et kulturmiljø og skape økonomisk vekst.

Økonomisk verdiskaping omhandler blant annet samfunnsutvikling, som innebærer en økonomisk inntjening for lokale og regionale bedrifter og virksomheter, i tillegg til andre ringvirkninger som tilflytting og befolkningsvekst.³⁵⁶ Prosjektene ønsket at de historiske vegene skulle oppleves og brukes som turveger og bidra til næringsutvikling lokalt (se oppgavens kapitler 4.1.2., 4.1.3., 4.2.2., 4.2.3. og 4.3.1.). Å legge til rette for at det kunne bygges opp en reiselivssatsing rundt kulturmiljøene har vært viktig for at lokal økonomisk verdiskaping kan skje. Antall brukere, pengeinntjening og vekst er viktig når det gjelder lokal verdiskaping, selv om dette ikke er det eneste som skapes av verdier gjennom slike kulturmiljøprosjekt.

5.3. Om formidlingsløsninger og tilrettelegging for bruk

5.3.1. Formidlingsløsninger

Hvilke formidlingsløsninger bruker disse tre prosjektene for å legge et godt grunnlag for at vern gjennom bruk kan fungere og at verdiskaping kan skje? I sin tekst *Meddelanden från forntiden* lanserte arkeolog Margareta Bergvall begrepet *informasjonstrappen* (se oppgavens kapittel 2.2.1.).³⁵⁷ Denne trappen viser hvordan informasjonsflyten kan fungere ut til brukerne, og er en god tilnæringsmåte for å se hvordan formidling kan skje. De tre prosjektene i denne oppgaven har ikke brukt denne trappen aktivt, men trappen kan sees i

³⁵⁶ Ibid.

³⁵⁷ Bergvall, s. 116 til 117.

sammenheng med hvilke løsninger disse prosjektene har valgt å bruke. Bergvall poengterer at det ikke er en fastsatt rekkefølge på punktene i trappen.³⁵⁸

Steg en og to på informasjonstrappen som Bergvall viser til handler om at den enkleste formen for formidling er kulturmiljøene i seg selv, og landskapet som ligger rundt.³⁵⁹ Kulturmiljøene, som var utgangspunktet for de tre prosjektene, formidlet ikke seg selv i spesielt stor grad. Store deler av vegene (se oppgavens kapitler 4.1.3., 4.2.2. og 4.3.1.) var nedgrodd, skadet eller tapt under dyrket mark eller nyere veg. Prosjektene var derfor nødt til å informere om kulturmiljøene (og prosjektene) til lokalsamfunnet, aktuelle aktører, grunneiere og andre for å få i gang et engasjement og forståelse for hvorfor arbeidet ble satt i gang. Dette ble gjort gjennom media, ved samtaler og informasjonsmøter. For at kulturmiljøene skulle klare å formidle sin historie i kraft av seg selv, måtte det informeres om at kulturmiljøene eksisterte i utgangspunktet. Et vegstykke, en bru eller en mur kan i seg selv bare gi et bruddstykke av historien når ingen har informasjon om i hvilken sammenheng disse elementene inngår. Et arbeid må først gjøres for at kulturmiljøene kan kunne formidle i kraft av seg selv.

Steg tre på informasjonstrappen handler om formidlingsløsninger slik som vegvisere i form av skilting fra allfarveg, med navn, retning og avstand.³⁶⁰ I prosjektet Kongevegen over Filefjell ble det satt opp retningskilt i tre som beskrev retning, hvor en var på veg og avstanden dit (se oppgavens kapittel 4.1.2.). I tillegg ble det satt opp veiledende stolper i tre som markerte at en var på riktig veg. Retningskiltene og stolpene var basert på nasjonale standarder for turskilt (se kapittel 4.1.3.), men dette prosjektet valgte å bruke trehvitt i stedet for den anbefalte grønnfargen etter ønske fra Vang kommune. Kongevegen over Dovrefjell valgte en løsning med merking på steiner langs vegen (se oppgavens kapittel 4.2.2.), som var en videreføring av eksisterende merking i Dovre kommune. Selve merkingen bestod av en blå kongekrone og ble videreført på grunn av gjenkjenneligheten. Prosjektet Den Trondhjemske postvei har ingen ambisjoner om å skape en sammenhengende turveg (se oppgavens kapittel 4.3.1.), men på enkelte strekninger som er bedre egnet for friluftsliv, vil det være behov for samme type retningskilt som Kongevegen over Filefjell. Hvor denne merkingen bør gjøres vil være opp til hver enkelt kommune. Hvilke løsninger som velges av veiledningsskilt er opp

³⁵⁸ Ibid., s. 116.

³⁵⁹ Ibid.

³⁶⁰ Ibid.

til de lokale prosjektene selv, men det er likevel viktig å velge noe som hvem som helst kan forstå og gjenkjenne. Nasjonale skiltmaler gir gode løsninger på dette da skiltingen vil harmonere med det som benyttes ellers i landet. Videreføring av eksisterende løsninger fungerer på samme måte. Fargevalg og materialbruk er i mindre grad viktig, men kan være med på å tydeliggjøre veiledningen.

