



*Veiledning*

## Veg og kulturmiljø



RIKSANTIKVAREN

## Veg og kulturmiljø



E6 Kvam. Foto: Arve Kjersheim, NIKU.



**Statens vegvesen**

RIKSANTIKVAREN

## Håndbøker i Statens vegvesen

*Dette er en håndbok i Vegvesenets håndbokserie, en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.*

*Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten - håndbok 022.*

*Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.*

*De daglige fellesfunksjoner som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av det sentrale håndboksekretariat.*

*Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:*

*Nivå 1 -Rød farge på omslaget - omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.*

*Nivå 2 Blå farge på omslaget - omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.*

*Nr. 197 i Vegvesenets håndbokserie  
Trykk: TrykkPartner AS  
Repro: Konsis Grafisk AS  
Opplag: 5000*

*ISBN nr 82-7207-434-6*

Denne håndboken er utarbeidet av Riksantikvaren og Vegdirektoratet i samarbeid. Ansvarlige fagavdelinger har vært Landskapsavdelingen hos Riksantikvaren og Miljø - og samfunnsavdelingen i Vegdirektoratet.

Prosjektledere har vært Amund Vik (fra okt. -94 til sept.-96) og Gyda Grendstad (etter sept. 96).

Boken er skrevet av Ulf Haraldsen.

For øvrig har følgende deltatt i arbeidet:

### Arbeidsgruppe:

Kristine Johansen, Riksantikvaren  
Jan Solgård, Riksantikvaren  
Ola Omenås, Vegdirektoratet  
Turid Stubø Johnsen, Vegdirektoratet (til okt. 1996)

### Styringsgruppe:

Harald Hermansen, Riksantikvaren  
Knut Skjeggstad, Riksantikvaren  
Tor J. Smeby, Vegdirektoratet  
Egil Lundebrekke, Vegdirektoratet

I tillegg har det vært en referansegruppe der fylkeskommuner, vegkontor, Direktoratet for naturforvaltning, og Norsk vegmuseum har vært representert.

*Kartillustrasjonene i kapittel 4 og 5 er basert på kartgrunnlag fra Statens kartverk, tillatelse nr: LDS 61002/ROO200551.*

*Layout: GRID Strategisk Design AS*

*Foto forside:*

*Steinsletta. Foto: Jan Solgård, Riksantikvaren.*

*Foto tittelside: Arve Kjersheim, NIKU.*

## Forord

Kulturmiljøet er det menneskepåvirkede landskapet - landsbygda, tettstedet, byen. Vi tar ofte våre omgivelser som en selvfølge og som uforanderlige, men de er i sterk endring. Etter at vi i flere tusen år har levd i og av naturen, har vårt samfunn de siste 150 år endret seg dramatisk. De fleste av oss bor i byer og tettsteder og de færreste på landet som tidligere. Maskiner har gjort livet lettere for oss. De har satt oss i stand til å gjøre store endringer i kulturmiljøet på kort tid. Effektivisering og mekanisering i landbruket har endret landskapet i bygdene. Utbygging av transportnettet har satt sine tydelige spor. Byer og tettsteder har vokst kraftig.

Historien og utviklingen kan leses i kulturmiljøene rundt oss, i gravhaugene fra bronsealderen, i middelalderkirkene, i steingjerdene rundt åkerlappene, i gatenettet i byen, i fiskeværerne, i de staselige og monumentale byggverkene. Kulturmiljøet forteller historie, som det kreves trening for å kunne lese. Kulturmiljøet er vår fysiske historiebok.

Den moderne vegtransporten er en viktig forutsetning for dagens høye levestandard. Et godt utbygd vegnett er en forutsetning for effektiv transport. Fra 1970-tallet har bilen vært tilgjengelig for de aller fleste. Den regnes som et allment velferdsgode og gir den enkelte stor frihet til å velge bosted, arbeidssted og til å reise. Dette har ført til stor trafikkøkning som gjør at mange veger har for lav standard i forhold til dagens trafikk og standardkrav. Fortsatt har mange lokalsamfunn dårlig vegtilknytning. Det er derfor et stort behov for vegbygging og vegutbedring.

Vegbygging betyr endring. Vegen endrer landskapet, tettstedet og byen, både direkte og indirekte. Den forandrer den fysiske historieboka vår - ugjenkallelig. Vår tid har også rett til plass i denne historieboka, men plassen er begrenset. Legger vi noe til, må ofte noe tas ut. Dette må gjøres med omtanke og ydmykhet overfor de spor våre forfedre har satt.

Denne håndboka handler om vegen og forholdet til verdifulle kulturmiljøer og kulturminner. Den gir et innblikk i hvilke verdier som ligger rundt oss i kulturmiljøet og gir eksempler på hvordan vegbygging kan innpasses i eksisterende kulturmiljø. Håndboka er et samarbeid mellom våre to direktorater. Det er vårt ønske at håndboka gir utvidet kunnskap og bedre forståelse for hverandres fagfelt, oppgaver og verdier. Vi har tro på et nært samarbeid fra tidligste planfase til ferdig veg. Da kan vi unngå unødvendige konflikter. Vi er overbevist om at det fysiske resultatet av vegbyggingen da vil bli bedre.

  
Riksantikvar

  
Vegdirektør

## Innhold

1. Innledning

2. Bakgrunn

3. Metode

4. Resultater

5. Diskusjon

6. Konklusjon

7. Referanser

8. Bilag

9. Vedlegg

10. Oppsummering

11. Avslutning

12. Forfatteropplysninger

13. Kontaktinformasjon

14. Publikasjonsinformasjon

15. Opplysninger om forlaget

16. Forord

17. Prefasjon

18. Forord til utgaven

19. Forord til serien

20. Forord til forlaget

21. Forord til forlaget

22. Forord til forlaget

23. Forord til forlaget

24. Forord til forlaget

25. Forord til forlaget

26. Forord til forlaget

27. Forord til forlaget

28. Forord til forlaget

29. Forord til forlaget

30. Forord til forlaget

31. Forord til forlaget

32. Forord til forlaget

33. Forord til forlaget

34. Forord til forlaget

35. Forord til forlaget

---

	<i>Sammendrag</i>	s. 6
<b>Kap. 1.</b>	<i>Kulturmiljø og kulturminner</i>	s. 10
<b>Kap. 2.</b>	<i>Transport og kulturmiljø.</i>	s. 26
<b>Kap. 3.</b>	<i>Kystens kulturmiljø</i>	s. 36
<b>Kap. 4.</b>	<i>Fjordlandskapetets kulturmiljø</i>	s. 42
<b>Kap. 5.</b>	<i>Dallandskapetets kulturmiljø</i>	s. 52
<b>Kap. 6.</b>	<i>Flatbygdenes kulturmiljø</i>	s. 62
<b>Kap. 7.</b>	<i>Byer og tettsteder</i>	s. 68
<b>Kap. 8.</b>	<i>Ombygging av gate og veg</i>	s. 76
<b>Kap. 9.</b>	<i>Gang- og sykkelveger</i>	s. 82
<b>Kap. 10.</b>	<i>Raste plasser</i>	s. 88
<b>Kap. 11.</b>	<i>Vegutrustning, murer</i>	s. 90
<b>Kap. 12.</b>	<i>Vedlikehold og drift</i>	s. 96
<b>Kap. 13.</b>	<i>Anleggsveger, massedeponier og massetak</i>	s. 102
<b>Kap. 14.</b>	<i>Kulturminneforvaltning</i>	s. 106
<b>Kap. 15.</b>	<i>Vegforvaltning</i>	s. 116
<b>Kap. 16.</b>	<i>Samarbeid og planprosess.</i>	s. 122
	<i>Litteraturliste</i>	s. 132

## Sammen drag

### Hva er kulturmiljø og kulturminner?

Kulturminneloven definerer kulturminner og kulturmiljø som (kap.1):

«Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til».

«Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng».

Loven presiserer at det «Etter denne lov er det de kulturhistorisk eller arkitektonisk verdifulle kulturminner og kulturmiljøer som kan vernes».

Et viktig skille i kulturminneloven er året 1536 (reformasjonen). Kulturminner fra før år 1537 er automatisk fredet, og betegnes *automatisk fredete kulturminner* (tidligere betegnet *forminnet*). Kulturminner etter år 1537 kalles *nyere tids kulturminner* og kan fredes gjennom en fredningssak. Samiske kulturminner eldre enn 100 år er også automatisk fredet. Skipsfunn under vann eldre enn 100 år er også sikret automatisk vern.

Eksempler på kulturminner og kulturmiljøer fra før 1537 er boplasser, graver, fangstanlegg, jernutvinningsanlegg, kirker/kirkegårder/kultsteder og rester fra middelalderbyene. Mange slike kulturminner ligger skjult under markoverflaten og er vanskelige å oppdage. Bare en liten del av de automatisk fredete kulturminnene er kjent i dag, kanskje så få som 5%.

Handelssteder, fiskevær, fyr, industrianlegg og fabrikker er ek-

sempler på nyere tids kulturmiljøer. Gårdsanlegg med tilhørende innmark og utmark er andre typiske kulturmiljøer. Byene og tettstedene er også stort sett vokst frem i nyere tid.

Vegsektoren har selv en rekke verdifulle kulturminner. Mest typisk er gamle bruer og veganlegg som f.eks. «kongevegene». Den første kjørevegen ble bygget i 1624 mellom Hokksund og Kongsberg. Før den tid fantes det også «veger», men disse var stier og ble brukt av gående og ridende. Vi kan finne spor av stiene som forsenkninger i terrenget, og de kalles hulveger.

Kulturmiljøet er det menneskeskapte i våre omgivelser og danner en viktig ramme for menneskelig liv, adferd og virksomhet.

### **Dagens møte mellom kulturmiljø og veg**

Det er lett å konsentrere oppmerksomheten om nye store vegprosjekt og hvilken innvirkning de har på kulturmiljøet. Dagens krav til vegstandard medfører mange steder store inngrep i landskap og bebyggelse. Kulturminner /-miljø skal gi premisser for utforming av arealer og steder. Det er derfor en utfordring å finne traséer som berører verdifulle kulturmiljøer minst mulig. Det er viktig å bruke tid i planprosessen for å finne best mulig tilpasning mellom veg og kulturmiljø. I særlig verdifulle kulturmiljøer vil dette kunne innebære en tillempning i standard eller løsning som betyr merkostnader. Dette belyses gjennom eksempler i kap. 3 - kap. 7.

Store vegprosjekt, særlig ferjefrie forbindelser og omkjøringsveger, har også *indirekte virkninger* på kulturmiljøet gjennom at veg- og transportstrukturen endres. Dette kan gi vekst noen steder og stagnasjon andre steder. Begge deler vil på sikt føre til endringer i kulturmiljøet (kap. 2). Det er viktig å være seg bevisst dette i planprosessen og da særlig på utrednings- og kommunedelplannivå.

*Små tiltak* kan også ha stor innvirkning på kulturminner og kulturmiljøer som f.eks. ombygging av kryss og gater, utvidelse og utretting av veger og bygging av gang- og sykkelveger (kap. 8 - 13). Store *trafikkmengder* kan virke ødeleggende på kulturminner gjennom rystelser og forurensing. *Vedlikeholdstiltak* som salting, vannsprut og snøopplag mot trebebyggelse kan virke ødeleggende på verneverdige bygg.

### **Hva er verdifullt og hva bør bevares?**

Kulturminneforvaltningen har utviklet seg fra objektorientering til helhetsorientering, og er et meget viktig felt innen miljøvernet (kap. 14). Kulturminner er «ikke fornybare ressurser».



Brundtlandkommisjonens fem prinsipper ligger til grunn for virksomheten:

- bærekraftig utvikling
- miljøvern som sektorovergripende ansvar
- sektorprinsippet om selvstendig ansvar
- føre- var prinsippet
- kostnadseffektivitet

Sektoransvaret betyr at alle samfunnssektorer, også Statens vegvesen, har et selvstendig ansvar for å forvalte kulturminner og kulturmiljøer til det beste for dagens og fremtidens generasjoner.

Vern av kulturminner og kulturmiljøer krever at noe prioriteres framfor annet. Når det er snakk om vern av kulturminner og kulturmiljøer, er det vanlig å gradere verdien i *nasjonal verdi, regional verdi og lokal verdi*.

I utgangspunktet er kulturminner fra før år 1537 automatisk fredet. Det kan gis dispensasjon til inngrep i disse bl.a. som ledd i en planprosess. Utbygging må i så fall bekoste eventuell utgraving.

Nyere tids kulturminner og kulturmiljøer kan sikres vern gjennom fredningsvedtak. Dette vil bare være aktuelt for noen kulturminner/-miljøer av nasjonal verdi. Det ligger også en mulighet for vern gjennom regulering til spesialområde «bevaring» etter plan- og bygningsloven (PBL.) Uansett vil svært mange verdifulle kulturminner/-miljøer ikke bli underlagt noe formelt vern. De må sikres vern gjennom bruk. Det er da viktig at rammevilkårene ligger til rette for fornuftig bruk, f.eks. at nye vegprosjekt ikke vanskeliggjør ønsket bruk.

I vurderingen av kulturminner/-miljøers verneverdi gjøres en samlet vurdering av en rekke forskjellige delverdier, hvor de tre første er de viktigste; representativitet/sjeldenhet, variasjon/homogenitet, autentisitet, identitetsverdi, symbolverdi, historisk kildeverdi, alder, miljøverdi, pedagogisk verdi, skjønnhetsverdi, kunstnerisk verdi og bruksverdi.

### **Samarbeid og planprosess**

Kulturminneforvaltningen på fylkesnivå er høringsinstans i vegplanlegging etter plan- og bygningsloven (kap. 15 og kap. 16). Gjennom dette skal kulturminneinteressene sikres. Er viktige kulturminner/-miljøer truet, kan det fremmes innsigelse til planen. Det er imidlertid ønskelig å unngå flest mulig konfliktsaker. Dette kan oppnås med et tett og tidlig samarbeid mellom utbygger, kul-

turminneforvaltning og kommune på alle plannivåer.

Særlig er det nyttig å samarbeide tidlig på kommunedelplannivå. Det er her vegtraséen velges og mye av konsekvensene for kulturmiljøet bestemmes. På dette nivået kan planområdet være så stort at det er umulig å gjøre f.eks. omfattende arkeologiske undersøkelser. Det ligger en stor utfordring for kulturminneforvaltningen i å vurdere sannsynligheten for å gjøre arkeologiske funn på et senere stadium. Samtidig må kulturmiljøer i planområdet registreres og deres verneverdi vurderes.

Hovedutfordringene for vegplanleggeren vil være:

- *Få oversikt over og forståelse for verdiene i det eksisterende kulturmiljø i samarbeid med kulturminneforvaltningen.*
- *La kulturminner og kulturmiljø være en premiss i nybygging og ved utbedring av eksisterende gate og veg.*

**Figur 1.1** . Boplass fra eldre jernalder. De svakt synlige veggvollene i den rektangulære tufta hever seg over marka rundt personen midt i huset. Fra Rennebu, Sør-Trøndelag. Foto: Kristian Pettersen.



## 1 Kulturmiljø og kulturminner

### Innledning

«Med *kulturminner* menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til», sier kulturminneloven. Dette er en svært vidtrekkende definisjon som tar med seg alt det menneskeskapte vi er omgitt av, fra de første boplasser til dagens byggverk, og er en viktig ramme for menneskelig liv, adferd og virksomhet.

Et område hvor kulturminner inngår i en større helhet eller sammenheng kalles *kulturmiljø*. Det viktige med kulturmiljøbegrepet er at kulturminnene ikke bare sees på som enkeltobjekter, men at den sammenheng de inngår i er viktig for deres verdi som kulturminner, f.eks. gårdstunet med tilhørende innmark og utmark eller tettstedet ved kysten med sammenheng mellom bolig, naust, brygge og sjøen som næringsveg. Det er en nær sammenheng mellom kulturmiljø og landskapstype.

Opgaven til kulturminneforvaltningen er å sørge for at samfunnet tar vare på et utvalg kulturminner og kulturmiljøer som viser det typiske, det beste og det spesielle fra ulike epoker i alle deler av landet. Samlet vil dette kunne fortelle fremtidige generasjoner hvordan landet har utviklet seg siden det ble befolket og bidra til at kulturmiljøet generelt utvikles på en god måte.

Kulturminner fra eldre tid, før reformasjonen i år 1536, er automatisk fredet etter kulturminneloven og betegnes *automatisk fredete kulturminner* (tidligere betegnet *forminnet*). Dette kan være boplasser, graver, fangstanlegg, jernutvinningsanlegg, kirker og



**Figur 1.2.** Gravhauger på Male i Møre og Romsdal. Fylkesvegen går gjennom gravfeltet, men ville idag blitt lagt utenom. Foto: Anne Trine Hoel.

kultsteder, samt rester av middelalderbyer. Samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet. Skipsfunn under vann eldre enn 100 år er også sikret automatisk vern.

Kulturminner fra 1537 og fremover kalles *nyere tids kulturminner*. Eksempler på dette kan være handelssteder, fiskevær, fyr, industri-anlegg, gårdsbruk, husmannsplasser, munumentale bygg og ellers byggverk av høy arkitektonisk kvalitet.

Vegsektoren har selv en rekke verdifulle kulturminner, som f.eks. de gamle kongevegene, ulike typer gamle bruer, skysstasjoner, gamle bensinstasjoner osv.

I dette kapitlet vises eksempler på typiske kulturminner og kulturmiljøer. I kapittel 14 omtales hvilke verdier som vektlegges ved vurdering av kulturminner og kulturmiljøers verneverdi.

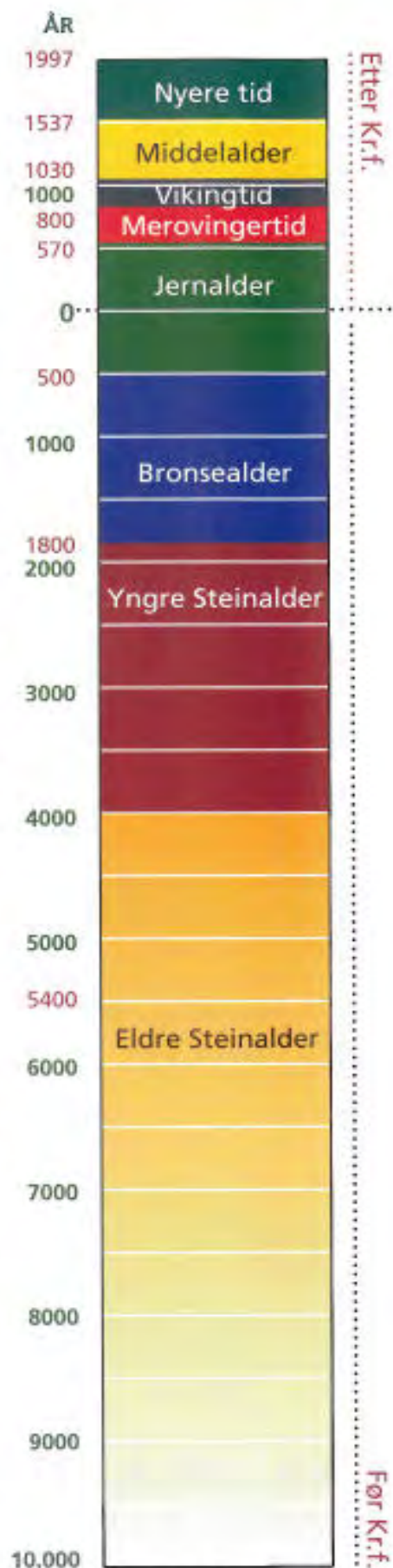
### Typiske kulturminner og kulturmiljøer fra eldre tid (ca 10.000 f.kr. - 1537 e.kr.)

**Boplasser.** Boligene var hellere, telt og enkle hytter i steinalderen. I dag finner en ofte bare redskaper igjen på de eldste boplassene. En vanlig byggemåte for de første hustypene var reisverk i kraftige tømmerstokker med tykke lag torv og/eller stein som isolasjon og vegger. Treverket er forlenget borte. Tuftene kan i noen tilfeller gjenkjennes ved lave torvvoller i terrenget, men det vanligste er at boplassene ikke er synlig. Ved å skrape av det øverste jordlaget kan en finne rester av det gamle reisverket som mørke runde flekker (*stolpehull*). Det finnes mye forskjellig historisk materiale i og omkring boplassene. Ildstedet forteller om matlagningsteknikker og -redskap og trekullet om alder. Søppelhaugen i utkanten av boplassen viser hva de spiste og hva slags materialer de brukte til våpen og redskap.

Typiske lokaliseringer av boplassene er langs den tids strandlinjer, på elveterrasser i dalene, inn mot åsrygger og på morenerygger - alltid på godt drenerte masser og som oftest på lune plasser.

Utenom boplassene finnes også spor fra den tiden f.eks. på steder de bearbeidet stein og andre materialer. Disse *funnplassene* gir verdifull kunnskap om levemåten og bruken av området.

**Graver.** Skikken med å gravlegge mennesker i *gravhauger* går helt tilbake til steinalderen. Gravhaugene ble ofte lagt godt synlig fra der folk ferdes på den tiden, langs kystleia eller langs viktige stier eller leder. Gravhaugene kunne også plasseres for å markere eien-



Figur 1.3. Tidsaldre.



**Figur 1.4.** I villreinjakta i Nord-Norge ble det også brukt store fangstanlegg hvor dyra ble skremt eller jaget inn i anlegget, enten det var innhegning, et stup eller vann. Store mengder rein kunne bli fanget og slaktet. Det ble bygget spesielle groper for å oppbevare kjøttet ved fangstplassen. Dette samiske fangstanlegget på Noaidečearro på Varangerhalvøya har en diameter på ca 130 m og er et av de største samiske kulturminner vi har. Foto: Hans Kr. Eriksen.

dom. De største haugene er høvdinghaugene fra bronsealderen og vikingtiden. Gravene kunne også være enkle *flatmarksgraver*. Disse er svært vanskelige å finne. Andre steder er mange graver samlet i *gravfelt*. Langs kysten kan gravene finnes som *gravrøyser*, små og store steinhauger, ofte på bart fjell.

**Fangstanlegg.** For å effektivisere jakten ble det tidlig utviklet fangstanlegg. En type fangstanlegg er fallgroper satt i system med mellomliggende ledegjerder av kvist eller stein. Slike anlegg kan finnes i skogstrakter og på fjellet, og i Finnmark også på strandterrasser ved kysten. De fleste fangstanleggene vi kjenner til stammer antageligvis fra middelalderen, men metodene kan ha vært brukt alt i steinalder.