Steg fire på informasjonstrappen beskriver informasjonsskilt som plasseres ved kulturmiljøet, der materiale og form skulle være tiltalende, diskret, men synlige, og med kort tekst med informasjon av allmenn interesse.³⁶¹ Prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell bruker de samme skiltmalene og materialvalgene (se oppgavens kapitler 4.1.3. og 4.2.2.). Det er utarbeidet flere typer skilt der de største er vertikale, stående informasjonsskilt som er plassert ved innfallsporter, raste- eller parkeringsplasser. Disse skiltene skal formidle vegene med tekst, kart og bilder, og fungere som trekkplaster. Mindre, skråstilte skilt var plassert langs de historiske vegene og formidler informasjon om lokale kulturminner og severdigheter. Langs Kongevegen over Filefjell er det utformet flere typer skilt av denne typen. Over Filefjell er det plassert ut til sammen fire forskjellige typer informasjonsskilt. Materialene som er valgt er acrylplater og cortenstål. Valget av cortenstål er gjort på bakgrunn av dels på grunn av farge og dels på grunn av den historiske tilknytningen Filefjell har til jernutvinning. Prosjektet Kongevegen over Dovrefjell valgte å bruke de samme store informasjonstavlene ved inngangsporter og de mindre skiltene langs selve kongevegen. Prosjektet på Dovrefjell valgte den samme skilttypen fordi dette alt var en kjent utforming for kongevegene. Materialvalget ble også videreført for å unngå nye typer skilt i fjellet, siden disse materialene alt var i bruk på nasjonalparkskilt på Dovrefjell. Hva prosjektet Den Trondjemske postvei ender å bruke når det gjelder skilting er ikke klart. Prosjektet ønsker å ha fokus på digital formidling (se oppgavens kapittel 4.3.1.), men har også et ønske om å opprette informasjonspunkter i hver kommune. Disse informasjonsskiltene, som nevnt over, er typer skilt som oftest forbinder med skilting ved kulturminner og kulturmiljøer. At material- og fargevalg skal harmonere med naturen og landskapet rundt er et viktig poeng som bør vektlegges når kulturmiljøer blir skiltet. Utformingen bør likevel utføres slik at besøkende finner informasjonen og må derfor være synlig. Samtidig bør kulturmiljøene i seg selv ilegges større viktighet enn behovet for store informasjonsskilt som kan gå på bekostning av opplevelsen.

³⁶¹ Ibid.

Steg fem og seks i informasjonstrappen handler om formidling i form av informasjonshefter og museumsutstillinger.³⁶² De tre prosjektene i denne oppgaven har alle publisert informasjon på forskjellige måter for både å informere om sine prosjekt, men også å formidle om selve kulturmiljøene. Som virkemidler inngår også informasjonsmøter, til dels media, samtaler med forskjellige aktører og de tre forprosjektrapportene (se oppgavens kapitler 4.1.2., 4.2.2. og 4.3.1.). Prosjektet Den Trondhjemske postvei skiller seg ut ved kun å publisere forprosjektrapporten på sine nettsider (se kapittel 4.3.1.), i motsetning til de to andre prosjektene som publiserte fysiske rapporter, som for øvrig som er gjort tilgjengelige på nett. Kongevegen over Filefjell har også en digital tur-applikasjon, og prosjektet den Trondhjemske postvei ønsker i større grad å bruke digitale formidlingsløsninger, som slike app-løsninger, QR-koder eller VR. Andre formidlingsmåter, som vandreteater og kortfilm, er også metoder som prøves ut langs postvegen. Steg fem og seks på informasjonstrappen viser at det er nødvendig å nå bredt ut for å formidle, noe som for eksempel informasjonshefter eller utstillinger kan gjøre.

Steg syv på informasjonstrappen, det siste steget, beskriver formidling som blir publisert i bøker og andre lignende formidlingsløsninger med mer inngående fakta og bilder.³⁶³ Dette punktet beskriver særlig hvordan detaljert informasjon kan formidles. Ingen av prosjektene har direkte satset på slike løsninger.

Prosjektene ønsker at kulturmiljøene skal være med å formidle seg selv satt i sammenheng med landskapet rundt, men for å få knyttet de forskjellige traseene av vegene sammen brukes formidlingsløsninger som et virkemiddel. Og valg av utfyllende informasjon kommer gjennom formidlingskanaler som nettsider og gjennom møter og samtaler.

Det finnes flere veiledere om hvilke formidlingsløsninger som kan fungere i formidling av kulturmiljø i landskap. To av de er *Skyftar för svenska kulturmiljöer* laget av det svenske Riksantikvarieämbetet, og *Innfallsporter, informasjonspunkt, startpunkt og utkikkspunkt*, Miljødirektoratets veileder for utforming av formidlingstiltak i verneområder (se oppgavens kapittel 2.2.1. og 2.2.2.).

³⁶² Ibid.

³⁶³ Ibid.

Riksantikvarieämbetet bemerker at ingen av formidlingsløsningene, metoder eller materialvalg, er uten problemer, og at hvilke valg som tas når det gjelder formidlingsløsninger må gjøres på grunnlag av forutsetningene til kulturmiljøet og området.³⁶⁴ Miljødirektoratet bemerker viktigheten av samlokasjon av formidlingsløsninger og formidling på steder som er naturlige startpunkt.³⁶⁵ Veilederen til Miljødirektoratet er laget for å formidle nasjonalparker, men mye av den samme tankegangen kan brukes i formidling av kulturmiljøer. Dette gjelder blant annet viktigheten av en felles identitet og plassering i landskapet.³⁶⁶

Disse tre historiske vegprosjektene kan sies å følge disse veilederne når det kommer til valg av formidlingsløsninger i sine prosjekt. De har fokusert på at formidlingen skal være synlig, men at den ikke skal dominere i forhold til kulturmiljøene og landskapet.