Fangstanleggene ble lagt i dyras trekkveger, svært ofte de samme trekkvegene som dyra har idag. Nye veganlegg i utmark kan ofte komme i konflikt med slike anlegg på grunn av deres store utstrekning. Særlig i områder hvor dyra trekker idag kan det være et potensiale for å finne ikke kjente fangstanlegg. Indikasjon på fangstanlegg kan være groper i terrenget og steingjerder i utmark.

**Tidlige industriminne.** Allerede i steinalderen ble det etablert steinbrudd. Stein ble brukt til våpen og arbeidsredskaper. Senere ble det produsert kokekar av kleberstein og kvernsteiner av forskjellige sorter stein. Tjærebrenning var en annen industriproduksjon. Langs kysten har en i de senere årene funnet *hellegroper* som har vært brukt til fremstilling av tran og olje fra sel og hval. Mest kjent er kanskje jernutvinningsanleggene. De baserte seg på myrsmalm. Typiske tegn på malmholdige myrer er rødbrun farge på steiner og oljeaktig film på vannet. Et slikt anlegg består av kullmile (til produksjon av trekull) og ovn. Ovnen var gjerne



**Figur 1.5.** Utgravd jernutvinningsanlegg med smelteovnen midt i bildet. Fra Heglesvollen i Levanger. Foto: Lars F. Stenvik.



gravd ned i bakken, steinsatt og lå på kanten av en skråning i nærheten av myra. I dag er anleggene tilvokst og dekket av torv og er vanskelige å oppdage.

**Kultsteder og kirke.** De eldste helligdommer eller offerplasser vi kjenner til kunne være en lund, et vann eller en haug, gjerne beliggende på en høyde i terrenget. Dette er et trekk ved gudsdyrkelse som har røtter langt tilbake i tid - før man bygde egne hus for offersermonien. I yngre jernalder ble fruktbarhetskultusen avløst av åsatroen, der offerhandlingen fant sted i et hov som kunne være en selvstendig bygning, eller del av en annen bygning.

Etter innføringen av kristendommen vokste kirken til en betydelig maktfaktor i samfunnet. Innføring av skatt til kirken (tiend), ga kirken stor økonomisk rikdom. Dette gjenspeiles i kirkenes utforming og sentrale plassering i landskapet. Derfor er ikke bare kirkebygget viktig å ta vare på, men også kulturlandskapet omkring med kirkegård, prestegård eller storgård.

**Middelalderbyene.** De eldste norske byene er Trondheim, Tønsberg, Sarpsborg, Oslo og Bergen. Byene har vært gjennom vekst, stagnasjon og branner. Nye hus og gater er ofte bygget oppe på ruiner av gamle hus, slik at rester fra middelalderen ikke er synlige idag. Under overflaten kan det skjule seg flere meter tykke lag med rester fra tidligere bebyggelse (*kulturlag*). Ved nybygging eller utvidelse av eksisterende vegger og gater kan en komme i konflikt med rester av gater og hus fra middelalderen.

**Figur 1.6.** Alstadhaug kirke har en monumental plassering på et høydedrag mellom Trondheimsfjorden og Eidsbotn. Kirka flankeres av gravhaug og prestegård. Sammen med jordbruksarealene rundt, danner dette et helhetlig kulturmiljø med stor tidsdybde. Levanger, Nord-Trøndelag. Foto: Kolbein Dahle.



**Figur 1.7.** 1200 - tallets bebyggelse rekonstruert på grunnlag av arkeologiske undersøkelser av Folkebibliotekstomta i Trondheim. Tegning: Snorre Bjerck.

Vi har få rester fra middelalderbyene og det er høyt prioritert å ta vare på de som finnes.

### Typiske kulturminner og kulturmiljøer fra nyere tid (fra 1537 e.kr. til nåtid)

**Kystkultur.** Kystkulturen er mangfoldig, fra fiskeværerne på øyer og holmer til de gamle handelsstedene. Her finnes kulturmiljøer preget av kombinasjonsdrift mellom jordbruk og fiske. De bærer en historie om hvordan folk utnyttet og forvaltet naturgrunnet både på landjorda og i sjøen. De eldste handelsstedene hadde handelsprivilegier og ble drevet av byfolk fra 1700-tallet og utover i forrige århundre. De tok imot fisk og solgte varer til fiskerne. Skysstasjoner og gjestgiverier lå med en gammel norsk mils avstand (11295 m). Her kunne de sjøfarende skifte rokarer. Etter liberaliseringen av handelen i 1842 ble skysstasjoner ofte drevet i kombinasjon med handelsvirksomhet. De ble etterhvert bygdas sosiale møteplass. De største gjestgiveriene ble brukt til rettsmøter, tingmøter og andre offentlige møter.

**Figur 1.8.** Herandsholmen utenfor Herand i Jondal, Hordaland. Et av de mest velbevarte og autentiske gamle gjestgiveriene. Foto er utlånt fra Fylkeskonservatoren i Hordaland.

**Gårdsbruket.** Gårdsbruket bestod av en rekke bygninger, alle med sin spesielle funksjon (fjøs, læve, smie, bryggerhus osv.). Bygningene ble organisert i tunformer. De vanligste formene var klyngetunet, rekketunet, firkanttunet, dobbelttun og spredt tun.



**Figur 1.9.** Et av de få gjenværende klyngetunene, med tilhørende kulturmark og styvingstre i forgrunnen. Havrå-tunet i Hordaland. Foto: Svein Nord.



Langs kysten var fisket en viktig del av næringsgrunnlaget. Naustet var der en viktig del av gårdsanlegget.

Hvert bruk hadde ofte mange små teiger som lå blandet med andre bruk etter tidligere oppdeling av bruk. Gjennom det omfattende jordskiftet fra slutten av 1800-tallet ble teigene omfordelt og samlet for det enkelte bruk. Stort sett ble bygningene flyttet ut fra fellestunene til det nye landbruksarealet.

Tradisjonelt lå åkre og havnehager nær tunet. Lenger vekk lå utmarksbeiter, slåtteeenger og skog. Det foregikk en kontinuerlig strøm av næringsstoffer fra store beite- og slåtteearealer til åkrene via husdyrene. Langvarig beiting og slått har gitt et landskap med større artsrikdom enn det opprinnelige. Det knytter seg derfor store natur- og kulturmiljøverdier til gammel kulturmark, som kan betraktes som biologiske kulturminner (eks. slåtteeenger, lyngheier, lauvingslier).

Innføring av kunstgjødsel og generell industrialisering av landbruket har gitt store endringer i jordbrukslandskapet i form av bakkeplanering, bekkelukking og oppdyrking av skog. Gamle steingjerder, rydningsrøyser og vegetasjonsbelter er forsvunnet. Overgang fra allsidig drift til kornproduksjon på flatbygdene har også gitt store endringer i landskapet. Gamle eng- og beitemarker gror idag igjen, plantes til, dyrkes opp og gjødsles. Gamle karak-



**Figur 1.10.** Fredningsverdig gårdsanlegg som del av et levende grendesamfunn omgitt av kulturminner, bl.a. helleristninger. Hegra, Nord-Trøndelag. Foto: Kolbein Dahle.





**Figur 1.11.** Prospekt av Alvøen, Hordaland, malt av Johan Christopher Johnsen, 1808. Industrivirksomhet ble startet allerede i 1620, basert på lett tilgjengelig vannkraft og gode havneforhold. Et helhetlig anlegg med industribygninger, hovedbygning og arbeiderboliger. Reprofoto: Egil Korsnes.



**Figur 1.12.** Ishavskatedralen og Tromsøbrua er eksempler på nye byggverk som er blitt viktige symboler for byen Tromsø. Foto: Ulf Haraldsen.

teristiske kulturmarkstyper er i stor grad forsvunnet eller eksisterer bare som fragmenter. Disse er det derfor viktig å ta vare på.

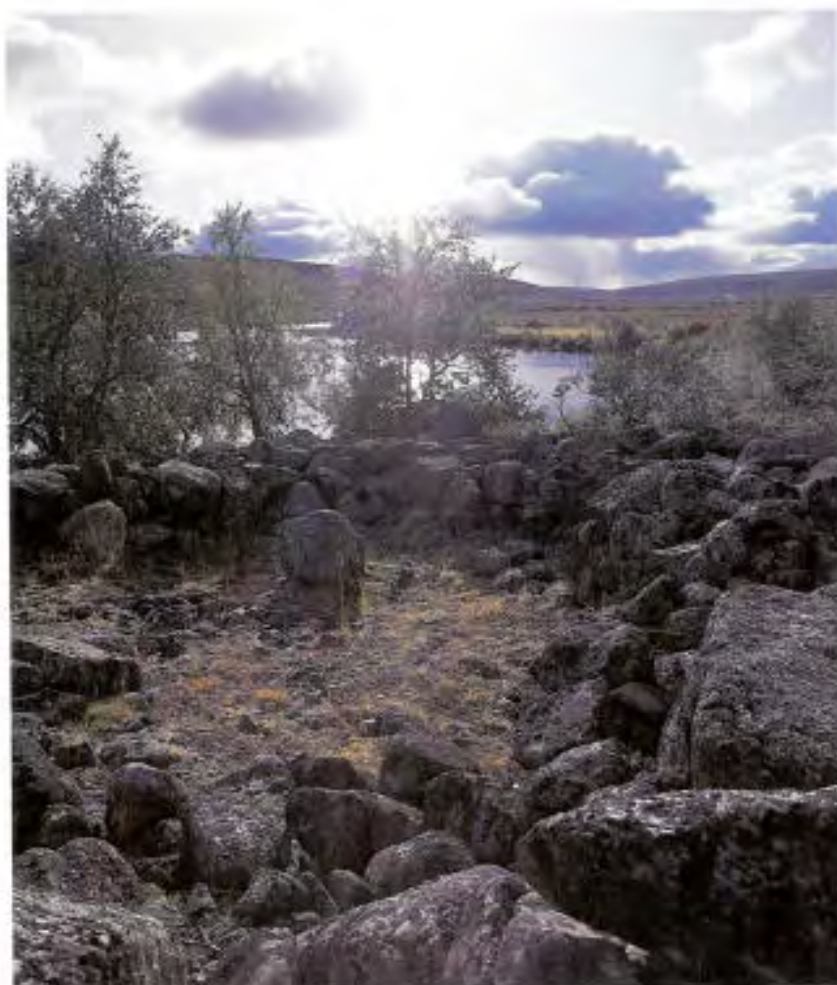
**Industri miljøer.** Vannkraften ble tidlig utnyttet til møller og sagbruk. På 1600-tallet ble det satt igang bergverksdrift i stor skala, som bl.a. førte til etablering av bysamfunn som Kongsberg og Røros. Med industrialismens framvekst på 1800-tallet ble et nytt økonomisk grunnlag skapt. Det ble ofte lagt stor vekt på å gi industribygningene et imponerende ytre, og mange av dem fremstår som flotte monumentale bygg. Industrien ble i begynnelsen lokalisert i nærheten av fossekraft og råstoffer. Ofte ble det bygget arbeiderboliger i tilknytning til industribebyggelsen. Samlet utgjør dette et helhetlig kulturmiljø.

**Monumentene.** De fleste kulturer har brukt monumenter for å uttrykke eller symbolisere makt, kunnskap eller tro. Kjente nasjonale bygninger som Universitetet, Nasjonalteateret og Slottet, var alle viktige for å symbolisere framveksten av Norge som selvstendig nasjon. Tilsvarende fins monumenter som er viktig for regional og lokal historie og identitet.

**Byene.** Noen av byenes bygninger og byggverk er fredede eller bevaringsverdige i seg selv, eller som grupper av hus. Viktige historiske spor og sentrale elementer i dette kulturmiljøet er også gatenett, parker og grønnstruktur. Samlet danner dette en helhetlig bystruktur. Byområder omtales nærmere i kapittel 7.

**Samiske kulturminner og kulturmiljøer.** Samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet. De finnes som boplasser, fangstanlegg, gårder osv. En spesiell side ved den samiske kulturen er knyttet til naturreligion. Naturen ble sett på som besjelet og levende. Fjell, steinblokker og innsjøer hadde «liv» og kunne være til hjelp for menneskene bare de tilba og ofret til dem. Dette finner en spor etter i form av offersteiner, offerringer og labyrinter. Fjell og andre naturformasjoner kunne også være hellige.

**Parker og hager.** Kunnskap om hagebruk kom til Norge i middelalderen via klostrene. På kulturmarkene rundt klosterruiner finner en derfor ofte et uvanlig artsmangfold som er verdifullt både biologisk og kulturhistorisk.



**Figur 1.13.** Kartet viser kvadraturen i Kristiansand, slik den ble planlagt i 1642. På tross av bybranner, riving av hus og bygging av veg og kaianlegg ligger stort sett kvartalstrukturen der som opprinnelig planlagt. Kart fra 1600-tallet, gjengitt etter tillatelse fra Statens Kartverk.

**Figur 1.14.** Samisk offerring i Varangerbotn. Foto: Arve Kjerseim, Riksantikvaren.

Renessansens hageidéaler med symmetrisk og geometrisk oppbygd komposisjon, nådde til Norge på 1500- og 1600-tallet. Først utover 1700-tallet ble det vanlig å anlegge prakthager blant den bedrestilte overklassen. På den tiden ble det også anlagt hager med de storslåtte franske barokkhager som forbilde. De franske barokkhagene var stramt oppbygd omkring symmetriakser. Hus og hage inngikk i en helhetlig komposisjon. I Norge ble barokkhagene langt enklere i formen. Det de fleste kunne overkomme var å plante alléer. Senere kom hageanlegg i engelsk landskapsstil, med slyngede spaserstier, treklynger og buskas. Prestegårder, tidligere herregårder og storgårder kan ha svært gamle hageanlegg.

Offentlige byparker ble til fra slutten av forrige århundre. Sammen med hager og grønne naturrester er dette byens grønn-



**Figur 1.15.** Risalléen i Ås, Akershus.  
Foto: Amund Vik.



**Figur 1.16.** Den gamle ferdselsåren, hulvegen, fremstår som en tydelig renne i terrenget. Borre, Vestfold.  
Foto: Tom W. Skarre.

struktur. Disse grønne områdene har biologisk og rekreasjonsmessig verdi og kan også ha kulturhistorisk verdi.

## Veg som kulturminne

Helt opp i middelalderen var «vegene» lite opparbeidet. Det var stier som ble lagt der grunnforholdene var best, på grusmark, bart fjell, langs høydedrag i terrenget og til steder det var lett å krysse vassdrag. Dette finner vi spor av i dag først og fremst som *hulveger*. Stiene ble til forsenkninger i terrenget pga. regn og erosjon. I regnfulle perioder var stiene vanskelig å ferdes på, og en valgte ofte å gå på siden av stien. På den måten oppstod parallelle hulveger. På myrer kunne en anlegge *kavlebruer*, trestokker som ble lagt ut i myrer for å gjøre dem mer framkommelige.

Vegene utviklet seg fra tråkk til opparbeidede vegfar med en viss minimumsbredde. Dette ble fastlagt i Magnus Lagabøters landslov fra 1270-tallet, men hadde vært rettstradisjon helt tilbake i vikingtida. Loven påla bøndene å holde vegene istand.

Kongen hadde behov for et vegnett for å holde riket samlet. Hans tjenestemenn, kirkens menn, pilegrimer og handelsmenn var de vanligste vegfarende i middelalderen. Ferdsele langs vegnettet var stort sett til fots. Bare de mest velstående hadde hest og kunne ri. Kjøring med hest og vogn var lite aktuelt på datidens vegnett, selv om vogna var kjent i Norge helt tilbake i vikingtiden.

Den første offentlig kjørevegen ble bygget i 1624 fra Hokksund til Kongsberg, for å lette transporten av sølv fra Kongsberg til København. På 1700-tallet ble vegene bygget etter franske idealer, mest mulig snorrette. I det norske kupert terrenget kunne dette resultere i bratte bakker.

Fra 1850 ble vegene lagt mer etter terrenget, slik at stigningene ble slakere og det ble mulig å frakte tyngre lass. I bratt terreng kunne veiene bli bygget med svært krappe kurver. Vanlig vegbredde var 4 meter, men i vanskelig terreng ble bredden redusert til 2,5 meter.

Vegnettet i begynnelsen av dette århundret var tilpasset hest og kjerre og liten trafikk. Det ble utilstrekkelig for den økende biltrafikken i mellomkrigstiden. Vegbredden ble økt til 5-6 meter på hovedvegene. En ble også i økende grad oppmerksom på problemstillinger knyttet til estetikk og landskapstilpasning, og den



**Figur 1.17.** Del av kavlebrue på Fisknes i Steinkjer, Nord-Trøndelag. Foto: Kolbein Dahle.



**Figur 1.18.** Pilegrimsleden over Dovre til Trondheim blir nå gradvis istandsatt og merket opp. Den følger en av rutene som en tror ble brukt i middelalderen, bl.a. av pilegrimer, på veg fra Østlandet til Trondheim og Nidarosdomen. Bildet er fra Krok-skogen på strekningen mellom Oslo og Ringerike. Foto: Riksantikvaren.



**Figur 1.19.** Fram til 1850 ble vegene ofte lagt snorrett, uten særlig hensyn til stigning. «Bergenske Hovedvei» over Fillefjell ble bygget som kjøreveg i 1791-92, og en kunne kjøre fra Lærdalsøyri til Østlandet med kjerre. Ved Maristova på Fillefjell, Sogn og Fjordane. Foto: Ulf Haraldsen.

**Figur 1.20.** Etter 1850 ble vegene lagt i slakere stigninger. I bratt terreng måtte vegene legges i slynger og ofte med imponerende tørrmurer. Lærdal, Sogn og Fjordane. Foto: Ulf Haraldsen.



**Figur 1.21.** Etter 1. verdenskrig ble en i økende grad opptatt av estetikk og landskapstilpasning i vegbyggingen. Et av idealene var den amerikanske «parkway». Illustrasjon fra Sylvia Crowe: *The Landscape of Roads*.





**Figur 1.22.** E18 Lysaker, Akershus. Bildet øverst viser veganlegget tidlig på 1960-tallet. Det var utformet med høy arkitektonisk kvalitet i fint samspill med omgivelsene. Foto ukjent, Statens vegvesens arkiv. Bildet over viser samme vegstrekning i 1996. Økt trafikk og andre standardkrav har ført til utvidelse og ombygging av vegen. Veganlegget med tilstøtende bebyggelse fremstår idag som et arkitektonisk kaos. Foto: Amund Vik.



**Figur 1.23.** Engerodden skyssstasjon var en gang et viktig ledd i et sammenhengende nett av faste skyssstasjoner. Skyssstasjonen lå ved Sperillen langs vegen mellom Ringerike og Valdres og var i bruk som skyssstasjon fra 1866 til 1924. Bygningen spilte også en viktig rolle for lokalsamfunnet ved at den ble brukt til kommunestyremøter. Etter at skyssordningen ble avskaffet i 1924 ble Engerodden bygget om til pensjonat og senere flyttet til Norsk vegmuseum i Øyer på 1980-tallet. Foto: Norsk vegmuseum.



**Figur 1.24.** Det er lite igjen av eldre bensinstasjoner og vegserviceanlegg. Denne 1950-talls bensinstasjonen i funksstil er nylig fredet. Luster, Sogn og Fjordane. Foto: Birger R. Lindstad, NIKU.

amerikanske «parkway» var et av idealene. Et annet eksempel der landskapstilpasning og vegetasjon ble tillagt stor vekt, var de tyske motorveganleggene fra mellomkrigstiden.

Etter at bilimporten ble frigitt i 1960, kom en voldsom vekst i bilsalget med tilhørende trafikkvekst. Bilen ga stadig flere økt frihet til å reise. Vegnettet og tilstøtende bebyggelse var ikke tilpasset denne trafikkveksten. Det førte til utviklingsproblemer og ikke minst en kraftig økning i antall ulykker. Som svar på dette ble det utviklet nye prinsipper for vegplanlegging. Sentrale momenter var en separering av trafikantgruppene og differensiering av vegnettet (hovedveg, samleveg, lokalveg), strengere avkjørselspolitikk, samt en standardisering av løsninger og vegutrustning.

De vegfarende har i all tid hatt behov for tjenester underveis i form av mat og husly til seg selv og «drivstoff» til hest og bil. På 1800-tallet ble det etablert et nett av skystasjoner langs det offentlige vegnettet. De lå med jevne mellomrom og kunne tilby mat og husly, fôr og uthvilte hester.

Med biltrafikken økte behovet for vegservice. Bensinstasjoner og bilverksteder kom som nye funksjoner. I bilismens barndom ble det lagt stor vekt på arkitektonisk utforming ofte med inspirasjon fra klassisismen (søyler, portaler o.l.) På 50- og 60-tallet representerte bilen det moderne og fremtidsrettede og serviceanleggene ble formet i funksjonalismens formspråk. Den voldsomme utviklingen av biltrafikken de siste 20-30 årene har ført til omfattende ombygginger eller riving av de første bensinstasjonene. Nå er det få igjen av dem. Det er derfor en utfordring å ta vare på de få gjenværende anleggene, for å kunne dokumentere en viktig epoke i vår nyere historie. Nylig ble en bensinstasjon fra 1950-tallet fredet. Langs veger og stier kan en finne minner fra tidligere tider. Langt tilbake i tid var det vanlig å kaste stein eller kvist i hauger (kast, varp), for å få lykke på ferden. Helt fra det offentlige vegnettet ble etablert fins gamle milepeler, grensesteiner, skilt o.l. Disse er bærere av kulturhistorie. Eldre lysstolper, rekkverk og annen veg- og gateutrustning tilfredsstiller ofte ikke dagens krav og har i stor grad forsvunnet. Det lille som er igjen er en viktig del av vegens kulturhistorie.

Bruene er viktige elementer i vegnettet og fremstår ofte som markerte byggverk. Gamle bruer representerer godt håndverk og «ingeniørkunst». Samtidig ligger de ofte på eksponerte eller dramatiske steder i landskapet. Dette gjør dem til viktige elementer i kulturmiljøet og ofte til verdifulle kulturminner.



**Figur 1.25.** Fra en bortgjert plass på gamlevegen er merkesteinen fra 1901 flyttet fram til riksveg 705 på grensen mellom Selbu og Stjørdal, Sør- og Nord - Trøndelag. Foto: Per Løvaas.



Vegbyggerne har gjennom historien skapt en rekke verdifulle kulturminner. Den stadige økning i krav til vegstandard gjør utvikling av dagens vegnett til den største trusselen for vegsektorens egne kulturminner.