Formidlingsløsningene som prosjektene har valgt, synes å fremme lokal verdiskaping og vern gjennom bruk ved at valgene er gjennomførte og har fokus på at brukerne skal få informasjon som er god og opplysende. Opplevelsen av kulturmiljøet er viktig, og sees opp mot hvilke tilretteleggingsløsninger som blir valgt.

5.3.2. Tilrettelegging

I motsetning til *formidling* handler *tilrettelegging* mer om de fysiske tiltakene som utføres for at et kulturmiljø kan tas i bruk. Hvilke tilretteleggingsløsninger bruker disse tre prosjektene for at vern gjennom bruk kan fungere og legge til rette for at verdiskaping kan skje?

Merkehåndboka til Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge og Friluftsrådernes Landsforbund (se oppgavens kapittel 2.2.4.), er en håndbok for hvordan natur skal ivaretas når tilretteleggingstiltak gjøres.³⁶⁷ Denne håndboka beskriver blant annet tiltak som gjøres for å kanalisere ferdsel, slik som prosjektet Kongevegen over Dovrefjell ønsker.³⁶⁸ Håndboka tydeliggjør at tilrettelegging ikke skal gå på bekostning av naturen, lokalmiljøet, andre brukere eller kulturminner.³⁶⁹ De spesifikke tiltakene denne veilederen foreslår for å oppnå dette, er vegetasjonsrydding, drenering, utplassering av stokker i våte områder og legge ned

³⁶⁴ Dunér, Rosander, og Tulin, s. 63 til 76.

³⁶⁵ Miljødirektoratet, s. 11.

³⁶⁶ Ibid., s. 15 og 17.

³⁶⁷ Planke, Christensen, og Dåsnes, s. 14.

³⁶⁸ Ibid., s. 17.

³⁶⁹ Ibid., s. 16 til 19.

heller eller hoppesteiner over vadesteder.³⁷⁰ Veilederen gir gode tips til hvordan enkel tilrettelegging kan gjøres, men når det handler om historiske vegmijøer er det Statens vegvesen som har sektoransvaret for istandsetting av disse.³⁷¹ Restaureringstiltak, for eksempel restaurering av tørrmuring, oppbygging av vegkropp og drenering, må gjøres av kvalifiserte fagfolk.

Likevel kan denne veilederen være til hjelp for kommunene som den Trondhejmske postvei går gjennom, for eksempel når det handler om å finne alternative ruter utenom postvegen eller trafikerte veger. Hvilke tilretteleggingstiltak som velges i dette prosjektet er ikke besluttet, men ei bru har delvis blitt satt istand (se oppgavens kapittel 4.3.1.). En fysisk, sammenhengende vandrerute er ingen målsetning for dette prosjektet. Tilretteleggingstiltakene vil derfor i stor grad handle om formidlingsløsninger som fremmer opplevelsen av en sammenhengende veg. Enkelte, turvennlige strekninger har likevel behov for skjøtsel, istandsetting og tilrettelegging for bruk.

Prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell har utført flere tiltak for tilrettelegging, noe som for det meste har handlet om vegetasjonsrydding og istandsetting (se oppgavens kapitler 4.1.2. og 4.2.2.). Spesielt murer og stikkrenner er murt opp igjen, og et vadestad over Filefjell fikk utplassert hoppesteiner for at vandrere kunne komme seg tørrskodd over. Over begge fjellene har det blitt rekonstruert flere bruer. Tiltak for å begrense sykkelbruk er gjennomført i begge prosjektene. Over Filefjell ble det tilrettelagt for sykkel langs den gamle E16, som blir formidlet som anbefalt rute. Over Dovrefjell fantes det allerede en sykkeltrasé mellom Dombås og Hjerkin. Over Dovrefjell er det også hesteturisme, men slitasje fra hestebruk oppleves ikke som stor.

Miljødirektoratets veileder, *Innfallsporter* (se oppgavens kapittel 2.2.2.), tydeliggjør at det er hensiktsmessig med samlokasjon med eksisterende løsninger, spesielt når det gjelder hvor formidling skjer, men også hvor det blir tilrettelagt for parkeringsplasser, toaletter eller søppeltømming.³⁷² I hvilken grad prosjektene har løst dette er ikke studert særskilt. Tilrettelegging er imidlertid nødvendig, om det er å rydde vegetasjon for å sikre

³⁷⁰ Ibid., s. 54 til 62.

³⁷¹ Eikehaug og Adriansen, s. 12.

³⁷² Miljødirektoratet, s. 11.

framkommelighet, istandsette eller restaurere for å verne om kulturmiljøet og sikre for trygg bruk, eller å rekonstruere bruer for at en historisk veg skal oppleves som helheltlig.

Tilrettelegging er premisset for at vern gjennom bruk skal være mulig. Og tilrettelegging må sees i sammenheng med hvilke formidlingsløsninger som velges og eventuelt hvor disse plasseres. Tilrettelegging må likevel foregå på grunnlag av at kulturmiljøet skal opprettholde sitt vern, og ikke bli gjort for å legge til rette for mest mulig trafikk. I noen sammenhenger kan dette gå ut over tilgjengeligheten, for eksempel krav om universell utforming. Dette er problemstillinger som bør diskuteres i større prosjekter, da kulturmiljøer i utgangspunktet skal være for alle.

5.4. Løsninger innen formidling og tilrettelegging som virkemidler for vern gjennom bruk og lokal verdiskaping

Problemstillingen i denne oppgaven er: Hvordan har formidlingsløsninger og tilrettelegging av kulturmiljø i landskap blitt viktige virkemidler for strategiene *vern gjennom bruk* og *lokal verdiskaping* i prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell, samt Den Trondhjemske postvei?