**Figur 1.26.** Denne steinhvelvsbrua fra 1922 var for smal og svak til å ta dagens biltrafikk. Ved plassering av ny bru ønsket en fortsatt å beholde opplevelsen av brua i landskapet. Ny bru ble lagt på nordsiden, der den ble minst synlig fra omgivelsene, selv om andre hensyn talte for å legge den på sydsiden. Den gamle brua inngår i ny-anlegget som gang- og sykkelveg. Gaulfossbrua Fv 475 Melhus, Sør-Trøndelag. Foto: Jens Ø. Gjersvold.



*Utdypende kilder:*

*Direktoratet for naturforvaltning: Gamle veger og vegfar. DN-håndbok 5.*

*Vegdirektoratet. Utforming av bruer. Håndbok 164.*

## 2 Transport og kulturmiljø

### Hovedproblemstillinger

#### Transport og kulturmiljø. Noen viktige historiske skiller.

**Figur.2.1.** I tidligere tider var det vanlig å dra båter over land for å slippe utsatte havstrekninger. På slike steder kan en finne gamle boplasser og andre spor etter virksomheten. Navnet på stedet kan ofte gi indikasjon på aktiviteten. Dragseid i Aure. Foto: Pål Aage Nymoen.



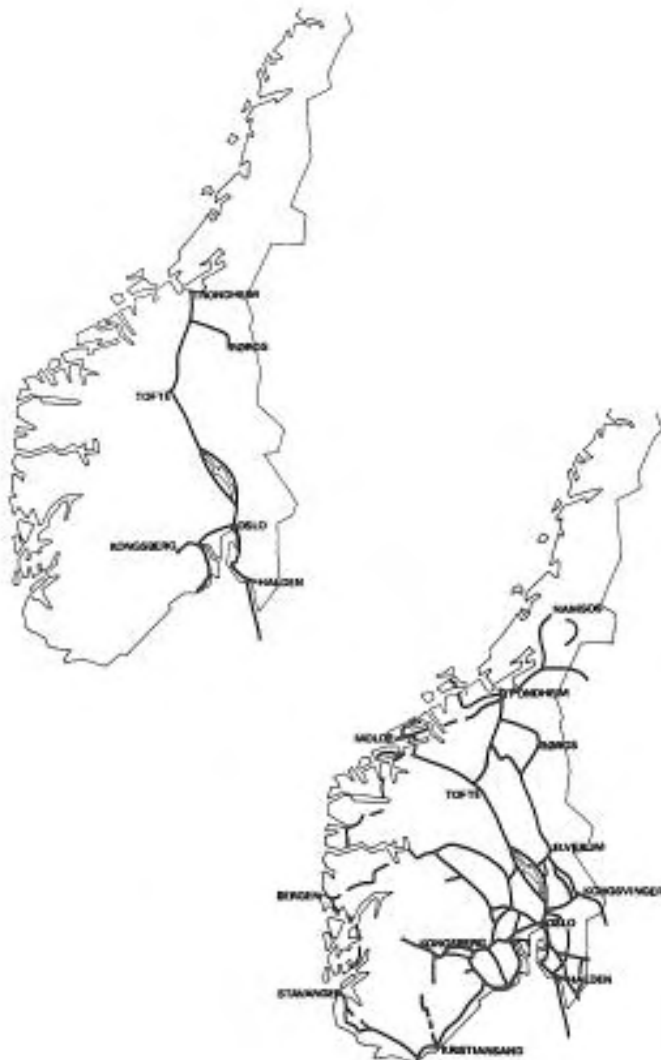
Helt opp i forrige århundre var små åpne båter dominerende i transporten langs kysten. Det kunne være farefulle reiser, særlig over åpne havstrekninger. Hadde de båtfarende mulighet til det, dro de sine lette båter mange hundre meter over land for å slippe utsatte havstrekninger. I andre tilfeller kunne en spare mye tid ved å losse av varene på en side av et eide, frakte dem over, for så å fortsette med en annen båt. Med trafikk over eidene, ble det interessant å bosette seg der. Med tiden ble handelsskipene større og de ble utrustet med seil. Dermed ble det lettere og tryggere å seile over åpne havstrekninger. Eidene mistet sin betydning i forhold til ferdselen langs kysten.

Med de store seilskipene kom nye krav til havn. Havnene måtte ligge lunt, men samtidig nært åpent hav og gode vindforhold. Dette la grunnlaget for uthavnene. Her ble varer lastet om og båtene fikk nye forsyninger. Det vokste opp hele samfunn i uthavnene. Senere kom dampbåtene som lettere kunne gå helt inn til byene og til havner uavhengig av vind. Grunnlaget for uthavnene ble svekket og disse opplevde nedgangstider og fraflytting.

Utvikling av postvesenet og gruvedrift skapte økt behov for kjøreveger fra 1600-tallet. Fram til 1750 var likevel bare en liten del av Norge dekket med kjøreveger. Fra 1750 skjøt vegbyggingen fart og i tida fram til 1850 ble hovedstrukturen i det norske vegsystemet lagt. Fra 1850 kom det store omveltninger i det norske samfunnet. Industrialiseringen gjorde sitt inntog og naturalhusholdningen forsvant gradvis. Industriutviklingen la grunnlag for



**Figur 2.2.** Lyngør i Aust-Agder. Denne tidligere uthavnen hadde sin storhetstid under seilskutetida på 1800-tallet. Da dampbåtene overtok mistet stedet mye av sitt næringsgrunnlag. Stedet ble nesten helt avfolket og var truet av forfall. Stagnasjon og fraflytting gjorde at det fysiske miljøet ble lite endret på mange år. Redningen for dette helhetlige kulturmiljøet ble stedets attraktivitet som feriested. Gjennom ny bruk er stedet blitt bevart. Lyngør er kåret som Europas best bevarte tettsted. Foto: Arve Kjerseim, Riksantikvaren.



**Figur 2.3.** Vegnettet i 1750 og 1850. Illustrasjonen hentet fra Dag Bjørnland: Innenlands samferdsel siden 1800 (TØI).

**Figur 2.4.** Fjærland, Sogn og Fjordane. Bygdas sentrum har vokst frem rundt dampskipskai og ferjeleie. Her ligger butikk, hotell og boliger. Tettstedet ble lagt litt ut i fjorden for å få gode havneforhold. Hovedadkomsten til bygda var sjøveien. Alternativet var å gå til fots over fjell eller bre. Med utbygging av ny stamveg mellom Jølster og Sogndal på slutten 1980-tallet og be-

gynnelsen 1990-tallet ble veggen lagt i tunnel til Fjærland. Vegen krysser jordbrukslettene i fjordbunnen. Ferjeruten er nedlagt og sentrum ligger som en utkant i forhold til dagens viktigste transportåre - vegen. Vil tyngdepunktet i bygda forskyve seg til bygdas nye transportknutepunkt - vegkrysset? Her ligger allerede bensinstasjon og bremuseum. Foto: Camera Bergum.





**Figur 2.5.** Lierbyen, Buskerud.

Lierbygdas sentrum fikk stasjon på Drammensbanen og smalsporet sidebane til Sylling. Herfra gikk dampbåt over Tyrifjorden. Tettstedet vokste med butikker, boliger, skole og kommuneadministrasjon. Sidebanen var smalsporet og fikk et kort liv. Det ble for tungvint å laste om varene i Lierbyen da Drammensbanen ble normalsporet. Dessuten tok en bussrute mye av passasjergrunnlaget da den ble opprettet i 1927. Lierbanen ble nedlagt i 1936. Drammensbanen ble omlagt i 1973. Nå går ingen tog lenger til Lierbyen. Deler av den gamle Lierbanen og den gamle Drammensbanen østover er gjort om til turveg. Jernbanetraséen ligger der fortsatt som et tydelig historisk spor og kan skimtes ut til høyre i bildet. Ny bruk gjør at den holdes vedlike. Vestover er jernbanetraséen delvis blitt brukt til ny omkjøringsveg. Ombyggingen er her så omfattende at de historiske spor etter jernbanen er borte. Foto: Fjellanger Widerøe.

mer effektiv vareproduksjon og økt velstand. Samtidig ble samfunnet avhengig av et mer effektivt og omfattende transportsystem. Dampbåter, jernbane- og vegutbygging i forrige århundre løste dette behovet.

Det ble opprettet en rekke dampskipsruter fra 1850 og utover. De første gikk langs kysten mellom Nord-Norge og Bergen og var viktige for transport av fisk som skulle eksporteres. På det meste gikk 4-500 dampskip i rutetrafikk på rundt 1300 anløpssteder i hele Norge. Transporttilbudet langs hele kysten og innover i fjordene ble betydelig bedre og la grunnlaget for frakt av fisk og landbruksprodukter til byene, samt lokal videreforedling av fisk- og landbruksprodukter og industriproduksjon. Steder langs kysten med gode havner og med gode forbindelser til omlandet fikk sterk vekst og tilflytting.

Tilsvarende betydning fikk veg- og jernbaneutbyggingen for innlandet. Jernbane og veg ble i starten sett på som supplerende transportformer. Det ble bygd veger til stasjoner og dampskip-skaier og til steder tog og båt ikke nådde frem. Fra 1850 til 1920 ble det offentlige vegnettet fordoblet. Dampskipsruter ble etablert over større innsjøer. Samferdselsutbyggingen la grunnlaget for by- og tettstedsvekst, særlig omkring jernbanestasjonene. Denne veksten med basis i stasjonen, varte til langt ut i mellomkrigs-årene.

Bilens inntog ved århundreskiftet og den stadige utviklingen av vegnettet gjorde det lettere med lengre reiser langs landevegen. I 1920-åra ble bilen så driftssikker at den ble viktig for transporter over lengre avstander. Da dieselmotoren kom på 1930-tallet fikk den stor betydning for busstransport og særlig for godstransport på veg. Ved inngangen til 1950-tallet var folk flest fortsatt av-

hengig av offentlig kommunikasjon, hest, sykkel eller ferdsel til fots. Dette endret seg ved inngangen til 1960-åra da bilimporten ble frigitt. Siden økte antall biler og biltrafikk kraftig. Vegnettet ble bygd kraftig ut og økte fra 45.000 km i 1960 til 60.000 km fem år senere.

For vegbygging langs kysten og fjordene bød topografien og kryssing av fjord og sund på store utfordringer. Mange gamle dampskipsforbindelser ble erstattet med veger kombinert med ferjetransport, særlig etter krigen. Ferjeforbindelser la grunnlaget for ny vekst på mange steder. Ferjekaia kunne bli sentral på stedet og overta rollen til dampskipskaia. Med økt biltrafikk og større ferjekapasitet økte behovet for oppstillingsplass ved ferjeleiene og større vegbredder gjennom mange tettsteder (se kap.3).



**Figur 2.6.** Kaupanger, Sogn og Fjordane. Ferjeleiet i Kaupanger er flyttet til Mannheller og stamvegen er lagt utenom. Mye av næringsvirksomheten var allerede flyttet ut av det opprinnelige tettstedet og ligger inntil den nye vegen og nyere boligområder et par kilometer unna. Det gamle ferjestedet er blitt en «bak-øve». Fylkeskommunen og kommunen har avholdt arkitektkonkurranse for å få belyst nye utviklingsmuligheter. Foto: Ulf Haraldsen.

## Dagens møte mellom kulturmiljø og veg

Utviklingen med bedre vegforbindelser til øyer og avsidesliggende fjordsamfunn har fortsatt de siste tre årene, med mange bru- og tunnelprosjekter. Dampskipskaier og fergeleier har mistet sin opprinnelige betydning. Transport av varer og gods har blitt overført fra sjø til veg og det tradisjonelle ferdselsmønsteret endres. Dette får bygningsmessige og arealbruksmessige konsekvenser på sikt og stedene endres. Kyststedene vender på sett og vis «ryggen» til sjøen. Med bevisst holdning til dette kan en ta bedre vare på det verdifulle i det opprinnelige kulturmiljøet, samtidig som stedene kan få en positiv utvikling. Dette fordrer et nært samarbeid mellom vegvesen, kommune, fylke og lokale interesser.

Stor trafikkvekst i tettbebygde områder har mange steder gitt dårlig fremkommelighet og mange trafikkulykker. Løsningen har mange steder blitt bygging av omkjøringsveger for å bringe gjennomgangstrafikk utenom bysentra, bydeler og tettsteder. Områder har blitt frigjort for unødvendig trafikk. For mange eldre bomiljøer som har vært truet av forfall på grunn av trafikkbelastningen, har dette ført til revitalisering. Handelsområdene i sentrum har også hatt positive effekter av omkjøringsveger, gjennom bedre tilgjengelighet, mulighet for å etablere gågater o.l.

Utviklingen de senere år har vist at omkjøringsvegene tiltrekker seg næringsvirksomhet. Langs trafikkerte veger finner bedrifter god mulighet til «profilering» og god biltilgjengelighet. I kryss mellom omkjøringsveg og innfart til byene er det særlig attraktivt for etablering av kjøpesentra. God tilgjengelighet, gratis og rikelig



med parkering og alt under ett tak er kjøpesenterets fordeler. Nye veger har skapt endrede forutsetninger. Liberal arealbrukspolitik og konkurranse mellom kommunene har bidratt til en storstilt kjøpesenterutbygging de siste årene, noe som kan skape uønsket trafikkvekst.

Når et sted vokser, skjer det ofte på bekostning av et annet sted. Med kjøpesenterutbygging i stedenes utkanter, blir ofte det gamle sentrum lidende. Det økonomiske grunnlaget reduseres og dette kan resultere i stagnasjon og tilbakegang. Konsekvensen kan da bli forfall - forfall i de områder av byen som er eldst og kanskje har de kulturmiljøer som er mest bevaringsverdige. Nye veger fører til ny oppdeling av arealer. Størrelse og egnethet på restarealene vil være avgjørende for deres bruksverdi. En uheldig oppdeling av dyrket mark kan medføre at dyrkbare arealer blir liggende brakk, eller at arealene omdisponeres til andre formål og et tradisjonsrikt kulturmiljø forsvinner.

**Figur 2.7.** Biri sentrum fikk sin omkjøringsveg allerede ved omleggingen av rv 4, senere E6, på slutten av 60-tallet. Ny travbane delvis utfylt i Mjøsa kom i første halvdel av 80-årene. Dette utløste byggingen av nytt toplankryss som også åpnet for etablering av andre virksomheter i tilknytning til krysset. Kjøpesenter, bensinstasjon og vegkro med overnatting og flere andre næringsbygg fulgte i rask rekkefølge. Fra å stå fram som en forholdsvis samlet bebyggelse i et storslått jordbrukslandskap er Biri for den vegfarende nå blitt til et fargesterkt stort kjøpesenter med store parkeringsarealer. Foto: Fjellanger Widerøe.



**Figur 2.8.** Skarnsund bru, Nord-Trøndelag. Brua fikk Vakre vegers pris i 1994. Juryen sier bl.a. i sin begrunnelse: «Brua framstår som et majestetisk og elegant byggverk i landskapet. Med imponerende ingeniørkunst, landskapstilpasning, form og fargebruk tilføres området en ny kvalitet. Den symmetriske komposisjon er godt tilpasset stedets karakter. Tårnene, den slanke brubanen og de aksentuerte skråkablene inngår i en harmonisk helhet». Foto: Sverre Finstad.

Vegen i seg selv virker sterkt strukturerende på byutviklingen. Det er derfor viktig å la nye vegtraséer bli et integrert element i by- og arealplanleggingen. Byplanleggeren Harald Hals formulerte det slik på 1920-tallet: «Vegene er byplanens skjelett». For ham var trafikksystem, byform og arealbruk en og samme sak.



## Fremtidens kulturmiljø

Denne korte historiske oversikten viser at kulturmiljøer er i stadig forandring. Med endrede samfunnsforhold endres behov og bruk. Noe forsvinner, noe blir værende og nytt føres til i en kontinuerlig prosess. De valgene vi gjør i dag påvirker fremtiden og fremtidens kulturmiljø.

Kulturmiljøet forandres gradvis ettersom noe tas bort og noe legges til. De små tiltakene er lite synlige, men summen over tid kan gi store endringer. Det er viktig å ha en bevisst holdning til dette. Endringene eller trusselen om endring blir lettere synlig når det er snakk om større inngrep, som nye veganlegg.

Endring er noe vi må forholde oss til. Utviklingen kan ikke stoppes, men styres. Endringenes karakter og konsekvenser kan påvirkes. I forhold til kulturminneforvaltningens ønske om å ta vare på verdifulle sider ved tidligere tiders kulturmiljøer, er endring en stor utfordring. Bare unntaksvis kan verneverdige kulturminner og kulturmiljøer fredes. Det viktigste grunnlaget for vern er gjennom aktiv bruk.

Nye veger lager nye forutsetninger for kulturmiljøene. Med det tette samspillet som er mellom veg og kulturmiljø vil dette føre til arealbruksendringer med konsekvenser for kulturmiljøet.

Faktorer som nye funksjonelle forutsetninger, arealforbruk, arealoppdeling, bruksøkonomi, konkurransevridning, trafikkmengder, nærføring og støy påvirker kulturmiljøenes utvikling.

Forurensing, rystelser fra trafikk eller sprengningsarbeider og grunnvannssenkning kan skade verdifulle kulturminner som bygninger og bruer.

Kulturminneforvaltningen skal virke for at kommende generasjoner har et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer intakt og virke for at kulturmiljøet generelt utvikles på en kvalitativ god måte. Det er et mål å ta vare på de viktigste kildene til vår historie.

Vegetaten har som utbygger et eget og stort ansvar for å ta hensyn til kulturmiljø i sin virksomhet. Planlegging av veganlegg går over mange år. De mest avgjørende beslutninger rundt prinsipper og trasévalg tas ofte tidlig i prosessen. Det ligger derfor en stor utfordring i å trekke med andre sektorer i en tidlig planfase slik at de har anledning til å påvirke de forslag som utvikles.

Kommunen er en sentral part i dette arbeidet siden de har den formelle vedtaksmyndighet etter plan- og bygningsloven.

Gjennom samarbeid i planprosessen blir muligheten til å finne gode løsninger stor, løsninger som både ivaretar kulturminneinteresser og veginteresser. Kulturminneforvaltningens kunnskaper om historiske prosesser og deres fysiske resultater er verdifull kunnskap å ta med seg.

Gjennom aktiv deltagelse i planprosessen utvides imidlertid rollen til kulturminneforvaltningen fra å forvalte det bestående til også å aktivt påvirke fremtidens kulturmiljø.

Vegbygging og vegtrafikken har forårsaket ulemper for og skader på kulturminner og kulturmiljøer. For deler av riksvegnettet er dette kartlagt gjennom registrering av «problemsoner»- soner langs riksvegnettet som er belastet i forhold til støy, forurensing, trafiksikkerhet, kulturmiljø, naturmiljø eller landskapsbilde. Noen av disse problemstrekningene vil bli utbedret i årene som kommer. Gjennom nye vegprosjekter ligger det også muligheter til å rette opp tidligere feilgrep i forhold til kulturminner og kulturmiljø.

Hva blir så fremtidens kulturmiljø og kulturminner? Historien har vist oss at byggverk det legges omtanke og kvalitet i, blir verdsatt av ettertiden. Dette ligger også innbakt i kulturminneloven; «Etter denne lov er det *kulturhistorisk* eller *arkitektonisk* verdifulle kulturminner og kulturmiljøer som kan vernes.» Forståelsen for stedet, dets historie og særtrekk blir derfor viktige forutsetninger for et vellykket resultat. Planprosessen vil vise om det er tilpasning og underordning som er det riktige svaret, eller om det er å tilføre kulturmiljøet noe vesentlig nytt. Uansett er det avgjørende for resultatet og fremtidens kulturmiljø at det legges kvalitet i det som bygges.



### 3 Kystens kulturmiljø

Kystlandskapet har store landskapsmessige omskiftninger fra sør til nord, fra Skagerakkystens skjærgård, strandflateformasjoner med øyer og holmer, til oppstikkende kystfjell langs vestkysten opp til Troms og det åpne vegetasjonsfattige storskala landskapet i Nord-Troms og Finnmark. Bosetningene ligger stort sett ved sjøen og på strandflatene. Bebyggelsen er ofte spredt, men typisk er de mange små og mellomstore tettstedene med tradisjonsrik bebyggelse. Det er et nært samspill mellom bosetningen og ressursgrunnlaget i sjøen.

Hovedproblemstillingen som tas opp i dette kapitlet er kryssing av sund og forhold i kystens tettsteder. På større flate øyer kan en finne store oppdyrkede områder. Problemstillingene her kan være parallelle til problemstillinger med vegbygging på flatbygdene (kap. 6.) På øyer eller åpne kyststrekninger med smal kystlinje og bratte fjellsider vil utfordringene i forholdet mellom veg og kulturmiljø ofte være tilsvarende som for vegbygging i fjordene (kap 4).

Kysten har mange spor fra en lang kulturhistorie. Gamle boplasser ligger i nærheten av tidligere tiders strandlinjer, ofte på de få grusavsetningene som finnes. Landhevningen har vært forskjellig langs kysten og grusterrassene kan ligge fra bare noen få meter til nærmere hundre meter over dagens havnivå. Dette er områder som er aktuelle for vegtraséer og massetak.

Sundene har alltid tiltrukket seg mennesker pga. rikt fiske og gode krysningsmuligheter. Her kan ligge mye historie både over og under bakken. Gravhaugene fra bronsealder og vikingtid er godt synlige i kystlandskapet. Verre kan det være å oppdage

**Figur 3.1.** Kystlandskap. Illustrasjon:  
Tom Dyring.



gravrøysene på holmer og skjær. Små steinhauger på bart fjell er en indikasjon på en gravrøys.

I kystens byer og tettsteder er kontakten til sjøen helt sentral. God havn, nærhet til skipsleia og ressursene i havet er viktige forutsetninger for stedsdannelsen. Kai og havn, pakkhus og naust er derfor svært viktige deler av kulturmiljøet i kystens tettsteder. Mange steder er ferjekaier lagt i tettstedet. Økt trafikk skaper arealbehov til oppstillingsplasser og bredere gater, ofte krav som tettstedet ikke kan tilfredsstille uten store inngrep. På den annen side fører utflytting eller nedlegging av ferjeleier til at tettstedene mister noe av sitt liv og får forskjøvet sitt tyngdepunkt (kap. 2).

Kystens gamle handelssteder og gjestgiverier forteller viktig kulturhistorie. I dag kan de finnes sentralt i tettstedene, men også på mer avsidesliggende steder langs den gamle skipsleia. Virksomheten langs kysten førte også med seg industrivirksomhet som verft, repperbaner, fiskemottak, foredlingsanlegg osv. Mange av disse er i dag ute av bruk, men er kilder til kunnskap og historieforståelse. De har ofte stor kulturhistorisk og arkitektonisk verdi, selv om de kan være preget av forfall.



**Figur 3.2.** Regulert og justert trasé for bru- og veg over Kirkholmen. Middelalderkirkegården ligger i området avmerket med «middelalderkirkegård». Illustrasjon: Sør-Trøndelag vegkontor.

### Eksempel 1. Kryssing av sund. Åfjord, Sør-Trøndelag.

Stokksundet ligger mellom Stokkøya og Revsnes på fastlandet i Åfjord kommune. I sundet ligger Kirkholmen hvor rv 723 ender ved ferjekaien på Revsnes. Det går ferje over til Stokkøya og Linesøya lenger ut. På Stokkøya bodde 320 personer i 1995, mot 360 i 1988. Kommunen har satsset betydelige midler for å skape nye arbeidsplasser på Kirkholmen og Revsnes.

Det planlegges bruforbindelse fra Kirkholmen til Stokkøya, som dermed vil gjøre Stokkøya landfast. Kostnaden er anslått til 82,2 mill.kr. Prosjektet har lav nytte/kostnadsverdi, men er likevel aktuelt ut fra en distriktpolitisk vurdering.

En bruforbindelse innebærer at fylket må overta ansvaret for ferjetrafikken til Linesøya med årlig utgift på ca 5,0 mill.kr. En utvidelse av dagens ferjetilbud fra 13 til 17 rundturer som alternativ til bru, vil koste 0,45 mill.kr.

Kirkholmen er regulert til industriområde. Navnet indikerer at det kan ha ligget en kirke her i tidligere tider. I dag ligger kirken på Revsnes. I forbindelse med storsildfiske i 1917 - 20 var det stor aktivitet på Kirkholmen med mye bygge- og anleggsvirksomhet. Muntlige kilder har fortalt at det den gang ble funnet godt bevarte trekister og skjeletter i den leirholdige jorda. Gjennom skriftlige kilder har en funnet ut at det lå en kirke her i middelalderen. Kirkegården er derfor sannsynligvis fra middelalderen og dermed automatisk fredet.

Da reguleringsplanen ble behandlet hadde ikke kulturminneforvaltningen sikker kunnskap om middelalderkirkegården. Riksantikvaren påpekte at antikvariske myndigheter måtte varsles dersom en i forbindelse med gjennomføring av planen skulle finne automatisk fredete kulturminner. Senere ble en oppmerksom på at kirkegården lå i området. Siden en først fikk kjennskap til dette etter at planen var vedtatt, er det ikke å anse at det er gitt dispensasjon til inngrep i kulturminnet etter kulturminneloven.

I forbindelse med planlegging av brua var det nødvendig å foreta grunnboringer for brufundamentene. Opprinnelig var det ønsket å bore 23 hull med diameter på 5-10 cm på tre aktuelle steder for brufundament, hver på 50 m<sup>2</sup>. Dette ville føre til en kraftig forringelse av området arkeologiske verdi, noe som ville gi implikasjoner for en eventuell senere utgravning. Riksantikvaren kunne

av den grunn ikke godkjenne dette. Statens vegvesen utarbeidet et forslag til en mindre omfattende grunnundersøkelse, som ble akseptert av Riksantikvaren. Den bestod i boring av 6 hull med spyling og 18 hull med lett utstyr uten spyling, med diameter 22 mm. Alternativet ville vært arkeologisk utgravning før grunnundersøkelsene.

Statens vegvesen har senere i nært samarbeid med Riksantikvaren og kommunen justert linjeføringen over Kirkholmen, for å unngå konflikter med automatisk fredete kulturminner. Den reviderte veglinjen forutsetter at vegtraséen forskyves inntil 60 meter. Resultatet er en mer komplisert vegteknisk løsning, samt at kommunen må endre på en avsluttet fradelingssak. Som gevinst reduseres konflikten med verneinteressene. En unngår også forsinkelser og kostnader ved utgravning. Endringene ble innarbeidet i revidert reguleringsplan i 1996. Den ble godkjent under forutsetning av at det i reguleringsbestemmelsene ble stilt krav om arkeologiske utgravninger (overvåking) når tiltaket skulle gjennomføres.



**Figur 3.3.** Kirkholmen med inntegnet regulert og justert vegtrasé (heltrukket strek). Middelalderkirkegården ligger i forgrunnen midt på bildet. Partiene nærmest sjøen på begge sider har tidligere vært bebygde. Foto: Svein Bomberg.



## Eksempel 2. Utvidelse av veg til fergeleie. Skånevik, Hordaland.

Skånevik tettsted ligger i Etne kommune og er et gammel handels- og gjestgiversted. Rv 48 går gjennom tettstedet fram til ferjeleiet i sentrum. Det er ferjeforbindelse til Utåker i Kvinnherad kommune, hvor rv 48 fortsetter til Husnes og Rosendal. Trafikken et gjennomsnittsdøgn er på 1400 kjøretøyer (ÅDT), mens sommertrafikken er betydelig høyere (2100 kjøretøyer pr. døgn). Vegen er smal gjennom tettstedet, med bebyggelse helt ut i vegen. Likevel har det skjedd få ulykker. Hastighetsgrensen er 50 km/t.

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for hele tettstedet ønsket vegkontoret opprinnelig å regulere riksvegen til 7,5 m bredde. Dette ville medføre at flere hus måtte rives for å gi plass til vegutvidelsen. Helheten i dette sentrumsområdet ville bli svekket. Mange av husene har kulturhistorisk verneverdi i seg selv.

Gjennom planprosessen reduserte vegkontoret sitt opprinnelige ønske om vegbredde. Det ble enighet om å regulere kjørearealet i 5,5 m bredde, samt fortau på begge sider. Dermed ble riving av hus uaktuelt. Byggegrensen ble satt til 6 meter fra senterlinjen i vegen, noe som betyr at hus som gjenoppbygges etter brann må plasseres i henhold til ny byggegrense. Vegstrekningen vurderes forøvrig som aktuell for ombygging til «miljøgate».

**Figur 3.4.** Skånevik sentrum sett fra innfarten i nord. Gammel verdifull bebyggelse ligger tett inntil den smale riksvegen. Gata ble regulert til 5,5 meters bredde og med tosidig fortau for å unngå riving. Foto: Katrine Myklestad.



**Figur 3.5.** Skånevik sentrum sett fra nord. «Gjestgiverstaden» er et av to gjenværende hus fra det gamle handels- og gjestgiverstedet. Huset ble bygget på slutten av 1700-tallet. Foto: Katrine Myklestad.



## 4 Fjordlandskapets kulturmiljø

Typisk for fjordlandskapet er skogkledte fjellsider som danner klare avgrensede «vegger» i landskapet. Fjordlandskapet er ofte storskala. Bebyggelsen ligger nær sjøen, ofte langs en smal strandsoner. Høyere i lia blir terrenget brattere. På Vestlandet og i Nord-Norge går skogslia over i fjellterreng. Eiendommene er tradisjonelt smale teiger fra sjøen og oppover fjordsida, ofte helt til fjells. Vegene ligger nær bebyggelsen og går på tvers av eiendomsstrukturen, men på langs av terrenget. I fjordbunn og i viker der sidedaler munner ut, ligger ofte husklynger og tettsteder. Valgfriheten for nye vegtraséer er begrenset.

I viker og fjordbunn er ofte terrenget flatt og jorda er lettdrevet. Dette dannet tidlig utgangspunkt for jordbruksdrift. Samtidig er disse stedene møtet mellom innlandet og sjøen. Kontakten mellom innland og sjø la grunnlag for handelsvirksomhet, og tettsteder grodde opp nær sjøen. Naust og sjøboder er derfor viktige deler av tettstedsbebyggelsen.

Med vegutbygging langs fjorden har tettstedene blitt liggende i kryss mellom kystveg og de tradisjonelle ferdselsårene innover i dalen. Dette har gitt ytterligere grunnlag for tettstedsvekst. I de siste tiårene er de langgrunne områdene i viker og på ører svært mange steder blitt fylt ut til fordel for vegbygging, industriområder o.l. Det kan være problematisk å legge om vegen på slike steder, uten at en bryter viktige kulturhistoriske sammenhenger mellom tettsted og jordbruksområder eller mellom tettsted og sjø. Samtidig er dette også ofte sårbare områder i naturvernsammenheng.

Det er relativt få funn av boplasser og menneskelig aktivitet i fjordene fra forhistorisk tid. Menneskene har trolig holdt mest til lenger ut ved kysten og drevet fiske eller jakt i innlandet og på fjellet. Sesongmessige forflytninger har skapt ferdsel på fjordene. Typiske steder hvor det kan finnes spor fra denne tidsperioden er i fjordbunnen og ved munninger av sidedaler, like ovenfor gamle strandlinjer og på elveterrasser.

Marginale forhold for jordbruk i mange fjorder, særlig nordpå, har gjort fisket til en viktig forutsetning for bosettingen langs fjorden. Kombinasjonsbruk har vært et dominerende grunnlag for bosetting helt opp til vår tid, og landskapet bærer fortsatt preg av dette. Nede ved stranda ligger naustene. Ovenfor ligger gården med våningshus og uthus omkranset av innmark. Lenger opp ligger sommerfjøs med slåttemark. Liene ovenfor ble brukt til beitemark. Seterdrift og jakt var viktige deler av næringsgrunnlaget. Denne sammenhengen kan leses i landskapet gjennom bygningers plassering, oppdeling i jordteiger, gjerder og gårdsgrenser som løper fra sjøen og oppover fjellsiden.

Da kjørevegene ble bygget i slutten av forrige og begynnelsen av dette århundret ble de lagt etter terrenget i nærheten av bebyggelsen. Der det senere ikke er gjort store endringer inngår vegen stort sett som en integrert del av kulturmiljøet i dag. Vegene er



**Figur 4.1.** Fjordlandskap. Illustrasjon: Tom Dyring.



**Figur 4.2.** Tomasjordområdet med alternative vegføringer og avgrensning av området som var aktuelt for kulturmiljøfredning.

ofte smale, svingete og har mange avkjørsler, noe som gir for lav standard etter dagens krav til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Vegutvidelser og kurveutrettinger kan være konfliktfylte i forhold til kulturmiljø og estetikk, siden slike tiltak ofte utvider og omformer vegrommet vesentlig. Nye vegtraséer på langs i terrenget vil bryte de tradisjonelle sammenhengene i kulturmiljøet fra sjø til fjell.

## Eksempel 1. E 8 Balsfjord, Troms

### Bakgrunn

E 8 forbinder Tromsø med indre Troms og med E6 i Balsfjord og er del av stamvegnettet. Strekningen langs Balsfjorden er typisk for nordnorsk bosetning og kulturlandskap i et fjordområde. Ved Tomasjordelva ligger gården Elvebakken som er intakt i forhold til tradisjonell bruk av landskapet fra fjord til fjell. Samene har lang tradisjon for å bruke sidedalen til sommerbeite for rein. Ovenfor gården ligger automatisk fredete fangstgroper. Gården og kulturmiljøet omkring var under vurdering med tanke på fredning. Forbedring av E 8 kom i konflikt med dette verdifulle kulturmiljøet.

### Veg- og trafikkdata

Det er randbebyggelse på store deler av strekningen, med direkte avkjørsler til hovedvegen. Det fins ikke eget tilbud for gående og syklende. Hastighetsgrensen er 60 km/t og trafikkmengden et gjennomsnittsdøgn er på rundt 2000 kjøretøyer (ÅDT).

### Beskrivelse av alternative vegtraséer

#### *Alt.1. Strandsonen.*

Vegen legges i strandsonen på fylling. Fjæra endres dramatisk. Kulturhistorisk er dette negativt fordi det avskjærer kontakten mellom gården og sjøen, denne kontakten som var utgangspunktet for bosetningen. Områdene mellom gammel og ny veg blir ofte liggende som ubrukbare restareal og virker skjemmende på kulturmiljøet. Sett på avstand blir det en sammenhengende fylling langs land. Linja er også svært negativ i forhold til naturvern hensyn.

#### *Alt. 2. Utbedring av eksisterende veg.*

I utgangspunktet kan alternativet være bra ut fra en kulturhistorisk innfallsvinkel idet eksisterende veg benyttes. Utretting av kurver, støyskjerming, gang- og sykkelveger og avkjørselssanering vil imidlertid medføre store inngrep. Dette innebærer en klar utvidelse av vegrommet, noe som endrer kulturmiljøet så mye at dets verdi forringes betraktelig.

### *Alt. 3. Øvre trasé.*

Traséen ligger et stykke opp i lia på noen slakere partier i terrenget. Bratt terreng og rasfare gjør at det er begrenset hvor høyt traséen kan legges. Rasvoller må bygges på deler av strekningen. Traséen berører ikke bebyggelsen, men ligger på partier i sommerfjøsbeltet. Ved Elvebakken kommer traséen i konflikt med fangstgrop og skjærer av forbindelsen mellom kyst og fjell (sommerbeite for rein).

### *Alt. 4. Tunnel.*

Alternativet følger stort sett alt. 3, men ligger i en 350 meter tunnel forbi Elvebakken. Merkostnadene i forhold til alt. 3 vil ligge på ca 25-30 mill.kr. inklusive ca 250 m skredoverbygg. Alternativet løser de vesentligste problemene for kulturminnevernet, samtidig som rasproblemene løses på strekning med tunnel og skredoverbygg. På den andre siden vil reiseopplevelsen reduseres, og deler av strekningen vil få en lang og stor fjellskjæring.

**Figur 4.3.** Kulturlandskapet er stor-slått med fjorden, jordbruksbeltet og fjellene som reiser seg bak. I sidedalen har samene lang tradisjon for sommerbeite for rein, på sin veg fra innlandet til kysten. Her inne ligger store kampesteiner med egne navn på kartet som «Kaggesteinen», «Kirkesteinen» og «Kalvesteinen» og fire automatisk fredete fangstgroper hvor det måtte gis dispensasjon til inngrep i en av dem. I samme område kommer miljøtunnelen som vil opprettholde forbindelsen mellom jordbruksarealene og sidedalen.  
Foto: Ulf Haraldsen.





**Figur 4.4.** Elvebakken er et autentisk gårdsanlegg fra før århundreskiftet. Det er få anlegg av denne typen som er så intakte. Derfor er gården foreslått vernet med naust, jordene omkring, sommerfjøs, beiteområder og forbindelsen oppover mot fjellet. Eksisterende veg ligger mellom naustet og tunet. Vegbredde og kurvatur er tilpasset landskapet. Vegen inngår som en integrert del av kulturmiljøet. Foto: Ulf Haraldsen.

#### Valgt løsning

Alt. 3 var anbefalt av vegkontoret, og kulturminneforvaltningen hadde varslet innsigelse. De ønsket istedet alt. 4 med tunnel. Statens vegvesen vurderte merkostnaden på dette alternativet til å være for høy i forhold til tidligere godkjent hovedplan. Etterfølgende befaringer og justeringer av linja i alt. 3 har dannet grunnlaget for et kompromiss. Traséen legges dypere i terrenget og på en 80 meter lang strekning bygges «miljøtunnel».

#### Kommentar

Mye av årsaken til konflikten ligger i at kulturminneinteressene ikke var avklart på hovedplannivå, men først kom frem i reguleringsplanprosessen. Kostnadsoverslag fra kommunedelplan (tidligere hovedplan) legger sterke føringer på prosjektet i ettertid.

## Eksempel 2. Tema fjordbunn

Vegomlegging i fjordbunn og viker er en svært vanlig problemstilling over hele landet, ikke bare i fjordområdene, men også lenger ut på kysten og i innlandet langs sjøer og vann. Ofte ligger det tettsteder eller husgrupper i slike områder. Det er ikke mulig å vise en standardløsning på denne problematikken. Lokale for-

hold som vegnett, trafikk, kulturmiljø, naturmiljø, bebyggelse, arealbruk osv. må være utgangspunkt for å finne en egnet løsning. Her pekes på noen typiske situasjoner og eksempler på løsninger.

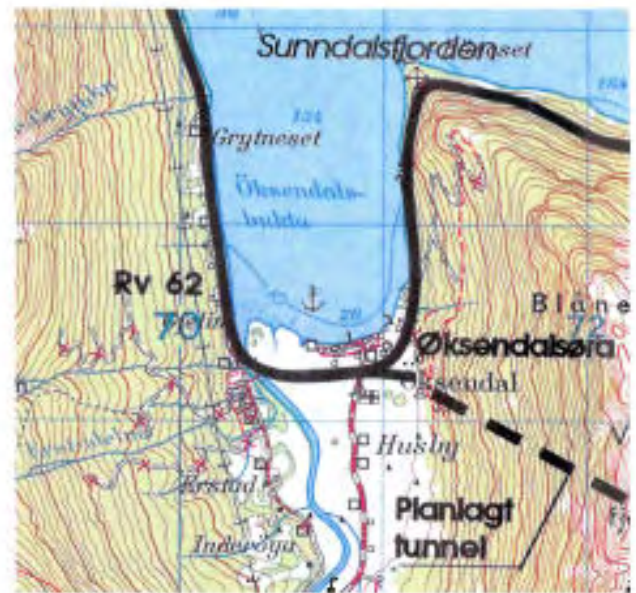
#### *Veg innenfor tettstedet*

Flyttes vegen på innsiden av tettstedet innebærer det en omveg for hovedvegtrafikken. Kombineres dette med tunnel til neste fjordarm kan avstandene kortes inn. Dette fører imidlertid til høyere anleggskostnader. For hensynet til kulturmiljøet er det vesentlig at stedets kontakt med sjøen opprettholdes. På den annen side dannes det en barriere mellom tettsted og jordbruksbygder i dalen innenfor.



**Figur 4.5.** Øksendalsøra i Møre- og Romsdal har med sitt særpregete kulturlandskap og bygningsmiljø status som et område av høy nasjonal verdi, og er blant de best bevarte tettsteder i Norge. Dagens veg ligger mellom strandbebyggelsen og de flate jordbruksområdene innenfor med kirke og spredtliggende gårdsbruk.

Planlagt utbedring av vegen vil stort sett følge dagens trasé forbi tettstedet, men ønsket om planskilt kryssing av fylkesvegen langs dalen krever en heving av riksvegen. Den trafikale barrieren blir mindre. Den visuelle barrieren blir større, noe som bidrar til å svekke sammenhengen i kulturmiljøet. Videre mot Sunndalsøra legges vegen i tunnel. Foto: Terje Fugelsnes.







**Figur 4.6.** Batnfjordsøra i Møre og Romsdal er et ungt tettsted i kultur- miljøsammenheng. Tettstedet er vokst opp omkring vegkrysset og er et typisk tettsted for 60- og 70-tallet og den tids politikk og planlegging. Innsnevring av vegareal, bedre organisering av parkering, beplantning og helhetlig opparbeidelse av uterom har gitt tettstedet et betydelig visuelt løft og gitt en høyere kvalitet i dette kulturmiljøet. Vegtrafikkens ulemper er redusert gjennom lavere hastighet og bedre og sikrere forhold for gående og syklende. Foto: Jim Bengston.

### *Veg gjennom tettsted*

Et alternativ kan være å la vegen fortsatt gå gjennom eksisterende tettsted. Da må en søke å redusere vegtrafikkens ulemper for tettstedet. Ombygging av vegen til miljøgate er et aktuelt alternativ. Et hovedprinsipp for denne løsningen er at vegtrafikken innordner seg tettstedets funksjon og miljø. Kulturminner og kulturmiljøverdier må klarlegges gjennom stedsanalyse.

### **Utfylling i fjordbunnen**

Utfylling i fjordbunnen har vært en vanlig måte å legge vegen utenom bebyggelsen på. Områdene er som regel grunne og lette å fylle opp. Dette gir kortere kjøreveg. Samtidig har kommunene selv ofte lagt opp til utfylling i disse områder for å skaffe seg tilleggsareal uten å måtte bruke tilliggende jordbruksareal.

I forhold til kulturmiljøet er slike løsninger ofte problematiske på steder som er nært knyttet til sjøen. Vegen blir liggende som barriere mellom bebyggelse og sjø. Noen steder benyttes slettene ved elve- og bekkeos til beitemark. Vegbygging i slike områder kan dele opp beitemarka på en uheldig måte i forhold til gårdsdrift og biologiske interesser. Dette kan også skape visuelle barrierer mellom gårdsbebyggelse og jordbrukslandskapet rundt.

### Vegforbindelse lenger ut i fjorden

Ligger forholdene til rette for det, kan det være et alternativ å legge vegforbindelsen lenger ut i fjorden, enten som bru eller tunnel. Avstanden for hovedvegtrafikken kan nedkortes betraktelig, men kostnadene er ofte høye. For kulturmiljøet langs eksisterende veg innover i fjorden innebærer dette at nye omfattende inngrep unngås. Utfordringen ligger i selve fjordkryssingen og hvordan den kan innpasses landskapsmessig. En ulempe for tettsteder langs «gamlevegen» kan være at lokalt næringsliv mister sitt næringsgrunnlag, og at dette kan føre til en negativ utvikling for stedet, som etter en tid avspeiles i et kulturmiljø i forfall. Det arbeides med planer for omlegging av E-18 øst for Feda.



**Figur 4.7.** Valsøybotn, Møre- og Romsdal. Øyer i fjordmunningen gjorde det enkelt å bygge bruer mellom dem og fastlandet. Vegforbindelsen berører i liten grad verdifulle kulturmiljøer og kulturminner. Samtidig ble tettstedet Valsøybotn og industritettstedet Engan spart for vegutvidelser som ville ha virket negativt inn på disse verdifulle kulturmiljøene. Veganlegget betyr en betydelig innkorting av riksvegen. Foto: Ulf Haraldsen.

**Figur 4.8.** Feda i Vest-Agder har et spesielt verdifullt kulturmiljø basert på fjorden som viktig kommunikasjonsåre. Bolighusene og de karakteristiske båthusene danner et særpreget kulturmiljø ved elveosen. Hit kom bønder fra gårdene rundt fjorden for å handle. Feda er kåret til Vest-Agders best bevarte tettsted. Ny E18 rundt 1970 medførte at vegen ble lagt utenfor tettstedet på bru. Veg og bru ligger nær kirken og kirkegården med gravhauger fra jernalder. Brua ligger som en visuell barriere mellom tettstedet og fjorden. Den skrå linjeføringen forsterker den negative opplevelsen av brua. Foto: Inge Fosselle.