Formidlings- og tilretteleggingsløsninger av kulturmiljø i omliggende landskap er viktige virkemidler for vern gjennom bruk og lokal verdiskaping. Historiske veger fungerer godt for å skape verdier lokalt. Gode formidlings- og tilretteleggingsløsninger er viktige for at strategiene *vern gjennom bruk* og *lokal verdiskaping* skal fungere i praksis.

Formidlingsløsningene må være tilgjengelig for brukerne av historiske veger for både å kunne verne om og oppfordre til bruk av disse kulturmiljøene, i tillegg til å formidle om kulturmiljøenes historie. Det må også tilrettelegges godt for at bruk ikke skal skade brukere og kulturmiljøet selv. Vern gjennom bruk og lokal verdiskaping går hånd i hånd. Vern gjennom bruk gjøres ved å legge til rette for at verdiskaping i lokalsamfunnet kan skje, og verdiskaping basert på kulturarv er mulig fordi det legges opp til at kulturminner skal vernes gjennom å kunne blir brukt.

Formidling om prosjekt, kulturmiljø og samarbeidspartnere, og inkludering av forskjellige aktører, er en del av virkemidlene som brukes for å kunne legge opp til at verdiskaping kan skje. Om et prosjekt ønsker en stor reiselivsprofil, som er tilfellet med de tre historiske

vegprosjektene, er det viktig å få med bedriftene på laget og formidle til dem hvilken bruksverdi som allerede ligger i en historisk veg som et kulturmiljø.

Tilretteleggings- og formidlingsløsninger kan være med på å fremme kulturmiljøets påvirkning på et lokalsamfunn. Ved å tilrettelegge for bruk og formidling av et kulturmiljø, legges det til rette for å spre kunnskap om historien, skape en kulturell tilhørighet og øke bevisstheten for hva vern innebærer. Dette kan også bidra til en bevisstgjøring av best mulig bruk av et kulturmiljø, slik at bruk ikke bidrar til uhåndterbar slitasje.

For prosjektene Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei er løsningene innen formidling og tilrettelegging selve kjernen i hvordan prosjektene er med på å bidra til lokal verdiskaping og at vern gjennom bruk er mulig. Formidlingsløsningen som velges er med på å verne om vegene og samtidig skape verdier, både kulturelt, sosialt, miljømessig og økonomisk.

Formidlingsløsninger er med på å gjøre brukerne oppmerksom på kulturmiljøets verneverdier og historie, noe som gjør at vernet kan opprettholdes samtidig som kulturmiljøene kan brukes. Informasjon om dette og de reiselivstilbudene som finnes langs vegene er med på å generere lokal verdiskaping. Formidlingsløsningene må være synlige, men ikke gå ut over opplevelsen av kulturmiljøet. En balansegang mellom best mulig utforming, antall skilt og plassering må til for å opprettholde opplevelsesverdiene kulturmiljøene har.

De tilretteleggingsløsningene som velges er med på å sikre både tilgjengelighet og framkommelighet. Vegene vil ha behov for skjøtsel slik at vegene ikke gror igjen og får større skader fra trær, røtter, vann og utrasinger. Tilrettelegging legger dermed grunnlaget for at vern og bruk opprettholdes, samtidig som bruken i seg selv bidrar til verdiskaping.

5.5. Muligheter og utfordringer med prosjektet Den Trondhjemske postvei

Prosjektet Den Trondhjemske postvei, i regi av Møre og Romsdal fylkeskommune, er fortsatt tidlig i sin utvikling. I motsetning til prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell er prosjektet Den Trondhjemske postvei også større i omfang og lengde. De historiske, autentiske strekningene av postvegen er for det meste oppstykket og fragmentert, og flere parseller ligger under asfalt. Linjeføringen på den opprinnelige vegen er likevel

bevart flere steder under asfaltert bilveg. Vegen krysser også flere fjordarmer som gjør at vegen ikke umiddelbart gir et inntrykk av en helhetlig historisk veg. Et av målene med prosjektet er at postvegen skal kunne oppleves som en helhetlig veg, men dette er samtidig en av de større utfordringene med prosjektet.³⁷³

Å tilrettelegge for bruk er utfordrende når flere vegtraseer i dag er riks-, fylkes- og europaveger, med høye fartsgrenser og uten større tilgang på gang- og sykkelveger. Og siden prosjektet ikke har ambisjoner om å få til en sammenhengende skiltet turveg, som var tilfelle for prosjektene over Filefjell og Dovrefjell, må sammenhengen skapes med andre virkemidler.³⁷⁴

Å ha punkter i hver kommune med informasjon om vegen for å knytte kommunene og de forskjellige traseene av den historiske vegen sammen er en løsning som prosjektet har landet på.³⁷⁵ Andre løsninger er å ha informasjonsskilt ved naturlige inngangsporter til de strekningene av vegen som er egnet for friluftsliv.³⁷⁶ Utfordringen med dette er forskjellen mellom kommune. Det er ikke alle av de åtte postvegkommunene som har naturlige steder som kan kobles på postvegen, eller har mulighet til å tilrettelegge for friluftsliv, sykling med videre. En løsning på dette kan være å framheve andre lokale særegenhetene og samtidig fortelle om postvegen. Det å konsentrere seg om historier og formidle spesielle temaer som er typiske for postvegkommunene, kan binde kommunene sammen. Ansvaret for det helhetlige perspektivet ligger i det fylkeskommunale prosjektet, men forslag på ideer bør likevel komme fra aktører i eller av kommunene selv. Det er de som best vet hva som er viktig å formidle i sitt lokalmiljø. Det å skape engasjement og knytte postvegen opp til alle de åtte postvegkommunene, og å engasjere forskjellige aktører er noe som er både en styrke og en utfordring for prosjektet.³⁷⁷

³⁷³ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³⁷⁴ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³⁷⁵ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³⁷⁶ Lorentzen, intervju 22. februar 2021.