## 5 Dallandskapets kulturmiljø



Figur 5.1. Dallandskapet. Illustrasjon:  
Tom Dyring.

Dallandskapet varierer fra innland til kyst og fra nord til sør både landskapsmessig og kulturhistorisk. Mange trekk er imidlertid felles. Typisk er landskapets og hovedvegernes langsgående struktur, i kontrast til eiendomsstrukturen som ofte går på tvers, fra dalbunn og helt til fjells. Dalsidene er godt eksponert fra dalbunnen og vise versa. Nye veganlegg vil gjerne bli liggende godt synlig i landskapet og påvirker dermed eksisterende kulturmiljøer.

Innlandsdalene har ofte myke landskapsformer, med slake dalsider. Dalbunn og dalsider er på partier skogkledd, mens andre områder og da særlig solsiden er dyrket opp. I store åpne daler ligger mange steder flere rekker med gårdstun på solsiden, forbundet med langsgående lokalveger. I dal- og fjellbygdene har seterbruket spilt en vesentlig rolle. For gårdsdrifta har de tverrgående driftsvegene opp til fjellet vært de viktigste vegene og er viktige spor fra den økonomiske avhengigheten mellom gårdsbruk og seter.

I trange og svingete partier er det ofte vanskelig å legge inn nye veglinjer med dagens krav til geometri. Områdene er landskapsmessig sårbare fordi de er godt eksponerte og er dominert av fjell og skrinn jord, eller har markerte stigninger. Tilsynelatende er slike partier fattige på kulturminner, fordi de som regel er ubebodde idag. De kan imidlertid tidligere ha vært dyrket opp og siden forlatt (ødegårder). Områdene kan også ha vært brukt til beite og jakt, eller vannkraften kan ha vært utnyttet til kvernhus. Siden mye av det øvrige jordbrukslandskapet i dalene er sterkt omdannet, kan rester, både etter bygninger og vegetasjon, i slike marginale strøk være verdifulle kilder om tidligere tids gårdsdrift.

Typisk for dalene langs kysten fra Vest-Agder og nordover til Troms er flate dalbunner med elveterrasser og bratte fjellsider som i liten grad er egnet til oppdyrking og bosetting. Rester etter de eldste boplassene og gravene finnes på de øvre elveterrassene. Etter hvert som landet steg og elva gravde seg lenger ned, har tidligere havbunn blitt liggende som nye terrasser og blitt tatt i bruk til jordbruk. Dagens elvesletter var tidligere beiteområder som ble oversvømt i flomperioder. Bygging av elfeforbygninger i dette århundret har gitt mulighet til å kontrollere flomvannet og dermed gitt grunnlag for oppdyrking.

Dalenes tettsteder er relativt unge, og har vokst opp i løpet av de siste par hundre år. Viktige lokaliseringfaktorer har vært kommunikasjonsknutepunkter, der daler møtes og møte mellom dal og fjord eller innsjø. Jernbane og stasjonsplassering har påvirket

tettstedsutviklingen, sammen med naturlige forutsetninger som vannkraft (møller, sagdrift o.l.).

På 1500-tallet fikk trelasthandelen et voldsomt oppsving som var- te til slutten av 1800-tallet. Tilgang på tømmer og fløtningsmulig- heter førte til stor aktivitet. Spor fra denne virksomheten finnes bl.a. i rester av fløtningsanlegg, sagbruk o.l. De økonomisk gode tidene vises også i storstilte bygninger på gårder med mye skog, og i byene gjennom byvekst og «trelastadelens» praktbygg.

## **Eksempel 1. E 16 Håbakken- Stuvane, nedre del av Lærdal.**

### **Bakgrunn**

Lærdal er spesielt interessant kulturhistorisk sett fordi dalen er svært rik på kulturminner fra bronsealder og fram til vår tid. Dalen er spesielt godt registrert og gir derfor en pekepinn på hva som kan finnes i slike landskap. Lærdal har vært en viktig forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet i svært lang tid. I dalen finner en rester etter fire generasjoner vegar. Stortingets vedtak i 1975 og 1992 fastslo at stamvegen mellom Oslo og Bergen skal gå gjennom Lærdal. Dalen vil fortsatt være en viktig ferdselsåre mellom øst og vest. Planlegging av ny veglinje er vanskelig og utfordrende fordi en bl.a. støter på verdifulle kulturminner og kulturmiljøer «over alt». Det ble utarbeidet konsekvensutredning for prosjektet i 1996.

### **Vegdata**

Riksvegen har idag en gjennomsnittstrafikk på ca 1000 kjøretøyer pr. døgn (ÅDT). Rundt 15% av trafikken er tungtrafikk. Det er betydelig ferietrafikk om sommeren. Det forventes en kraftig økning av tungtrafikken når tunnelen mellom Lærdal og Aurland åpner i år 2001. Det ligger randbebyggelse inntil deler av strekningen, med direkte avkjørsler til riksvegen. Veggen fungerer både som lokalveg og fjernveg. Det fins ikke fortau eller gang- og sykkelveg, selv om deler av strekningen er skoleveg. Hastighetsgrensen er stort sett 80 km/t, med nedsatt hastighet på enkeltstrekninger.

### **Alternative vegtraséer og konsekvenser for kulturmiljøet**

I prosessen med å finne endelig trasé for stamvegen har en rekke ulike alternativer vært vurdert. De tre hovedalternativer under belyser hvilke konflikter med kulturminner og kulturmiljøer en har støtt på .



**Figur 5.2.** Alternative vegtraséer for ny stamveg i nedre Lærdal.

### **A. Elvelinje/opprustning av eksisterende trasé**

Fra tunnelmunningen ved Håbakken krysser traséen elva og følger en gammel fylkesveg fram til Voll. Herfra opprustes eksisterende riksveg. Traséen berører gravrøysfelt fra jernalder som ligger fritt og karakteristisk langs terrassekanten vest for Voll. Langs eksisterende trasé østover ligger en rekke nyere tids kulturminner (gårdstun og boliger) nær vegen. En utbedring av vegen med utretting av kurver, gang- og sykkelveg og støyskjermer vil forringe dette miljøet. På terrassekanten ved Ljosno ligger gravrøys og bosettingsspor fra bronsealder og jernalder. Nye inngrep i terrassen vil gi svært negative konsekvenser for dette kulturmiljøet.

### **B. Midtlinja**

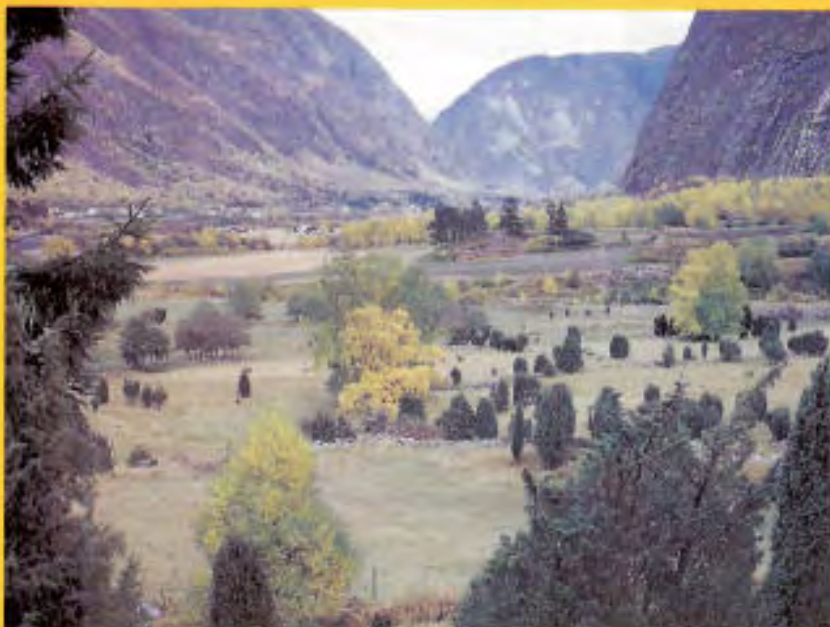
Midtlinja følger eksisterende riksveg fra Håbakken til Voll. Videre østover følger den ny trasé midt i dalen på elveslettene, krysser elva ved Midtre Ljosno og følger deretter eksisterende trasé. Utvidelse av eksisterende veg vest for Voll vil berøre nyere tids kulturminner, bl.a. en fredet prestegård. Uheldige inngrep kan reduseres gjennom videre bearbeiding av planen. Øst for Voll berøres bl.a. rester fra bronsealderbosetting. Ved detaljplanlegging kan også denne konflikten reduseres. Traséen videre langs Ljosnoterrassen har de samme problemstillingene som alternativ A.

### **C. Fjellfotlinja**

Traséen følger fjellfoten på sydsiden av dalen på hele strekningen fra munningen av Tynjadalen, krysser elva ved Øvre Ljosno og følger så eksisterende trasé. Linja ligger i hovedsak mellom dagens dyrka mark og dalsiden. Det kan i dag virke som om området ikke har vært brukt eller har vært lite brukt tidligere. I virkeligheten er det et sammenhengende kulturmiljø med kulturminner og kulturpåvirket vegetasjon. Området viser klart driftsformer og utmarksbruk i historisk tid. Her er vanningsveiter, steingjerder, fegater/geiler, rydningsrøys og husmannsplasser. Nær linja ligger gravrøys, og det er forventet å finne flere automatisk fredete kulturminner.

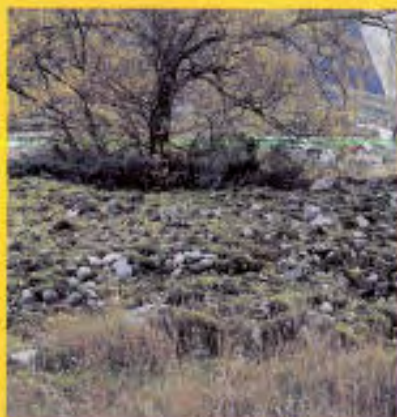
Munningen av Tynjadalen er et helhetlig og særpreget kulturmiljø med kulturminner og kulturpåvirket vegetasjon av nasjonal verdi. Her ligger blant annet den restaurerte husmannsplassen





**Figur 5.4.** Utløpet av Tynjedalen. I forgrunnen ses typisk vegetasjonsutvikling ved langvarig beiting; grasbakke med enkeltstående einerbusker. En veglinje her vil dele opp det særpregede kulturmiljøet på en uheldig måte. Foto: Ulf Haraldsen.

**Figur 5.3.** Ljønoterrassen. Oppe på terrassekanten ligger gravrøyser. I grustaket er det funnet spor etter bosetting fra bronsealderen, stolpehull og kokegroper. Kulturlaget ligger under et par meter tykk rasmasse. Sannsynligvis finnes flere rester etter bosettinger i området. Ethvert inngrep i terrassen kommer i konflikt med kulturminnene oppe på terrassen, selv om de ligger utenfor vegtrafikk. Inngrep i terrassekantene kan få store og uante konsekvenser for kulturminnene. Foto: Ulf Haraldsen.



Halabrekka og gravrøyser. Kulturminner fra ulike perioder i et konsentrert område gjør at dette området har svært høy pedagogisk verdi.

#### Valg av alternativ

Alternativ C Fjellfotlinja ble forlatt underveis i prosessen pga. det store konfliktpotensialet med kulturmiljøet. Alternativ B Midtlinja har også stor konflikter med kulturminner, kulturmiljø og landskap. I tillegg har alternativet store negative konsekvenser for plante- og dyreliv og landbruksnæring. Mye tyder på at en utbedring av dagens vegtrasé er den mest aktuelle løsningen, dvs alternativ B fra Håbakken til Voll og alternativ A fra Voll til Stuvane.

**Figur 5.5.** De store gårdene i Lærdal hadde behov for mye arbeidskraft. Derfor kom husmannsvesenet til å stå sterkt i dalen. Restene etter husmannsperioden finner en igjen i bygningsmiljøet og i landskapet som her på husmannsplassen Halabrekka omgitt av gammel kulturmark. Plassen er nylig restaurert. Foto: Leif Hauge





**Figur 5.6.** Kartskisse over vegalternativene.

**Figur 5.7.** Bildet viser litt av vassdraget og eksisterende veg. I dette området ligger rester etter to ødegårder av kulturhistorisk verdi. Gårdene ble forlatt under Svartedauen. Foto: Tone Høyland Stople.

## Eksempel 2. Rv 11 Teigland - Lauar Reid - Håland

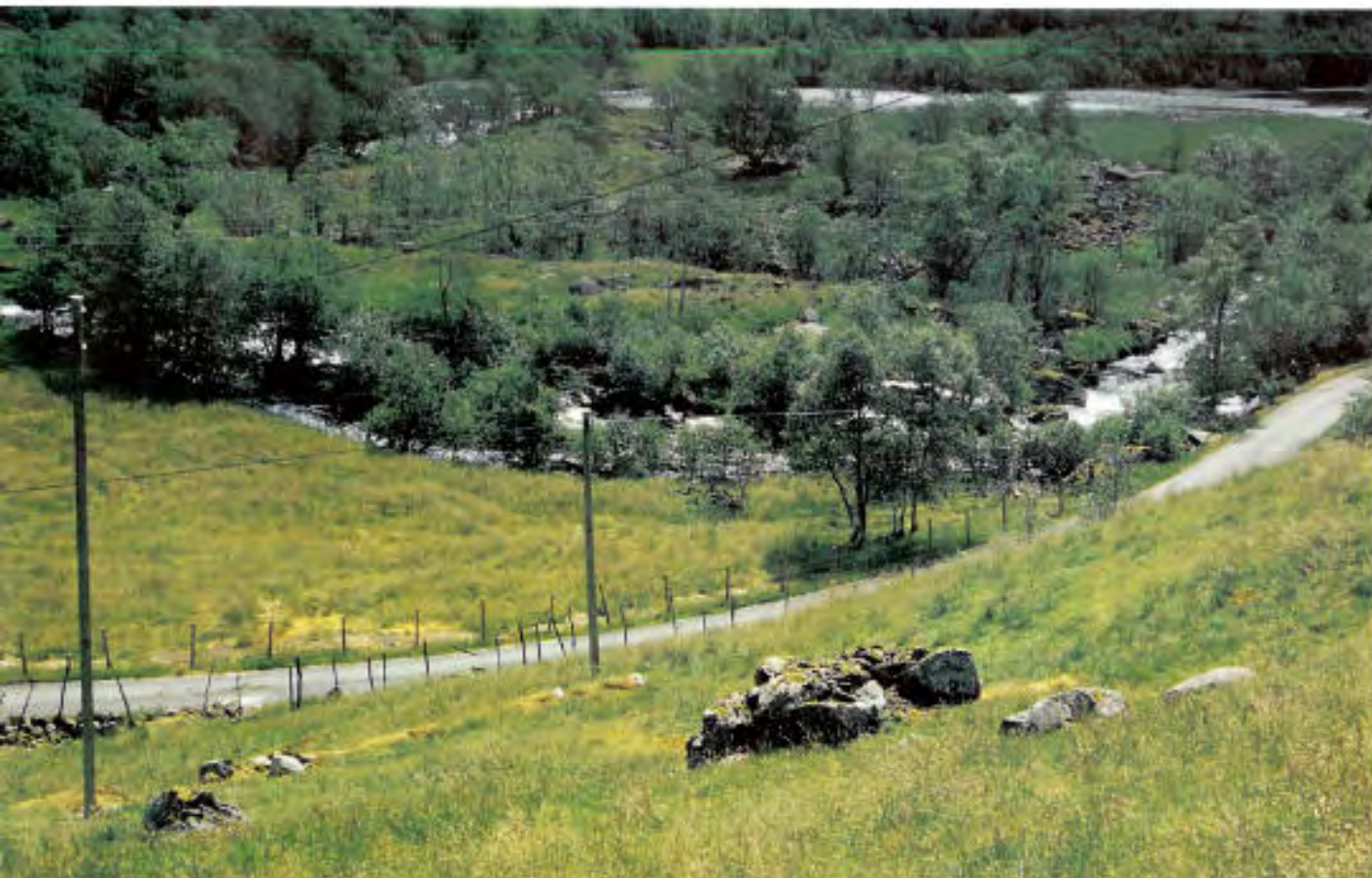
### Bakgrunn

Strekningen er en del av stamvegen fra Oslo til Haugesund, rv 11. Det forelå godkjent hovedplan for strekningen fra 1984. Nye krav til stamveger gjorde det nødvendig å utarbeide ny hovedplan for denne strekningen. Planen lå ute til offentlig ettersyn i 1990 og ble vedtatt i mars 1992.

Flere av alternativene som ble undersøkt berører Stordalen. Vassdraget i dalen er, som del av Etne-vassdraget, foreslått vernet mot kraftutbygging i Verneplan IV for vassdrag.

### Veg- og trafikkdata

Vegen har lav standard på denne strekningen med mange kurver og vegbredde på 4-6 meter. Strekningen er rasutsatt og har hatt mange alvorlige ulykker.



### **Beskrivelse av aktuelle alternativer**

Ni alternativer ble vurdert. De mest aktuelle alternativene var alternativ 2 langs Åkrafjorden og alternativ 3 gjennom Stordalen.

*Alternativ 2* innebærer utbedring av eksisterende veg fra Teigland til nord for Rafdal. Terrenget er meget bratt. Videre går traséen i en kort tunnel til Rafdal og en lang tunnel til nord for Sævareid. Traséen følger eksisterende veg fra Sævareid til Håland.

*Alternativ 3* går i tunnel fra Teigland til Øyno, øverste gården i Stordalen. Traséen fortsetter i skråningen på vestsiden av dalen til Lauareid og deretter langs utbedret eksisterende veg.

Ny veg skal bygges som avkjørselsregulert H1-veg, med vegbredde 8,5 meter og dimensjonerende fart 80 km/t.

### **Beskrivelse av spesielle kulturmiljøer**

Det er verdifulle kulturminner langs begge alternativene. For alternativ 2 ligger de i området Sævareid - Tjelmeland og for alternativ 3 i hele Stordalen. Det ble ryddet gårder her helt tilbake i yngre steinalder. Spor fra steinalder og opp til vår tid finnes i kulturlandskapet. Særlig er dette tydelig i Stordalen som har små inngrep fra vår tid. Følgende sitat fra uttalelsen til Fylkesmannen i Hordaland er trukket fram i Vegdirektoratets hovedplanvedtak, som en felles oppsummering av de mange offentlige og private merknadene til alternativ 3: «Strekningen frå Stordalsvatnet til Øyno peikar seg ut som eit uvanleg verdifullt kulturlandskap. Eit rikhaldig utval av kulturminne med tildels svært høg verneverdi saman med eit intakt jordbrukslandskap utan tyngre inngrep gjev området stor pedagogisk, vitenskapeleg og estetisk verdi. Den gamle bygdevegen er i seg sjølv eit kulturminne og ein naturleg del av dette landskapet. Dalen har frodig vegetasjon vekslende mellom fulldyrka mark, kantsoner og rike rasmarker. Steingardar, styvingstre og ferdslvegar gjev informasjon om tidligare tiders utmarksbruk. Øyno er også ein viktig innfallsport til Etnefjella, og samspelet mellom dei ulike elementa i dette rikt samansette kulturlandskapet gjev området stor opplevingsverdi».

### **Valg av alternativ**

Dette ble en svært kontroversiell vegsak. Vegkontoret innstilte på alternativ 3 gjennom Stordalen, mens kulturminneforvaltningen ønsket alternativ 2. Vegdirektoratet vedtok alternativ 2, men ble selv overprøvd av Samferdselsdepartementet. Stortingets samferdselskomite avgjorde saken med å beslutte at vegen skulle bygges etter alternativ 2 langs Åkrafjorden. Prosjektet er siden bearbejdet videre.



**Figur 5.8.** Styvetre av ask. Det var vanlig å hente tilleggsfôr ved lauving og barking. Årskuddene ble kuttet hver høst, derfor den karakteristiske kraftige stammen og knippet med tynnere greiner. Dette treet har ikke vært lauvet på 10-15 år. Foto: Tone Høyland Stople.

**Figur 5.9.** Bryggerhus med «innlagt» vann. Bekken renner rett inn i huset. Avløpet går via «kisteveiten» i forgrunnen. Bygningsmiljøet ville ikke bli direkte berørt av den foreslåtte vegtraséen, men sier noe om hvilke verdier som finnes i Stordalen. Foto: Tone Høyland Stople.



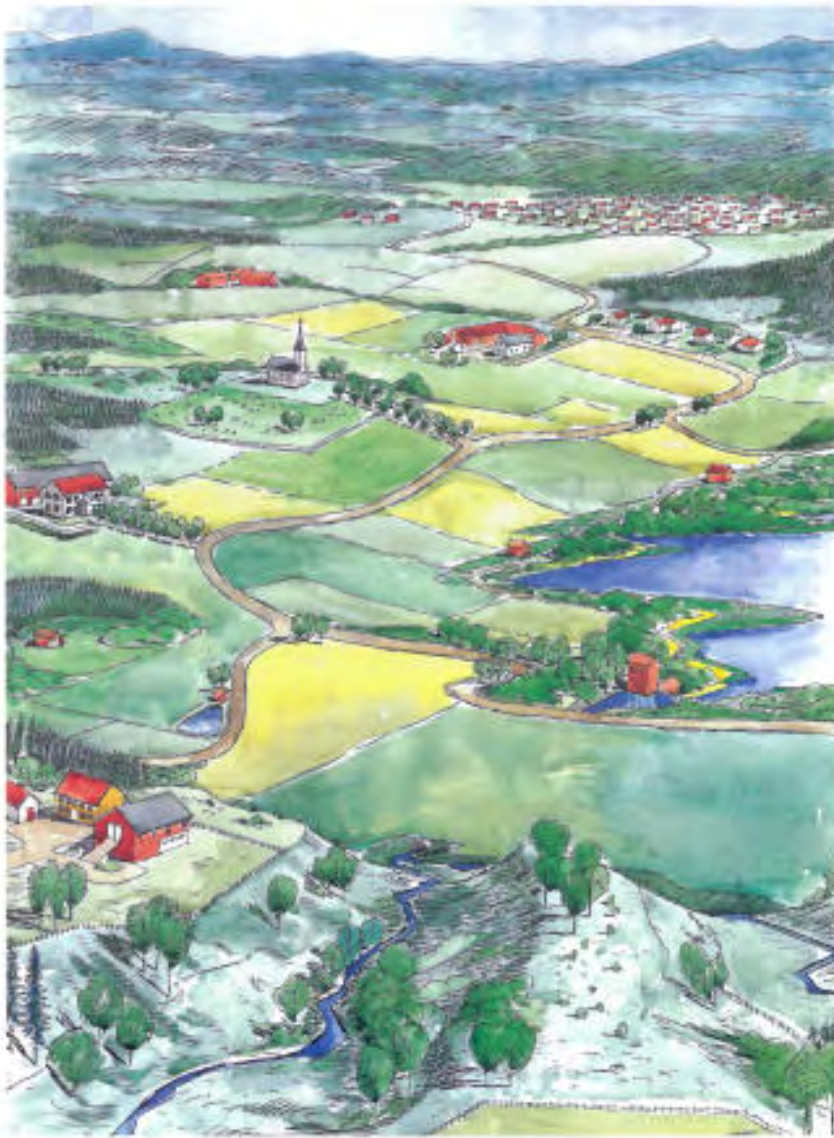
## 6 Flatbygdenes kulturmiljø

Typisk for flatbygdene er det åpne, vidstrakte jordbrukslandskapet. Den dominerende bebyggelsen er spredtliggende gårdsbruk. Eiendomsstrukturen er delvis synlig gjennom randvegetasjon i eiendomsgrensene. I storskala opptrer områdene som flate eller bølgende, i småskala kan det være småkupert med bekkedaler uten noen klar hovedstruktur. Flatbygdene finnes stort sett på det sentrale Østlandet, rundt Trondheimsfjorden og på Jæren. En kan også finne tilsvarende situasjoner i brede dalbunner og på strandflater langs kysten.