³⁷⁷ Lorentzen, intervju 22. februar 2021

Kapittel 6. Sammendrag og konklusjon

I denne masteroppgaven har jeg sett på løsninger innen formidling og tilrettelegging av kulturmiljø i landskap som har blitt utført i tre større kulturmiljøprosjekter i Norge. De tre prosjektene jeg har undersøkt er Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei. Dette er prosjekter der strategiene *vern gjennom bruk* og *lokal verdiskaping* har vært viktig i planlegging, utførelse og forvaltning.

Problemstillingen i denne oppgaven har vært:

Hvordan har formidlingsløsninger og tilrettelegging av kulturmiljø i landskap blitt viktige virkemidler for strategiene *vern gjennom bruk* og *lokal verdiskaping* i prosjektene

Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell, samt Den Trondhjemske postvei?

De tre kulturmiljøprosjektene er undersøkt og presentert inngående. Hvilke løsninger som ble valgt for formidling og tilrettelegging, og hvilke tiltak som ble utført slik at vern gjennom bruk kan fungere og at verdier skal kunne skapes lokalt, er spørsmål som er undersøkt. For å besvare problemstillingen er det foretatt en dokumentanalyse av en rekke dokumenter og rapporter tilknyttet prosjektene. Som et supplement til denne informasjonen har jeg intervjuet en prosjektleder fra hvert prosjekt for å få innsikt i bakenforliggende diskusjoner som ikke kommer fram i det øvrige datamaterialet.

Prosjektene valgte forskjellige formidlingsløsninger for å informere og fortelle om prosjekt og kulturmiljø. Informasjonsmøter, bruk av media, rapporter og samtaler ble brukt for å skape lokalt engasjement, formidle verneverdiene og hvorfor prosjektene ble startet. Prosjektene har merket og skiltet de historiske vegene slik at brukere kan finne fram, og de har satt opp informasjonstavler og kulturminneskilt for å fortelle om kulturmiljøet og historien. Den Trondhjemske postvei er i en startfase og har ikke utført skilting per våren 2021, men dette prosjektet ønsker å ha en større digital tilstedeværelse enn hva de to andre prosjektene har i dag. Prosjektet har likevel lyst ut midler som skal gå til skiltprosjekter ute i kommunene. Andre forsøk på formidling av den historiske postvegen som har blitt startet ved hjelp av dette prosjektet er vandreteater og kortfilm.

Tilretteleggingstiltak som ble utført for å sikre trygg framkommelighet og bruk av kulturmiljøene gikk ut på å sette i stand og legge til rette for at bruk av de historiske vegene

var mulig. Vegetasjonsryddig, ofte ved dugnad, har vært viktig for at vegene skal komme til syne i landskapet. Restaurering og istandsetting av skadete vegparseller, murer og dreneringsløsninger har blitt utført for å sikre vegene, og det har blitt rekonstruert flere bruer for at det skal være mulig å krysse elver. For å begrense sykkelbruk på de historiske vegene har prosjektet Kongevegen over Filefjell tilrettelagt for sykling på annen veg, samtidig som det oppfordres til å være varsom om en likevel velger å sykle de mest sårbare strekningene. Den Trondhjemske postvei må også gjennomføre tilretteleggingstiltak for at postvegen skal bli farbar, men hva tiltakene går ut på er ikke klart. I 2020 startet likevel restaureringen av ei bru, og midler har blitt lyst ut til å gjennomføre skjøtsel i 2021.

Formidlings- og tilretteleggingstiltak kan brukes for å kanalisere ferdsel over på, eller utenom, de historiske vegene for å skåne sårbare landskaps- og naturområder. Tiltakene kan oppfordre til best mulig bruk, bidra til en kultur- og naturopplevelse og å fortelle om fortida satt opp mot nåtida for å skape bevissthet om vernede historiske veger.

Med de forskjellige løsningene innen formidling og tilrettelegging bidrar prosjektene til at lokale verdier kan skapes gjennom å legge til rette for at vernede veger kan brukes til friluftslivs- og opplevelsesformål. Alle disse tre prosjektene har arbeidet eller arbeider med å involvere og engasjere mennesker i lokalsamfunnet. For å gi prosjektene et grunnlag for lokal verdiskaping og videre vern av kulturmiljø i bruk, må lokalsamfunnet være med å bygge opp under forvaltningen etter prosjektslutt, selvfølgelig i samarbeid med lokale og regionale kulturvernmyndigheter. Strategiene om vern gjennom bruk og lokal verdiskaping er, noe disse prosjektene viser, gjennomførbare i praksis, og de viser hvordan utfordringer rundt bruk og vern av kulturmiljø kan løses.

Formidlingsløsninger og tilrettelegging er tiltak som gjennomføres for at et kulturmiljø kan tas i bruk, samtidig som et vern blir opprettholdt. Slike tiltak må gjøres både for å gi brukerne informasjon og for å gjøre bruk mulig. Tiltakene må likevel ikke gå på bekostning av kulturmiljøet. Gjennom at et kulturmiljø formidles og tilrettelegges ved hjelp av forskjellige løsninger, er det mulig med økt bruk av kulturmiljøet. Samtidig blir kulturmiljøet vernet ved at det vil trenge vedlikehold for å opprettholde denne bruken i framtida. Gjennom disse løsningene bidrar en økende bruk til å skape verdier i lokalsamfunnet ved at flere besøkere og bruker lokale bedrifter og virksomheter.

Verdiskaping handler likevel ikke kun om økonomisk vekst, men også om en miljømessig, kulturell og sosial verdiskaping. De helhetlige verdiene som ligger i kulturmiljø og landskap, god planlegging og forvaltning, verdiene til kultur- og naturarv, økt fellesskapsfølelse, engasjement og samarbeid er alt noe som samlet inngår i den lokale verdiskapingen.

Jeg mener disse tre kulturmiljøprosjektene, Kongevegen over Filefjell, Kongevegen over Dovrefjell og Den Trondhjemske postvei, er gode eksempler på at en sterk lokal forankring bidrar til en bærekraftig forvaltning, verdiskaping og vern gjennom bruk. Å opprettholde en følelse av tilknytning til kulturminner og kulturmiljøer bidrar til å vise at dette er historie som er viktig å verne for framtida. Slike store kulturmiljøprosjekt som omhandler praktiske tilnærminger til strategiene vern gjennom bruk og lokal verdiskaping må tilpasses prosjektenes egenart og lokalsamfunnene. I de konkrete prosjektene som her er belyst synes det å være en tydelig sammenkobling mellom de to strategiene, *vern gjennom bruk* og *lokal verdiskaping*, og hvilke tiltak som velges og gjennomføres i praksis.

Litteratur-, teori- og kildeliste

- Adriansen, Jan. "Utbetring av Kongevegen over Filefjell, NVP Filefjell 2012-2016." Statens vegvesen, 2017.
- Bergvall, Margareta. "Meddelanden från forntiden." *Nordisk Museologi* 2 (1998): 105–118.
- Bitustøl, Åse (2019). "Verdiskapingsmidler 2019 - Verdiskapingsprosjekter 2019 - Statsbudsjettet 2019 kap. 1429 Post 77 - Tilskudd - Kongevegen over Dovrefjell, Riksantikvaren." www.einnsyn.no, innsyn: 22. feb. 2021.
- Byrne, Denis. "Heritage as Social Action." Kap. 11 I *The Heritage Reader*, redigert av Rodney Harrison Graham Fairclough, John H. Jameson Jr. & John Schofield, 149–173. London & New York: Routledge, 2008.
- Christenson, Margit Vinjerui. "Kulturminner i veglandskapet - tilrettelegging for bruk." Universitetet for miljø- og biovitenskap, upublisert masteroppgave. 2012.
- Devold, Ellen Margrethe, Hallstein Hage, Nils Nonås, Liv Marit Rui, og Cathrine Thorstensen. *Vegvalg, Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner*. Statens vegvesen, 2002.
- Dunér, Marianne, Eva Rosander, og Olle Tulin. *Skyltar för svenska kulturmiljöer*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet, 1996.
- Eikehaug, Tine, og Jan Adriansen. *Kongevegen over Filefjell*. Statens vegvesen, 2011.
- Einnsyn.no. "Om oss." lastet ned 14. feb. 2021. <https://einnsyn.no/informasjon/om-oss>.
- European Heritage Awards. "The King's Road across Filefjell." lastet ned 23. mars 2021. <https://www.europeanheritageawards.eu/winners/kings-road-across-filefjell/>.
- Grønland, Siw Helen Myrvoll. "Den Trondhjemske postvei Volda kommune." Molde: Møre og Romsdal fylkeskommune, 2020.
- Johansson, Marit. *Kongevegen over Dovrefjell*. Statens vegvesen, 2018.
- Kongevegenoverdovrefjell.no. "Prosjekt Kongevegen over Dovrefjell." lastet ned 8. april 2021. <https://www.kongevegenoverdovrefjell.no/prosjektet#om-prosjektet>.
- Kulturminnesøk.no. "Bergenske eldste hovedveg - 1840-tallet." lastet ned 7. april 2021. <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/249241>.
- . "Bergenske kongeveg." lastet ned 3. april 2021. <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/249244>.
- . "Bergenske Kongevei Filefjell - 157 SVV NVP / Kongevegen over Filefjell - 157 SVV NVP." lastet ned 3. april 2021. <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/176531>.
- . "Trondhemske Kongevei Dovre - 139 SVV NVP." lastet ned 8. april 2021. <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/176432>.
- Lorentzen, Elin Kanck (2020). "Anmodning om utbetaling." www.einnsyn.no, innsyn: 5. feb. 2021.
- "Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven)." <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50/>.
- Lovdata.no. "Forskrift om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie - forskrift nr. 2." lastet ned 3. mars 2021. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-12-21-1802?q=forskrift%20om%20fredning%20av%20veganlegg>.
- Magnussen, Tone, Erika Søfting, Bent A. Brandtzæg, og Per I. Haukeland. "Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet - sluttrapport fra evalueringa ". Bodø: Nordlandsforskning, 2011.
- Miljødirektoratet. *Innfallsporster Informasjonspunkt, startpunkt og utkikkspunkt*. Oslo/Trondheim: Miljødirektoratet 2015.
- . "Skiltsystem." lastet ned 15. april 2021. <https://designmanual.norgesnasjonalparker.no/maler/skiltsystem>.
- Moberg, Eva (2014). "Rapporteringsskjema for verdiskapingsprosjektene 2013, Riksantikvaren." www.einnsyn.no, innsyn: 15. feb. 2021.
- Moen, Torbjørn. "Interessa for Kongevegen gjennom Vang og Lærdal har eksplodert: - Det er berre starten." *Avisa Valdres*, 24. januar 2021 2021.
- Mrfylke.no. "Den Trondhjemske postvei." lastet ned 9. april 2021. <https://mrfylke.no/view/content/10908/full/1/17817>.
- . "Om prosjektet." lastet ned 9. mars 2021. <https://mrfylke.no/view/content/10907/full/1/17816>.
- . "Veøy år 986." lastet ned 9. mars 2021. <https://mrfylke.no/view/content/10910/full/1/17819>.
- Møre og Romsdal fylkeskommune. *Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi*. Molde: Møre og Romsdal fylkeskommune, 2014.
- Niku.no. "Edøyskipet." lastet ned 9. mars 2021. <https://www.niku.no/prosjekter/edoyskipet/>.
- Nordstrand, Ingemar. *Postvegen Bergen-Trondheim*. Oslo: Samlaget, 1996.
- NSD.no. "Fylle ut meldeskjema for personopplysninger." lastet ned 13. jan. 2021. <https://www.nsd.no/personverntjenester/fylle-ut-meldeskjema-for-personopplysninger/>.