De første jordbruksbosetningene ble etablert i hellende sydvendt terreng i slutten av yngre steinalder eller begynnelsen av bronsealderen. I dagens landskap er rester fra den tids bosetninger vanskelige å se, ut over store høvdinggraver fra bronsealder og vikingtid.

Flatbygdene var dominert av gårder som drev vekselbruk til langt inn i dette århundret. Landskapet var variert med vegetasjonsbelter mellom eiendommene, mellom dyrket mark og beitemark og langs bekkefar. Med spesialiseringen og mekaniseringen i dette århundret har flatbygdene endret karakter. Bekker er lagt i rør, bekkedaler er fylt igjen og vegetasjonsbeltene er borte. Det er de store sammenhengende jordene som dominerer. Intakte jordbruksmiljøer fra tidligere tider er sjeldne. De forteller mye historie og regnes derfor som verdifulle kulturmiljøer.

Overgangen mellom tettbebyggelse og jordbrukslandskap er ofte uklar pga. spredt utbygging i tettstedenes randsoner og langs hovedvegene.



**Figur 6.1.** Flatbygd. Illustrasjon: Tom Dyring.

Det åpne landskapet gir godt utsyn selv på små høydedrag. Nye vegtraséer i dette landskapet blir godt synlige. Det ligger en stor utfordring i å legge nye vegtraséer slik at vegen underordner seg landskapet og lar gårdsanlegg og verdifulle bygningsmiljøer fremstå fritt i det åpne landskapet.

### Eksempel 1. Rv 11 Øvre Eiker, Buskerud.

#### Bakgrunn

Rv 11 er stamveg fra Drammen til Haugesund. Dagens veg har lav standard i forhold til vår tids krav til stamveg. Strekningen østover til Drammen er under utbygging eller allerede ferdig utbygget til stamvegstandard. Som ledd i arbeidet med kommune-



delplanen for strekningen Hegstad - Kongsberg er det utarbeidet bl.a. en fyldig rapport om kulturminner, kulturlandskapsanalyse og stedsanalyse for tettstedet Darbu.

#### **Veg- og trafikkdata**

Trafikken var i 1993 ca. 8500 kjøretøy pr. døgn, hvorav ca 12% var tungtrafikk. I perioden 1990-93 skjedde det 24 politirapporterte ulykker på den rundt 12 km lange strekningen. Ulykkesfrekvensen varierer fra 0,19 - 0,25, noe som er normalt for en veg med denne standarden. I tillegg er mye elg påkjørt. Veggen har blanding av lokal- og fjernttrafikk. Det er gang- og sykkelveg på en mindre del av strekningen. Veggen er delvis svingete og kronglete og går gjennom Darbu. Det er avkjørsler direkte til riksvegen. Mange boliger har støy over anbefalte grenseverdier.

#### **Alternative traséer og konsekvenser for kulturmiljøet**

*Nedre alternativ (alternativ E2)* følger i hovedsak eksisterende veg. For å få stamvegstandard må det bygges parallell lokalveg. I tettstedet Darbu er det planlagt tillempet stamvegstandard, med blandet lokal- og fjernttrafikk og flere kryss i plan.

Alternativet gir et sterkt inngrep i et kulturlandskapsområde som har stor verdi. Det vil forsterke barrierevirkningen gjennom Darbu og vil ha spesielt store negative konsekvenser for noen kulturhistorisk verdifulle gårdstun som ligger nær inntil veggen.

*Midtre alternativ (alternativ B)* ligger vest for eksisterende riksveg. Store deler av strekningen er i skogsterrang. Traséen krysser rett vest for Darbu og begrenser mulighetene for videreutvikling av tettstedet. Alternativet får tilknytning til rv 289 ved Krekling. Eksisterende riksveg får kun lokaltrafikk.

Alternativet berører et av de mest verdifulle og sårbare kulturlandskapene i planområdet over en strekning på 500 meter. Traséen vil berøre automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner direkte og som del av verdifulle kulturmiljø.

*Øvre alternativ (alternativ D)* ligger i skogsterrang vest for eksisterende riksveg og vest for alternativ B. Alternativet gir stor frihet for en videreutvikling av Darbu. Det blir ikke forbindelse til rv 289 ved Krekling, slik at det fortsatt blir noe fjernttrafikk på eksisterende riksveg.

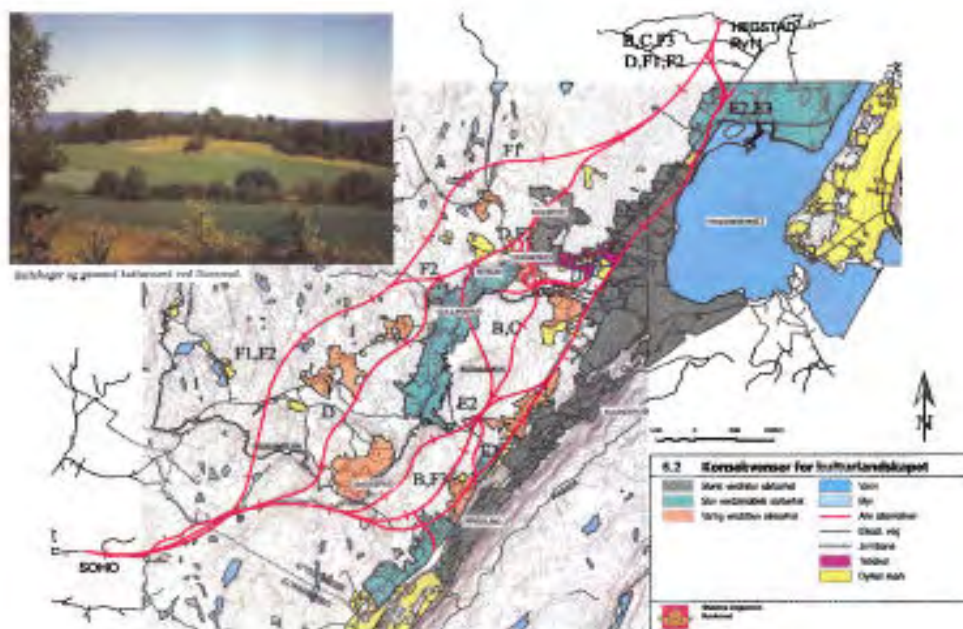
Traséen berører ikke spesielt verdifulle kulturlandskapsområder og har ikke direkte virkning på kjente kulturminner. Den avskjærer kontakten mellom noen gårdsmiljøer og utmark/tidligere hus-

mannsplasser. Den krysser Gamle Kongsbergvei, Norges første offentlige kjøreveg.

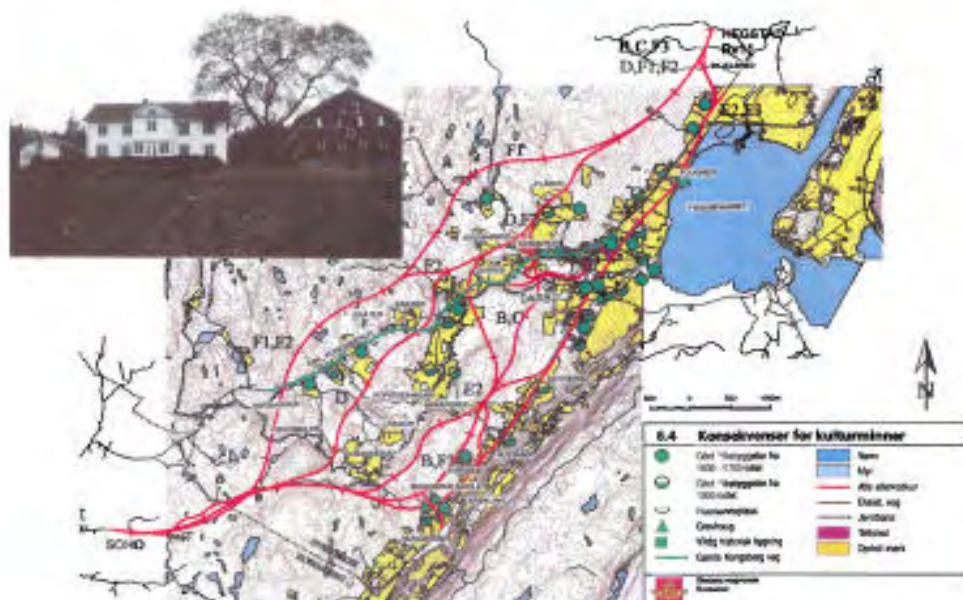
### Valg av alternativ

I denne saken var det sammenfallende interesser mellom kulturminneforvaltningen og vegkontoret. Begge anbefalte øvre alternativ (alternativ D).

**Figur 6.2.** Rv 11 Hegstad - Kongsberg. Konsekvenser for kulturlandskapet. Illustrasjon fra planmaterialet utarbeidet av Buskerud vegkontor.



**Figur 6.3.** Rv 11 Hegstad - Kongsberg. Konsekvenser for kulturminner. Illustrasjon fra planmaterialet utarbeidet av Buskerud vegkontor.



**Figur 6.4.** Perspektivskisse av ny E 18 ved Bjørgehaugen i Sande, Vestfold. Øverste skisse viser opprinnelig forslag med bruløsning. Nederste skisse viser den valgte løsningen med miljøtunnel. Illustrasjon: Gullik Gulliksen AVS.



Alt. B - Bro øst for Bjørge, perspektiv fra nordøst.



Alt. C - Miljøtunnel, perspektiv fra nordøst

## Eksempel 2. E 18 Sande, Vestfold.

### Bakgrunn

E 18 gjennom Sande er en del av stamvegen fra Oslo til Kristiansand. Hovedplanen ble godkjent i 1992/1993. Den valgte traséen går gjennom jordbruksområdet fra Kobbervikdalen i Drammen til Gutu i Sande, parallelt med utbedret Vestfoldbane. Strekningen ble åpnet høsten 1995. Videre sydover ble det valgt en trasé i skogslia vest i Sande bl.a. for å spare dyrket mark.

### Veg- og trafikkdata

Trafikken et gjennomsnittsdøgn er på 12.000 kjøretøy i døgnet (ÅDT). Trafikken kan på enkelte dager om sommeren overstige 20.000 kjøretøy i døgnet. Det er mange direkte avkjørsler på strekningen og den er ulykkesbelastet. Deler av strekningen mangler gang- og sykkelveg. En del boliger er støyutsatt.

### Spesielle kulturmiljøer

På strekningen fra Gutu til skogslia krysser den planlagte traséen en stor bekkedal og skjærer gjennom en oppdyrket åsrygg ved gården Bjørge (Bjørgehaugen). Åsryggen har hatt bosetting langt tilbake i tid og har vært en tidlig ferdselsåre gjennom Sande. Det er registrert gravhauger i området.

Vegtraséen ville forårsake en ca 16 meter høy skjæring. Fylkesvegen som går på langs av åsryggen var opprinnelig planlagt i bru over ny E 18. Skjæringen ville være godt synlig fra deler av bygda og ligge som et åpent sår i landskapet. Dette ville redusere verdien av kulturmiljøet vesentlig. Som avbøtende tiltak ble det valgt å legge vegen i løsmassetunnel til en merkostnad på ca. 15 mill. kr.

## 7 Byer og tettsteder

Fra de første bydannelser i middelalderen ble det bygget tett, med smale gater (4-5 meter). Dimensjonene på gater og hus har økt opp gjennom historien. Likefullt har gatene fram til vårt århundre stort sett vært smale (12-15 meter), og byene var tettbebygde og små i utstrekning. Det var gangavstand mellom byenes utkanter.

Med industrialismens inntog fulgte en voldsom byvekst på slutten av forrige århundre. Den raskt voksende arbeiderklassen måtte skaffes hus, og det ble bygget tett i byranden. Inn i dette århundre begynte villabebyggelse også å bli mer vanlig i byenes utkant. Byggingen av Holmenkollbanen i Oslo og utstyking av villatomter langs denne er eksempel på hvordan ny transportteknologi muliggjorde spredt utbygging i mer perifere strøk.

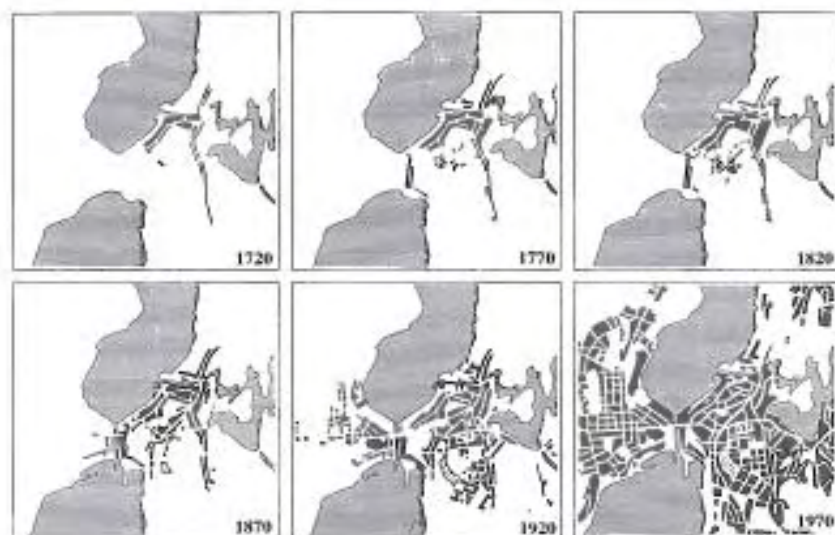
Etter 2. verdenskrig kom et nytt markert skille i bybyggingen. Med motorisert transport som forutsetning fikk de funksjonalistiske ideene om sonedeling og åpnere bebyggelse fullt gjennomslag. Boligstandarden ble forbedret betraktelig, og boligareal pr. person økte. Tilflytting til byene var stor og arealekspansjonen voldsom. Jordvern hensyn og topografiske forhold la ofte begrensninger på den kontinuerlige byutvidelsen. Med bedre kollektivtilbud og særlig økende tilgang til biltransport, ble det mulig med bybygging lenger vekk fra sentrum, i mindre produktive områder. Dette resulterte i overgangssoner mellom den tette byen og landbruks- og naturområdene omkring. Disse områdene er verken by eller land, men noe midt imellom - *mellomlandet*. Problemstillinger i forhold til kulturmiljø er forskjellige i byens tette indre områder og byens ytre områder. De to områdetypene behandles derfor i to adskilte deler i dette kapitlet. Tettstedene

har ofte felles problemer med byene, men i en mindre målestokk. Dette er omtalt til slutt i kapitlet.

## De tette byområdene

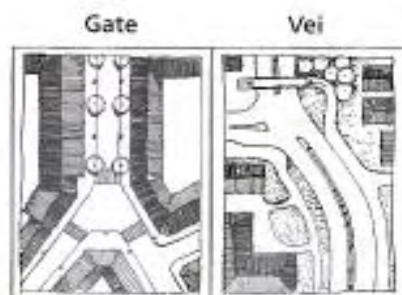
Gatestrukturen forteller mye om byens historie. Ulike epoker hadde ulike måter å organisere gater og bygninger på. Middelalderens gater var smale og orientert i forhold til sjø og topografi, mens renessansens gatenett var rettlinjede rutenett. Barokken la vekt på akser og monumentale bygg.

Langs byens innfartsveger grodde det opp randbebyggelse. Senere ble denne bebyggelsen omsluttet av byen og er blitt liggende som viktige gater i bystrukturen. Eiendomsstrukturen har også stor betydning for bystruktur og bebyggelse. Selv om store endringer skjer med bygningsmasse og transportsystem over tid, blir gatestrukturen stort sett liggende intakt som historiske spor.



**Figur 7.1.** Byutvikling i Moss gjennom 250 år. Byen har utviklet seg langs elveløp og tidligere hovedveger. Det opprinnelige veg- og gatenettet ligger stort sett uforandret. Illustrasjon: Moss kommune.

Bygningstypene og plassering av bygningene på tomtene har variert fra epoke til epoke. I dag forteller dette oss noe om tidligere tiders byggemåter. Mange områder i byene ble bygget over kort tid. Der det senere ikke har vært riving og nybygging, fremstår disse bydelene som homogene og gir et godt bilde av sin tids bygningsmiljø. Andre områder i byen er bygget over lang tid og er mer sammensatt. Er det bygget med kvalitet og respekt for eksisterende arkitektur, kan slike miljøer være representative for deler av bygningshistorien og derfor ha høy kulturhistorisk verdi.



**Figur 7.2.** Illustrasjon på forskjell mellom gate og veg. Fra RA-rapport nr. 19 1991.

Parkanlegg, hager og grøntstruktur kan ha stor arkitektonisk og kulturhistorisk verdi som levende kulturminner. Plassering og utforming av slike anlegg varierer mellom ulike epoker og gjenspeiler den tid de ble anlagt.

Mange bygninger og plasser er det knyttet viktige historiske hendelser til, både nasjonalt og lokalt. Selv om slike bygninger og gater ikke har spesielt høy arkitektonisk verdi, kan de ha høy kulturhistorisk verdi og dermed være bevaringsverdige.

Tradisjonelt er det bygget *gater* i byer og tettsteder. Gatens karakter kjennetegnes ved en nær sammenheng med bebyggelsen, som ligger langs en fast byggelinje og danner vegger i gaterommet. Gaten har symmetrisk tverrsnitt som gjerne består av kjørebane, kantstein og fortau. Selv om de viktigste gatene fikk fast dekke allerede i middelalderen (belagt med treverk), ble mange gater opprinnelig anlagt med grus. Senere er gatene blitt steinsatt og i vår tid asfaltert.

I etterkrigstiden er det stort sett bygget *veger* også i byområdene. Vegens utforming er preget av myke kurver. Et typisk tverrsnitt består av kjørebane, grøft eller rabatt og gang- og sykkelveg. Bygningene ligger enkeltvis og fritt orientert i forhold til veglinjen.

Den voldsomme trafikkøkningen de siste tiårene har ført til mange tiltak for å lette trafikkavviklingen og bedre trafikksikkerheten. Resultatet har mange steder blitt riving av hus og deler av kvartaler og en veglinjeføring som ikke forholder seg til den opprinnelige gatestrukturen og bebyggelsen. Grøntanlegg og vegetasjonsbelter er også blitt skadelidende. I tillegg er det visuelle bildet blitt kaotisk gjennom et vell av vegutstyr som skilt, galger, rekkverk, lysmaster og trafikklys. Dette har mange steder forringet verdifulle kulturmiljøer.

Byvekst og økning i biltrafikk har ført med seg økt trafikk i alle gater. Mange bolig-gater er blitt gjennomfartsåre. Prinsippet om funksjonsdeling (se kap. 15) av vegnettet ble tilpasset eksisterende byområder på 70- og 80-tallet, da store byområder ble trafikk-sannert. Det ga mindre trafikk i mange boligområder og gjorde dem igjen mer attraktive. I kombinasjon med privat og offentlig byfornyelse, har dette ført til en revitalisering og oppblomstring i mange sentrale boligområder. Slik sett blir dette et eksempel på vern gjennom bruk. De gater som har måttet ta hovedtrafikken, har imidlertid blitt mindre attraktive som boligområder. Dette kan på sikt føre til forfall, riving eller funksjonsendring.

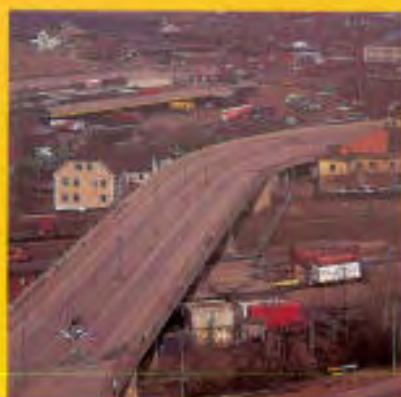


**Figur 7.3.** Pilestredet, Oslo. Gammel innfartsveg til Oslo som nå er blitt del av Ring 1. Riving av en husrekke og nybygging langs tilbaketrukket byggelinje har gitt plass til fire felt. Det nye gateløpet fortsetter ikke inn til sentrum, men bøyer av og forsvinner inn i en tunnel. Forståelsen av det historiske gateløpet er blitt sterkt svekket. Samtidig er gateutformingen og stor trafikk med på å gjøre gaten til en kraftig barriere og et fremmedelement i dette bymiljøet. Foto: Amund Vik.



**Figur 7.4.** Kransen, Moss. Utvidelse av hovedvegen gjennom byen bryter gamle forbindelser og berører verneverdig bebyggelse. Betydelig innsats i detaljer og avbøtende tiltak klarer ikke å dempe virkningen av et for dominerende veganlegg. Foto: Ulf Haraldsen.





**Figur 7.5.** Gamlebyen Oslo, Norges største kommunikasjonsknutepunkt med veg, jernbane og havn.

Middelalderruiner, vernede hus og boligområder fra århundreskiftet var i sterkt forfall pga. voldsomme trafikkmengder. Nå er gjennomgangstrafikken lagt i tunnel og i ny trasé utenom det historiske byområdet. Loengbrua er revet for å gi middelalderruiner og beboere bedre plass. Vegbyggingen er sett i en større sammenheng og gir mer enn bare økt fremkommelighet. Den åpner for ny byutvikling og mulighet for å gjenskape tidligere sammenhenger og tydeliggjøre de historiske sporene av middelalderbyen.