- . "Om NSD - Norsk senter for forskningsdata." lastet ned 20. april 2021. <https://www.nsd.no/om-nsd-norsk-senter-for-forskningsdata/>.
- Planke, Anne-Mari, Haaken Christensen, og Morten Dåsnes. *Merkehåndboka, tilrettelegging og synliggjøring av turruter*. Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge og Friluftsrådernes Landsforbund, 2019.
- Posten.no. "Dette er årets vakreste frimerker 2020." lastet ned 7. april 2021. https://www.posten.no/frimerker-tilsamling/dette-er-%C3%A5rets-vakreste-frimerke-2020?fbclid=IwAR1pZ-1mXMexh7_eim9IDyJLvytMy_VZOP2uZSRpM5C_4oGm7V99Zupu064.
- Postvei.no. "Den Trondhjemske postvei." lastet ned 9. april 2021. <https://postvei.no/>.
- Regjeringen.no. "Den europeiske landskapskonvensjonen." lastet ned 17. feb. 2021. <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/internasjonalt-plansamarbeid/landskapskonvensjonen/id410080/>.
- Riksantikvaren.no. "Hva er Verdiskaping." lastet ned 7. mars 2021. <https://www.riksantikvaren.no/prosjekter/verdiskaping/>.
- . "Ordlister med ordforklaringer - bokmål." lastet ned 19. feb. 2021. <https://www.riksantikvaren.no/ordlister-med-ordforklaringer-bokmal/#k-bm>.
- . "Tilskudd." lastet ned 14. april 2021. <https://www.riksantikvaren.no/les-om/tilskudd/>.
- . "Verdiskaping på kulturmiljøområdet." lastet ned 14. april 2021. <https://www.riksantikvaren.no/veileder/post-77-verdiskaping-pa-kulturmiljoområdet/>.
- . "Våre digitale tjenester, Våre nettsteder, arkiver og databaser." lastet ned 10. april 2021. <https://www.riksantikvaren.no/vare-digitale-tjenester>.
- Smith, Laurajane. *Uses of Heritage*. USA & Canada: Routledge, 2006.
- St.Meld. nr. 16 (2004–2005). *Leve med kulturminner*. Oslo: Klima- og miljødepartementet, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-16-2004-2005-id406291/>.
- St.Meld. nr. 16 (2019–2020). *Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*. Oslo: Klima- og miljødepartementet, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-16-20192020/id2697781/>.
- Statens Vegvesen. "Vakre veges pris 2014: Kongevegen over Filefjell." lastet ned 23. mars 2021. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/arkitektur+og+landskap/vakre+veger+s+pris/vakre-veggers-pris-2014/kongevegen-over-filefjell/vakre-veggers-pris-2014-kongevegen-over-filefjell>.
- Statens Vegvesen Region vest. *Reguleringsplan E16 Varpe bru-Nystuen, Hovedrapport konsekvensanalyse av: Alternative vegløsninger vest for tunnellen, ved Nystuen*. Statens vegvesen, 2012.
- Thagaard, Tove. *Systematikk og innlevelse, en innføring i kvalitative metoder*. Bergen/Oslo: Fagbokforlaget, 2019.
- Treimo, Henrik. "Introduksjon." I *Tingenes metode, Museene som tingsteder*, redigert av Hege B. Huseby og Henrik Treimo, 7–20. Oslo: Norsk Teknisk Museum, 2018.
- Turskiltprosjektet. "Turskiltprosjektet", lastet ned 7. april 2021. <https://www.turskiltprosjektet.no/>.
- Universitetet i Bergen, Språkrådet "Bokmålsordboka / Nynorskordboka." lastet ned 5. april 2021. https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=chauss%C3%A9&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=&ordbok=begge.
- Visitkongevegen.no. "Kongevegen over Filefjell." lastet ned 7. april 2021. <https://www.visitkongevegen.no/>.
- . "Sykle heile strekningen." lastet ned 7. april 2021. <https://www.visitkongevegen.no/opplevingar/sykkelturer/sykle-heile-strekninga/>.
- . "Vilkår ved kjøp av pakketurar på Kongevegen over Filefjell." lastet ned 7. april 2021. <https://www.visitkongevegen.no/om-kongevegen/vilkaar-ved-kjoep-av-pakketurar/>.
- Wold, Line C., og Sofie K. Selvaag. "Kongevegen over Dovrefjell, Bruksstatus 2019." Lillehammer: NINA, Norsk institutt for naturforskning, 2020.