Illustrasjon: Øverst: Fjellanger Widerøe. Foto i midten og nede: Arve Kjerheim, NIKU.



**Figur 7.6.** Kristiansand. E 18-traséen ble flyttet til Oddernesvegen på 1970-tallet og har med økte trafikkmengder blitt en kraftig fysisk og visuell barriere gjennom et område som opprinnelig var en sammenhengende bystruktur. Denne funksjonalistiske rekkehusbebyggelsen fra 1938 er av nasjonal verdi i kraft av sine arkitektoniske kvaliteter og sjeldenhet (arkitekt Tilo Schoder). E 18 planlegges lagt i tunnel på strekningen, og området kan gjenvinne mange av sine kvaliteter som verdifullt kulturmiljø og boligområde.  
Foto: Gabriel Castro.



**Figur 7.7.** Da trasé for utbedring av rv 2 gjennom Kongsvinger ble planlagt, ble det lagt stor vekt på å tilpasse seg den eksisterende bystrukturen. Hovedvegnettet er utformet slik at det får et markant møte med og en god tilknytning til byens hovedgater.  
Illustrasjon: Hedmark vegkontor.

**Figur 7.8.** Rolvsøyvegen, Fredrikstad. Fire felts hovedveg fra sentrum og ut til et større industriområde, en typisk «mellomland»-situasjon. Stram linjeføring, kantsteinavgrensninger og rundkjøringer med steinskulpturer bidrar til å gjøre vegen (eller gaten) til et strukturerende og sammenbindende element. Foto: Arve Kjerseim, NIKU.



## Mellomlandet - den åpne byen

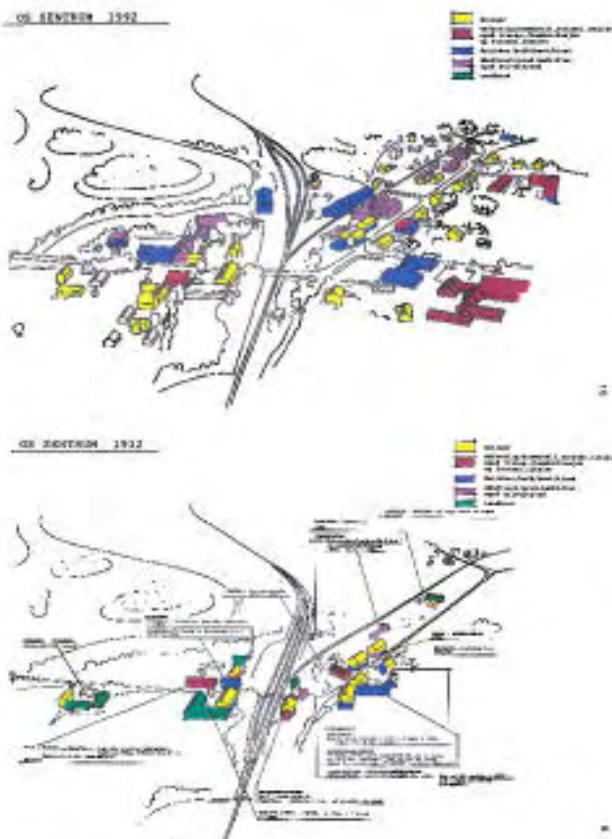
Byens ytre områder - mellomlandet - områdene mellom den tette bykjernen og landbruks- og naturområdene utenfor er preget av variasjon og blanding, både funksjonelt, arkitektonisk og kulturhistorisk. Som tidligere jordbrukslandskap er områdene så omformet og oppstykket at verdiene i det opprinnelige kulturmiljøet er tapt. Som bymiljø er områdene ofte så oppdelte, romlig oppløst, uensartede og med så uklar struktur at de som helhet har liten verneverdi. Det finnes unntak, som isolerte kulturmiljøer og enkeltstående kulturminner som må behandles varsomt. Disse kan være viktige å ta vare på siden det er lite igjen av det opprinnelige. Hovedtendensen er imidlertid at dette er områder i omforming - områder som ennå ikke er ferdige med å finne sin form.

Utfordringen i disse områdene er mer formingsproblematikk enn bevaringsproblematikk. Samtidig er dette områder hvor en ofte står overfor store vegutbyggingsoppgaver, enten som ring- eller omkjøringsveger eller utvidelse av radielle hovedårer.

Siden hovedvegene i byområdene har stor tiltrekningskraft på nyetableringer, vil nye veger føre til press på byutvikling omkring vegkorridorene - særlig ved kryssområdene. Dette skaper mulighet til kvalitativ heving av miljøet. Med en bevisst holdning til vegen, dens utforming og påvirkning av omgivelsene kan nye veger bli et utløsende middel for god stedsutvikling og bidra til utvikling av fremtidige verdifulle kulturmiljøer. I dette perspektivet blir det viktig at planlegging av nye veger ikke sees isolert som enkeltprosjekter, men utvikles i sammenheng med arealbruk og byform i tiliggende områder.

**Figur 7.9.** Byvisjon Bergen 2020 viser idéer og skisser for forbedring av en rekke byområder i Bergen. Illustrasjonen viser Åsane sentrum. En oppstramming av kryssområdet gjør vegsystemet lettere fattbart og frigjør mye areal. Lokket i det sentrale området demper støy, og reduserer motorvegen som barriere. Utbygging i tidligere inneklemte arealer binder sammen isolerte byggeområder til en sammenhengende bybebyggelse. Illustrasjon fra Byvisjon Bergen 2020, Bergen kommune.





**Figur 7.10.** Tettstedet Os i Hedmark. Fra stedsanalyse utført i forbindelse med ombygging av hovedvegen til miljøgate. Skissen viser hvordan bebyggelsen og bruken av den har utviklet seg. Utarbeidet for Hedmark vegkontor av Feste AVS.

## Tettstedene

Det er stor variasjon i norske tettsteder, fra de tradisjonelle tettstedene langs kysten med trange gater og bygninger vegg i vegg, til etterkrigstidens tettsteder med åpen, frittliggende bebyggelse, oftest lokalisert omkring knutepunkter i transportsystemet.

Situasjon og problemstilling i forhold til veg vil variere, avhengig av stedets utgangspunkt. Mange problemstillinger er de samme som i byene. En vesentlig forskjell er at tettstedene er små. Bygningene og andre enkeltelementer blir viktigere for helheten enn i byen. Fjerning av noen få hus, flytting av en husrekke for å utvide vegen eller utfylling i bryggeområdet for å utvide en ferjekai kan radikalt endre stedets karakter. Derfor blir det viktig å forstå stedet og kjenne dets utvikling før en setter igang med nye vegprosjekter eller ombygging av eksisterende anlegg. Det bør derfor utarbeides stedsanalyse, selv for mindre prosjekter.

### Nyttig litteratur:

Riksantikvaren. *Kulturminner og transport i byområder. Veileder.*

Riksantikvarens rapport 19.

Vegdirektoratet. *Veger og gater. Formingsveileder for trafikkanlegg i byer og tettsteder. Høringsutgave.*

Miljøverndepartementet. *Stedsanalyse. Veileder.*

*Tettstedsproblematikk er behandlet flere steder i håndboka, som:*

*Skånevik, Hordaland. Utvidelse av veg til ferjeleie (kapittel 3).*

*Kaupanger, Sogn. Veg erstatter ferjeleie (kapittel 2).*

*Feda, Vest-Agder. Ny hovedveg mellom tettsted og fjord (kapittel 4).*

*Batnfjordsøra, Møre og Romsdal. Veg gjennom tettsted (kapittel 4).*

## 8 Ombygging av gate og veg

Veg- og gatenettet vil stadig ha behov for utbedringer og endringer i tillegg til nybygging. Bygging av avlastningsveger eller trafikksanering kan fjerne gjennomgangstrafikken på veg- eller gatestrekninger. Den gamle vegen får ny funksjon som lokalveg. I andre tilfeller prioriteres enkelte trafikantgrupper, f.eks. gjennom etablering av kollektivfelt og -gater, sykkelveger o.l. Mye ombygging de siste tiårene er fundert i et ønske om å prioritere bo- og oppholdsfunksjoner sterkere gjennom bygging av gågater, gate-tun og miljøgater. Trafikksikkerhets- og fremkommelighetshensyn vil også føre til ombygginger, som f.eks. den omfattende ombyggingen av kryss til rundkjøringer de senere årene.

Vektlegging av andre funksjoner eller andre trafikantgrupper vil ofte innebære at eksisterende kulturmiljø tilføres noe nytt både funksjonelt og fysisk. Det er en utfordring å finne fysiske løsninger med høy estetisk kvalitet, samtidig som det er viktig å vise respekt for den kulturhistorien som ligger i det eksisterende fysiske miljøet.

### *Nyttig litteratur:*

*Vegdirektoratet. Miljøgate. Hovedrapport fra miljøgateprosjektet.*  
*Vegdirektoratet. Stedet og vegen. Et idéhefte om miljøprioritert gjennomkjøring.*

**Figur 8.1.** Storgaten, Horten i Vestfold. Gatetverrsnittet er snevret inn og all parkering fjernet fra gaten. Fortauene er utvidet og belagt med betongstein. Trær, skilt, benker og søppelstativer osv. står i «møbleringssonen». Gateforløpet følger fasadelinjene og har knekker der det er retningsforandringer. Fotgjengerfelt i si-

degatene er opphøyet. En plassdannelse i enden av Storgaten er opphøyet og har fått annet belegg. En diskre utforming og materialbruk gjør at gaten harmonerer godt med bebyggelsen. Opprustningen av gaten har ført til oppussing av fasader mot gaten. Foto: Amund Vik.

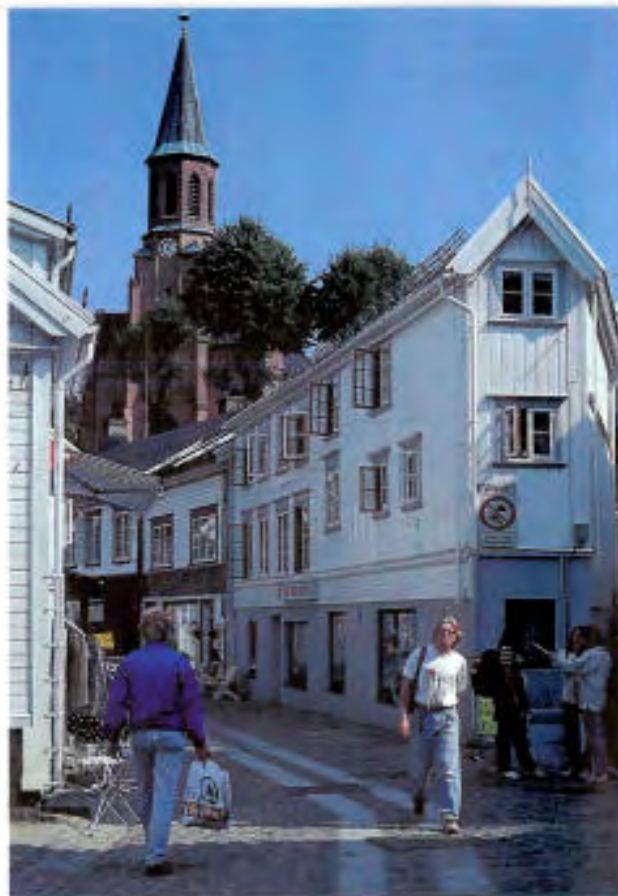




**Figur 8.2.** Strandtorget i Tromsø.

Ferjeleiet fra 1950-tallet er gått ut av bruk. Selve kaianlegget med påkjøringsrampe og portal er restaurert og er et verdifullt vitnesbyrd om den tids ferjeleier. Biloppstillingsplassene er ombygd til plass med treplanting, brosteinlegging og benker. Foto: Ulf Haraldsen.

**Figur 8.3.** Tvedestrand i Aust-Agder. For få år siden var gågaten asfaltert fra vegg til vegg og åpen for biltrafikk. Nylig er den ombygd med opprinnelig materialbruk og tverrsnitt. Resultatet er blitt et harmonisk samspill mellom gategulv og gamle husfasader. Foto: Amund Vik.



**Figur 8.4.** Vetrilidsalmenningen er et sentralt byrom i Bergen og inngår i fylkesvegnettet. Den ligger i et byområde med lange historiske tradisjoner. Bebyggelsen på sydsiden stammer fra 1700-tallet. Almenningen ble ombygd i 1992 for å bedre forholdene for fotgjengere, syklister og bilister. Fortauene ble utvidet og asfalt ble erstattet med naturstein. Gaten fikk nye trær, bymøbler og bytilpasset belysning. Den ble tildelt Vakre vegers pris i 1993. Juryen uttaler bl.a.: «Gaten er et usedvanlig godt eksempel på opprustning av en bygate i harmoni med byens særpreg og historie. Innenfor en fornuftig økonomisk ramme er det laget et anlegg som særpreges av høy teknisk, estetisk og håndverksmessig kvalitet». Foto: Arne Sælen.





**Figur 8.5.** Rv 410 Tvedestrand i Aust-Agder. Innfarten til Tvedestrand fra syd går gjennom et verdifullt trehusmiljø. Dette partiet er for trangt til å romme to kjørefelt og fortau. For å unngå riving, er riksvegen innsnevret til ett felt. Foto: Ulf Haraldsen.

**Figur 8.6.** Rv 111. Sarpsborg. Det er lagt stor vekt på linjeføring, detaljutforming og vegutrustning i dette anlegget for å tilpasse det til det verdifulle kulturmiljøet ved Hafslund hovedgård. Foto: Ulf Haraldsen.



## 9 Gang- og sykkelveger

Eget areal for gående og syklende er en viktig del av prinsippet om det funksjonsdelte vegnettet - å skille ulike trafikantgrupper. En ønsker å skille gående og syklende fra biltrafikken først og fremst ut fra hensynet til trafikksikkerhet og trygghet. Dette har ført til en betydelig utbygging av gang- og sykkelveger de siste 20 årene.

I de senere årene har det blitt fokusert på sykkelen som et alternativt og miljøvennlig transportmiddel i byer og tettsteder. Den økte satsingen på sykkel gjenspeiler seg i bl.a. bygging av sammenhengende sykkelvegnett med høy standard og god fremkommelighet i noen byer.

Det kan være problematisk å innpasse gang- og sykkelveger langs eksisterende gater og veger i verdifulle kulturmiljøer. Her er det ofte trangt, med liten plass til eget areal for sykkeltrafikken. Det kan skape ulemper som nærføring, «sprengt» gaterom, uheldig terrengbearbeiding, murer og i verste fall riving eller flytting av hus. Problemet forsterkes ofte ved at bygging av gang- og sykkelveg kombineres med andre tiltak som støyskjerming og sanering av avkjørsler. Når en ved planlegging av gang- og sykkelveger kommer i konflikt med verdifulle kulturmiljøer, bør en lete etter andre løsninger enn den tradisjonelle gang- og sykkelvegen. Det kan være redusert standard, nedsatt hastighet og blandet trafikk, reduksjon av biltrafikk, flytting av sykkeltraséen o.l.

*Nyttig litteratur:*

*Vegdirektoratet. Sykkelplanlegging i by og tettsted. Folder.*

**Figur 9.1.** Ramberg i Nordland. Det er ikke plass til gang- og sykkelveg mellom vegen (E 10) og naustrekka. Det er foreslått å flytte naustene utover vågen for å gi plass til gang- og sykkelvegen. Kulturmiljøet vil bli sterkt forringet, og sammenhengen mellom boligene på den ene siden av vegen og naust og sjø på den andre siden vil bli svekket. På sjøsiden av naustene er det i dag gangforbindelse. En moderat utbedring av denne vil kunne gi en tilfredsstillende gang- og sykkelvegforbindelse, og kulturmiljøet kan bevares. Foto: Nordland fylkeskommune.



**Figur 9.2.** Åmot, Vinje i Telemark. I den vakre lia med gårdstun og gamle tradisjonsrike trehus er gang- og sykkelvegen lagt pent i terrenget. Den løper fritt i forhold til riksvegen for å spare vegetasjon og terreng. Natursteinsmuren tar opp høydeforskjellene på en fin måte og er bygget i tråd med stedlige tradisjoner. Rekkverk er unngått. Foto: Ulf Haraldsen.

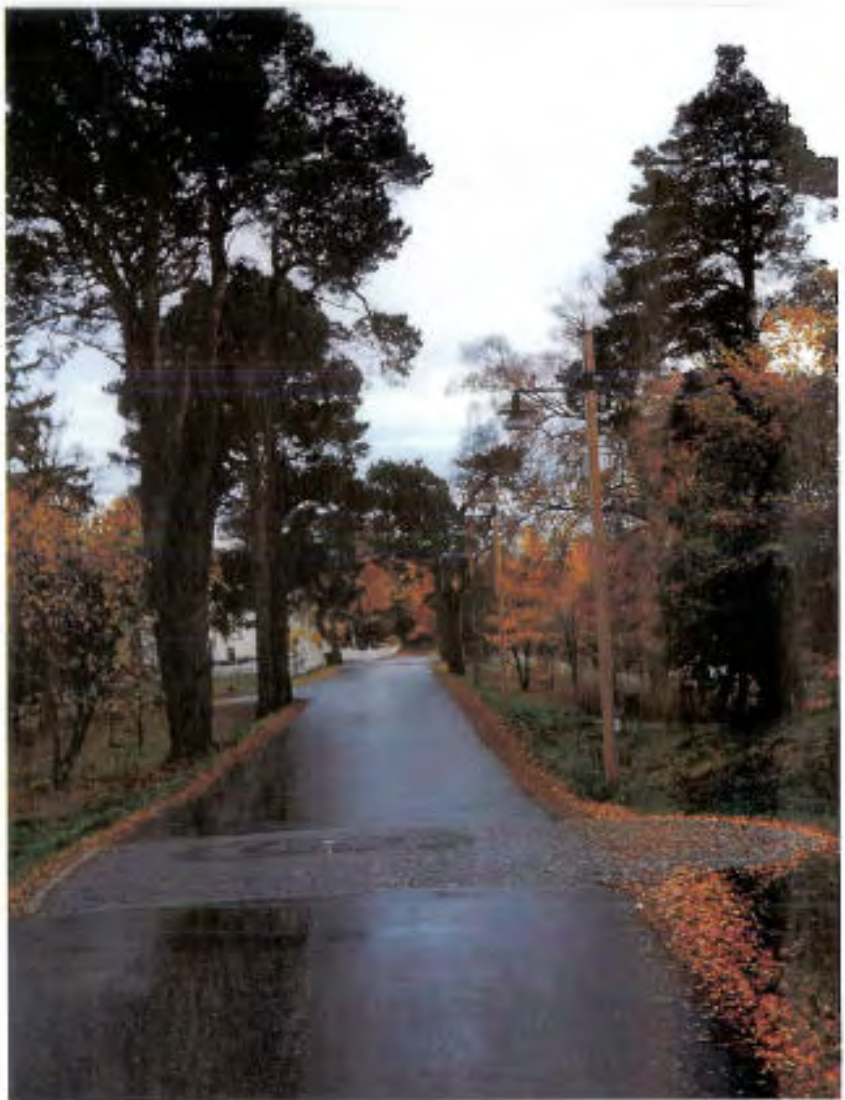




**Figur 9.3.** Rv 757 Stiklestad i Nord-Trøndelag. Vakkert jordbrukslandskap med store, gamle gårdstun. Gjennom slaget som stod her i 1030 har stedet fått en betydningsfull plass i norsk historie. Alléen ble plantet i 1790, og ble vurdert fredet. Trafikksikkerhetsmessig var det behov for vegutvidelse og gang- og sykkelveg. Løsningen ble et kompromiss hvor den ene trerekken ble fjernet, og nye trekker ble plantet på begge sider av gang- og sykkelvegen. Det vil senere bli vurdert om den siste trerekken skal fjernes og nyplantes i større avstand fra riksvegen. Foto: Dagfinn Wie.

**Figur 9.4.** Ås i Akershus. Trerekken langs fylkesvegen, steingjerdene og bebyggelsen ved Ris gård danner et vakkert og verdifullt kulturmiljø. Her lå det skystasjon og gjestgiveri. Veggen er del av Fredrikshaldske kongeveg som ble kjørbær på 1700-tallet. Gang- og sykkelveg er lagt på jorden utenfor alléen. På den måten er kulturmiljøet spart for et ødeleggende inngrep. Foto: Amund Vik.





**Figur 9.5.** Egge i Nord-Trøndelag. Fylkesvegen er smal og skoleveg for et stort antall barn. Området er rikt på kulturminner med bl.a. gravhauger og gamle verdifulle trær tett inntil vegen. Dette gjorde det vanskelig å innpasse en tradisjonell gang- og sykkelveg. I stedet ble det valgt en løsning med nedsatt hastighetsgrense til 30 km/t, humper i brostein og ny belysning med lave trestolper. Gående, syklende og kjørende deler samme areal. Foto: Dagfinn Wie.



**Figur 9.6.** Strømsvegen er gammel innfartsåre til Oslo og går gjennom bybebyggelsen på Vålerenga. I dag er hovedvegtrafikken lagt i tunnel og Strømsvegen er stengt for gjennomkjøring. Løsningen med tosidig sykkelbane adskilt fra kjørebanelene med oppmerking innordner seg på en tilfredsstillende måte i dette særpregete og tradisjonsrike kulturmiljøet. Foto: Amund Vik.



**Figur 9.7.** Rådhusgaten i Oslo. Byområdet ble regulert i 1624, og flere bygninger fra 1600-tallet ligger i gaten. Tidligere var dette hovedvegen gjennom Oslo. Nå er gjennomgangstrafikken flyttet til Oslotunnelen og Rådhusgaten ombygget til samlegate. Selv om antall felt ble redusert fra 3 til 2 er gaten for trang til å romme både sykkelbaner og møbleringssone i tillegg til fortau og kjørebaneler. Foto: Amund Vik.





## 10 Rasteplasser

Det særskilte med rasteplassene som del av vegsystemet, er at de er skapt for stopp og hvile, ikke for fart og fremkommelighet. Her har trafikantene tid til å se seg om, nyte utsikten, slappe av og være mottagelige for andre impulser. Rasteplassen kan være et egnet sted for informasjon om kulturmiljøet man er i. Ved lokalisering av rasteplassene kan det fra en kulturhistorisk innfallsvinkel være nyttig å søke steder hvor en opplever verdiene i omkringliggende kulturmiljø best. Samtidig er bygging av rasteplass et inngrep i og endring av det eksisterende kulturmiljøet. En må ta hensyn til dette både i lokalisering og utforming.