Intervju

- Eikehaug, Tine, prosjektleder for forprosjektet Kongevegen over Filefjell og del av skiltgruppa i hovedprosjektet. Statens vegvesen. 18. Februar 2021.
- Johansson, Marit, prosjektleder for prosjektet Kongevegen over Dovrefjell, Statens vegvesen. 17. Februar 2021.
- Lorentzen, Elin Kanck, prosjektleder for prosjektet "Ein bit av historia" og Den Trondhjemske Postvei. Møre og Romsdal fylkeskommune. 22. Februar 2021.

Vedlegg

Spørsmål stilt under intervju

Intervju med Tine Eikehaug, prosjektleder for forprosjektet Kongevegen over Filefjell, og del av skiltgruppa i hovedprosjektet.

18. februar 2021.

Intervjuet foregikk digitalt over Teams.

Varighet: 1 time.

- Hva var målsetningene for prosjektet innenfor for midling og tilrettelegging?
- Hva ble planlagt og gjort med tilrettelegging i forhold til forskjellige brukergrupper?
- Hvordan startet man opp engasjementet lokalt? Eller fantes det en grobunn for dette fra før? Var det utfordrende å gjøre folk bevisste på verdiene til den historiske vegen?
- Vern gjennom bruk var jo en ønsket praksis som kom fra statlig hold gjennom stortingsmeldinger, hadde dere noen diskusjoner om vern gjennom bruk kom til å fungere?
- Hvilke løsninger ble valgt for fysisk formidling langs vegen? Fysiske skilt ble valgt som form, men ble det reflektert over samspillet mellom skiltingen og opplevelsen av kulturmiljøet – hvordan ble dette løst?
- Hvordan brukte dere design, skilter og andre formidlingsløsninger for å skape samspill mellom natur og kulturminnet?
- Hadde prosjektet fokus på at formidlingen ikke skulle gå på bekostning av selve opplevelser av naturen rundt?
- Hva mener du fungerte best med dette prosjektet, og da spesielt i forhold til formidlingsløsningene som ble valgt, tilrettelegging for brukere og lokal verdiskaping? Var det noe som du mener kunne ha blitt gjort bedre?

Intervju med Marit Johansson, prosjektleder for forprosjektet Kongevegen over Dovrefjell.
17. februar 2021.

Intervjuet foregikk digitalt over Teams.

Varighet: 1 time.

- Hva var målsetningene for prosjektet innenfor formidling og tilrettelegging?
- Hvordan stiller dere til formidling av vegen i forhold til bruk? Har dere hatt diskusjoner rundt utforming, at dette ikke skulle ta for mye plass eller være forstyrrende for omgivelsene rundt?
- Hvordan skal formidling foregå opp mot lokal verdiskaping, siden dere fikk midler fra Riksantikvaren? Hvordan gikk dere fram for å få lokalsamfunnet til å forstå verdiene av Kongevegen som kulturminne, eller fantes den forståelsen fra før?
- Hadde dere fokus på brukergrupper? Skulle det være for sykelister eller fotturister?
- Ble eller kommer det til å bli formidlet at enkelte strekninger er sårbare for forskjellig type bruk?
- Hvordan forholder prosjektet seg til situasjoner der folk er villige til å bruke et kulturminne, men at bruken fører til skader og ødelegger for en videre bruk? For eksempel opp mot hestebruk? Hvordan legge til rette for *best mulig* bruk?
- Hvordan gikk dere frem for å få Kongevegen over Dovrefjell til å bli en sammenhengende vandrerute?
- Hadde dere noen diskusjoner om digital formidling? Og hvilken informasjon gis på skiltene?
- Hva mener du fungerte best med dette prosjektet, og da spesielt i forhold til formidlingsløsningene som ble valgt, tilrettelegging for brukere og lokal verdiskaping? Var det noe som du mener kunne ha blitt gjort bedre?

Intervju med Elin Kanck Lorentzen, prosjektleder for prosjektet Den Trondhjemske postvei, del av hovedprosjekt «Ein bit av historia».

22. februar 2021.

Intervjuet foregikk digitalt over Teams.

Varighet: 1 time.

- Hva er prosjektets målsetninger innenfor områdene formidling og tilrettelegging?
- Hvem er brukergruppene? Vandrere og syklende? Finnes det noen langvarige målsetninger?
- Har dere diskutert noe rundt for eksempel størrelse på skilt, utformingen og lignende, for at formidlingen ikke skal ta for stor plass ute i naturen?
- Er det planlagt noen tiltak for å sikre at naturopplevelsen og opplevelsen av vegen som et kulturminne blir tatt vare på?
- Vern gjennom bruk er en strategi som har vært brukt i lignende prosjekter, har det vært diskutert om dette er en strategi som kan fungere eller ikke i forhold til dette prosjektet?
- Så langt i prosjektet hvilke løsninger mener du har fungert best i forhold til formidling av vegen og å få i gang lokalt engasjement? Er det tiltak som ble valgt som ikke har fungert i like stor grad?
- Er det noen aktører som fylkeskommunen som gjerne vil ha med ute i kommunene?