**Figur 10.1.** Rv 5 Sogndalsdalen, Sogn og Fjordane. Rasteplassen ligger oppe i lia og gir god utsikt over vannet, gårdene og setrene på andre siden av vannet. Utformingen og detaljeringen er av høy kvalitet. Hellene på gangstien med symboler fra Norges historie er original og informativ. Foto: Dagrunn Husum.



**Figur 10.2.** Forsand rasteplass ligger ved rv 835 ved Sagfjorden i Steigen kommune, Nordland. Rasteplassen er utformet i samarbeid mellom kunstner og landskapsarkitekt og fikk hørende omtale i konkurransen om Vakre vegers pris i 1994. Juryen sier bl.a.: «Med sin spesielle karakter framstår rasteplassen som et sted med identitet og kunstnerisk kraft som gir den en spesiell betydning ut over det rent funksjonelle. Begrepet «raste» får her utvidet betydning. Den røffe bruken av natursteinsmaterialer hentet fra regionen bidrar til å forsterke landskapskvalitetene i området». Foto: Gunn Harbitz.



**Figur 10.3.** E6 Dovrefjell, Sør-Trøndelag. Autovernet er brukt som skille mellom vegen og parkeringsplassen. Det gir en skjæmmende forgrunn til det flotte tunet på Kongsvoll gård. Her har det tidligere vært skystasjon. Foto: Amund Vik.



**Figur 10.4.** E6 Drivdalen, Sør-Trøndelag. I tillegg til sin primære funksjon er også denne rasteplassen et godt utgangspunkt for å kunne oppleve det gamle veganlegget ved Vårstigen til fots. Det er tilrettelagt for dette gjennom informasjonstavler og undergang under E6. Foto: Gunnar Tørud.

## 11 Vegutrustning, murer



**Figur 11.1.** St. Croix i Fredrikstad. Støyskjermen er utformet og tilpasset funksisarkitekturen i omkringliggende boliger. Foto: Ulf Haraldsen.

De tidligere kapitlene har tatt for seg hvordan veger og gaters lokalisering, geometri og utforming inngår i kulturmiljøet og hvordan det har innvirkning på det. Vegen og dens omgivelser trenger også andre byggverk og utstyr for å kunne fungere tilfredsstillende for trafikanten og vegens naboer. Skilt, rekkverk, støyskjermer og byggverk som bruer og murer er viktige elementer i vegmiljøet. I mange tilfeller kan disse ha større innvirkning på kulturmiljøet enn vegen eller gata i seg selv.

Her gis en kort presentasjon av temaene og noen aktuelle problemstillinger i forhold til kulturmiljøet. Det henvises til spesiallitteratur for fordypning.

### Støyskjermer

Vegtrafikkstøy er et miljøproblem som berører svært mange. Det er viktig for trivsel og helse å slippe å bli utsatt for støy, særlig i boligområdene. Fra midt på 70-tallet og fremover er det brukt betydelige midler på støyskjermingstiltak, og mange har fått forbedrede forhold.

Dessverre finnes det mange eksempler på at det er tenkt for isolert på støy. Resultatet har blitt visuell forslumming av vegmiljøet. Bygging av støyskjermer kan bli et stort inngrep i kulturmiljøet. Det er i de senere årene lagt mer vekt på en bedre arkitektonisk utformingen av støyskjermene. Stedstilpasning er en viktig faktor. En «vakker» støyskjerm ett sted er ikke nødvendigvis like vakker et annet sted. I stedstilpasningsbegrepet ligger også tilpasning til stedets kulturhistorie. Derfor må skjermingstiltakene planlegges ikke bare med hensyn til estetikk, men også med omtanke for kulturhistorie og kulturminneverdier.

Når støytiltakene gjøres direkte på bygningene som fasadeisole-  
ring, kan dette være problematisk i forhold til kulturminne-  
verdier, siden vinduer og panel skiftes ut. Innvendig blir det ofte  
tilpasninger og mindre ombygginger. Når det planlegges støy-  
skjermingstiltak på verneverdige bygninger og i verdifulle kultur-  
miljøer må det benyttes arkitektfaglig kompetanse i samarbeid  
med lokal kulturminneforvaltning.

**Figur 11.2.** E 18 Drammensveien,  
Oslo. En gammel sveitservilla i rød-  
malt tømmer og med et karakteristisk  
tårn. Utendørs støybelastning var på  
79 dBA. Ved utforming av skjermen  
ble det lagt vekt på tilpasning til be-  
byggelsen. Formelementer fra bebyg-  
gelsen er brukt i oppbyggingen av  
skjermen. Foto: Landskapsarkitektene  
Bjærbekk og Lindheim A/S.



## Murer



**Figur 11.3.** E 6 Gudbrandsdalen, Oppland. Vegen ligger for nær opptil den gamle bebyggelsen. Betongblokkmuren passer svært dårlig til bebyggelsen og forringer kulturmiljøet ytterligere. Ved bruk av naturstein ville resultatet blitt bedre. Foto: Amund Vik.



**Figur 11.4.** Det ble gjort store inngrep i forbindelse med tunnelinnslag for Fløyfjellstunnelen i Bergen. Det ble foretatt nøye registreringer på forhånd. Etterpå ble parken bygget opp igjen med nye materialer i tråd med det opprinnelige kulturmiljøet. Foto: Tone Høyland Stople.

## Rekkverk

**Figur 11.5.** E 18 i Søndeled, Aust-Agder. Nytt autovern er satt opp foran den fine stabbesteinsrekka. Sammen blir dette så massivt at den vakre steinbrua skjules for bilistene. Foto: Ulf Haraldsen.



**Figur 11.6.** Når det gamle stabbesteinsrekkverket ikke tilfredsstiller dagens krav til trafikksikkerhet, er denne løsningen fra Geiranger i Møre og Romsdal i tråd med tradisjonen og godt tilpasset det vakre kulturmiljøet. Foto: Anne Trine Hoel.



## Skilt



**Figur 11.7.** Rv 111 Sarpsborg.

Siktlinja fortsetter gjennom porten og inn alléen til Hafslund hovedgård. Det monumentale i motivet svekkes av alle skiltene som er satt opp for å lede bilisten riktig veg. Foto: Ulf Haraldsen.



**Figur 11.8.** Ski kirke i Akershus.

Sidehindermarkering på venstre side av vegen skjemmer helhetsinntrykket av natursteinsmur, kirke og kirkegård. Skiltet kunne vært mindre. Det er grunn til å stille spørsmål om skiltet strengt tatt er nødvendig på dette stedet med fartsgrense 50 km/t. Foto: Amund Vik.

*Nyttig litteratur:*

*Statens vegvesen Oslo. Støyskjermer i Oslo, en idékatalog.*

*Vegdirektoratet. Håndbok 182. Tørrmuring med maskin. Rettledning.*



## 12 Vedlikehold og drift

Naturkreftenes og trafikkenes slitasje på vegene krever et kontinuerlig vedlikehold av vegnettet. Årlig brukes 3,5-4 milliarder kroner til vedlikehold og drift av riksvegnettet som bl.a. går til brøyting, strøing og salting vinterstid og til pleie av vegetasjon, asfaltering, grøfterensk og mindre utbedringer av veger og vegtilknyttede konstruksjoner sommerstid. Hensikten er å ivareta vegstandarden, særlig av hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet.



**Figur 12.1.** Holmestrand museum i Vestfold. Snøen fra riksvegen brøytes opp mot husveggen. Panelet, døren og portalen blir holdt fuktig i milde perioder, og faren for råteskader er stor. Portalen i bygningen er fredet. Foto: Inge Lindblom.



**Figur 12.2.** Borgestad, Telemark. Vegsalting er mulig årsak til skader på den verneverdige alléen. Av den grunn sluttet Statens vegvesen å salte denne vegstrekningen i 1993. Foto: Per Anker Pedersen.

Vedlikeholdstiltakene gjøres uten noen formell planprosess. Ved grøfterensk og mindre utbedringer kan det være behov for noe tilleggsareal lang veglinjen. Dette ordnes gjerne direkte med grunneier.

Grøfterensk er nødvendig for å lede vannet bort slik at vann ikke trenger inn i vegkroppen, ødelegger vegens bæreevne og gjør den telefarlig. Tilsynelatende er dette et uproblematisk tiltak i forhold til kulturminner. Noen steder kan for eksempel gravhauger ligge tett inntil vegen, og utvidelse av grøfta kan føre til inngrep i automatisk fredede kulturminner. Det er også viktig å ta hensyn til trær, bygninger, gamle vegfar etc. Det vil være nyttig å sende oversikt over planlagt grøfterensk og annet arbeid i sideterreng til kulturminneforvaltningen før sesongen. På den måten vil en få avklart eventuelle konfliktpunkter.

Vannsprut fra vegtrafikken og snø som blir liggende inntil trehus, kan føre til råteskader. Salt fra vegen kan skade verdifull vegetasjon, verneverdige natursteinsmurer og bebyggelse. Rystelser fra vegtrafikken kan også skade bygninger.

På neste side gis noen eksempler på mulige konflikter mellom kulturminner og vegvedlikehold. Til slutt vises utdrag fra «Tilstandsrapport Norangsdalen. Vegkultur i naturlandskapet» som er en systematisk gjennomgang av bl.a. kulturminneverdier langs riksvegen gjennom Norangsdalen og vedlikeholdsrutiner som tar hensyn til disse verdiene.



**Figur 12.3.** Steinhvelvsbru i Sønedeled, Aust-Agder. Flere lag med reasfaltering uten nedfresing ligger som langsgående ujevne kanter. Kjørebanelen har vokst seg høyere enn bruas opprinnelige kant. Asfaltkantenes ujevne linjer står i sterk kontrast til steinbyggernes presise tilpasninger. Foto: Ulf Haraldsen.



**Figur 12.4.** Norangsdalen, Møre og Romsdal. Masser fra skråningsarbeider andre steder langs vegen er tipset rett over en gammel natursteinsmur. Begrunnelsen er at vegen er for smal og at det faller is og stein fra fjellet. Et kulturminne fra vegbyggernes egen historie går tapt. Kunne problemet vært løst annerledes? Foto: Anne Trine Hoel.



Like før turistane vert sette i land frå damparen Haakon VII. Hesteskysse står klar ved Øye kai.

## Eksempel. Utdrag fra: Tilstandsrapport Norangsdalen. Vegkultur i naturlandskapet.

### Forord

Gamle vegfar og vegminner er ein del av vår kulturhistorie. I ei tid da vegane våre er lagt opp til å følgje moderne teknikk, kan det vere at gammal veghistorie har lett for å komme i gløymebo-ka. Av og til kan det vere lurt å stoppe opp litt, både for å sjå oss tilbake, men også sjå rundt oss og til sida....

Norangsdalen er i så måte eit unikt dalføre; rik på både natur- og kulturopplevingar. Eit gammalt vegfar, som i seg sjøl byr på store utfordringar, snor seg igjennom dalen. På mange måtar står tida stille i Norangsdalen. Når du nå står med denne tilstandsrapporten i handa, ønsker Statens vegvesen Møre og Romsdal å markere at natur- og kulturkvalitetar i dalføret er vel verd å ta vare på for ettertida. Dette vil prege den aktiviteten vi som vegetat vil ha i dette daldraget.

Paul Bolset  
utbyggingssjef

Arne Johnsen  
trafikkisjef

### Sammendrag

Det er eit historisk sus over Norangsdalen. Ved århundreskiftet ankom turistskipa tett ved Øye Kai. Korte og hektiske sommarse-songar skapte optimisme innan turistnæringa, og fleire hotell såg dagens lys i dalføret. Hestekjerrane frakta mang ein namngieten person på den gamle ferdselsvegen over til Hellesylt. Men frå

1930-tallet gjekk turisttrafikken stadig nedover, bilen tok over for hestekreftene og Norangsdalen kom i bakevja i forhold til andre turistmål.

Den gamle ferdselsvegen har i dag riksvegstatus. Turisttrafikken har begynt å ta seg opp att, og etter at dronning Sonja førte sine sølvbryllupsgjester gjennom dalføret i 1993, fekk Norangsdalen tilnamnet «Dronningruta».

Riksveg 655 har gjennom åra blitt gjenstand for stadige utbetringar. Vegen gjennom dalføret står overfor nye utfordringar som stiller krav til kvalitet og stadstilpassing. Denne tilstandsrapporten er i første omgang ei registrering av verdiar i Norangsdalen og eit diskusjonsgrunnlag for kva slags rammer for tiltak som skal gjelde for dalføret. Til slutt i rapporten er det konkretisert nærmare kva for tiltak som er aktuelle å utføre innafor desse rammene. Det er her gitt synspunkt m.a. på utføringsmåte.

Rapporten er utarbeidd ved Statens vegvesen Møre og Romsdal av landskapsarkitekt Anne Trine Hoel.

Medverkande i registreringa: siv. ark. Ragnar Evensen, Statens vegvesen Møre og Romsdal.

### **Rammer for tiltak i Norangsdalen**

#### *Vegstandard:*

Mål: Vegen skal inngå som ein naturleg del av natur- og kulturlandskapet, både i utsjånad, lineføring og standard. Vegen skal underordnast landskapet, med utgangspunkt i at vegen skal vere slik den er, men likevel ha ein minstestandard med omsyn til trykkleik og funksjon.

#### *Kultur/natur/friluftsliv*

Mål: Norangsdalen skal framstå som ei attraktiv kultur- og naturperle.

#### **Tiltak:**

- Vern: foreslå dalføret som landskapsvernområde, med bakgrunn i geologiske forhold og den historiske heilskapen i samspelet natur og kultur (eit av dei mest særprega områda i Møre og Romsdal.)
- Arealbruk: Stranda kommune og Ørsta kommune må leggje opp til restriktiv utbygging, ved å sikre/verne om dalføret gjennom arealplanar (plan- og bygningsloven).



- Friluftsliv: kanalisere fjellturferdsla ved å gjere nytte av eksisterande stiar og parkeringsplassar ved oppmarsjområda. Ev. sikre grunn/tilrettelegge for parkeringsplass, oppmarsjområde og oppsett av informasjonstavle over turstiar og opplevingar i Norangsdalen. Restriktiv haldning til sportsdykking i Lygnstølvatnet. Fram for det enkle friluftsliv.

- Landskapspleie: oppretthalde beiting frå sau og ku for å ta vare på kulturlandskapet og hindre at kratt og skog tek overhand.

- Restaurering: restaurere gamlevegen, bekkekulvertar, steinbru og byggjestilen må haldast i hevd.

#### *Turisme*

- Mål: Turistar og andre skal føle seg velkomne til Norangsdalen. Tilrettelegginga skal vere enkel og vise varsemnd overfor veg og landskap.

#### *Forvaltning*

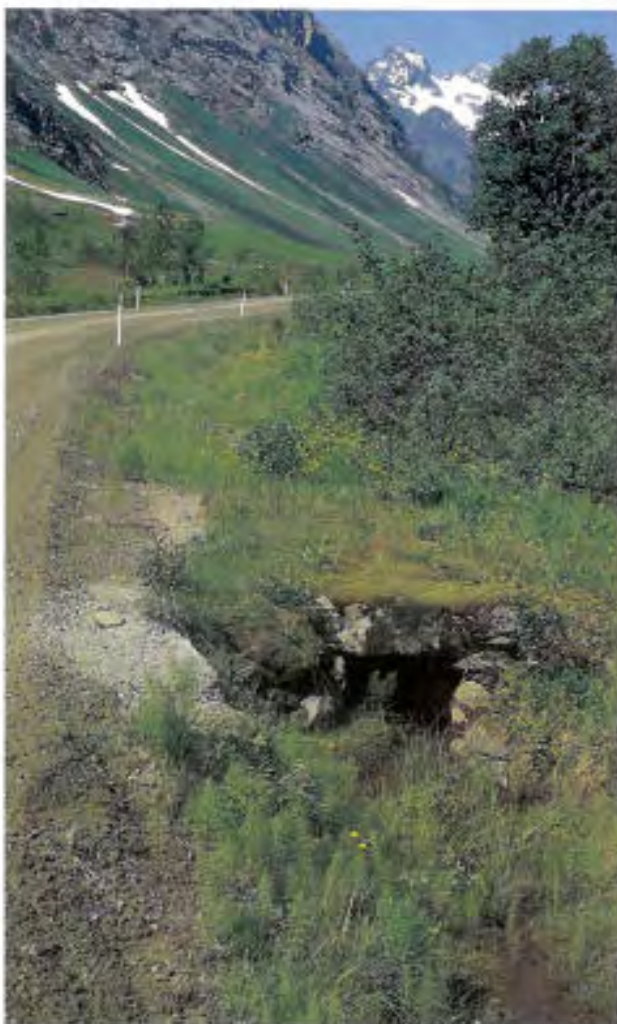
- Mål: Alle brukarar skal vise varsemnd og respekt for kulturhistoria og naturlandskapet i Norangsdalen.

#### *Tiltak:*

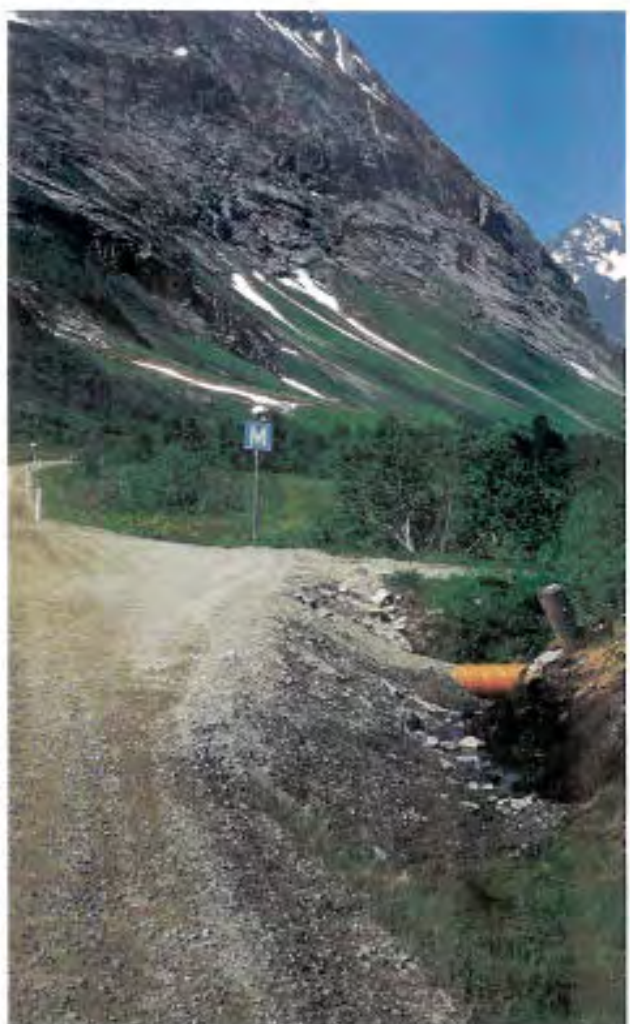
- Prosjektsamarbeid: «Kontaktgruppe Norangsdalen» må vurderast oppretta, med representantar frå stat, kommune og fastbuande. Gruppen gir råd og legg fram forslag til tiltak.

- Vegvesenet, internt: interngruppe i Vegvesenet må opprettast for gjennomføring av prosjektet.

Ei god gammaldags klopp er ein måte å komme seg over grøfta på, trafikktryggleiken er noko anna.



Vegbana over myra er smal, men det er bygd mange møteplassar. Ved ein av dei er det utført grøftarbeid, men materialval og slutføringa på grøfta kunne ha vore betre.



## 13 Anleggsveger, massedeponier og massetak

Anleggsveger, riggområder og massetak er viktige og arealkrevende sider ved et veganlegg. Stort sett er dette midlertidige tiltak, som opphører når anlegget er ferdig. Når slike forhold først tas opp sent i planprosessen, er ofte muligheten til å finne gode løsninger redusert fordi vegens linjeføring og plassering i terrenget er fastlagt. Oppstår det konflikter med kulturminnevernet på dette stadiet kan det føre med seg forsinkelser for anleggsarbeidet. Derfor er det nødvendig å tenke gjennom anleggsdriftens behov for temporære anlegg allerede i en tidlig planfase. På den måten kan en få avdekket eventuelle problemområder i forhold til kulturminneinteressene på et tidlig tidspunkt og unngå senere konflikter.

Massedeponier er som regel permanente. I dagens vegbygging er det to forhold som gjør at problemstillinger omkring overskuddsmasse er særlig aktuelt. For det første bygges mange og ofte lange tunneler. For det andre legges veglinja ofte tungt i terrenget i bebygde områder for å redusere støyulempene for omkringliggende bebyggelse. Særlig ved store tunnelprosjektene kan lokalisering av massedeponi bli problematisk. Disse problemstillingene må derfor inngå i trasévurderinger på et overordnet nivå, da de vil kunne ha innvirkning på valg av alternativ.

Steinbrudd, grustak o.l. er ofte nødvendige i forbindelse med nye veganlegg. Dette er gjerne store inngrep som er godt synlige i landskapet. Generelt sett er det ofte de estetiske sidene (landskapsbilde) som er viktigst. Et skjemmende massetak i eller ved verdifulle kulturmiljø er uheldig og vil redusere opplevelsesverdien.

Et viktig forhold å merke seg ved vurdering av nye grustak, er at de første stedene menneskene etablerte seg ofte var på grusavsetninger, siden disse områdene var godt drenerte. Særlig i kystsonene vil det være stor sannsynlighet for å finne automatisk fredede kulturminner (boplasser o.l.) på tidligere strandavsetninger.



**Figur 13.1.** Lærdal, Sogn og Fjordane. I forbindelse med bygging av tunnelen fra Lærdal til Aurland, var det aktuelt å utbedre og forlenge en gammel stølsveg for å bruke den som anleggsveg til et tverrslag. Kulturmiljøet ved utløpet av Tynjadalen er særlig verdifullt. Det ble lagt stor vekt på å bevare mest mulig av den gamle vegen, samt å gjøre nye inngrep så skånsomme som mulig. Denne nye tørrsteinmuren er et godt eksempel på tilpasning til opprinnelige murer og terreng langs stølsvegen. Foto: Ulf Haraldsen.



**Figur 13.2.** Rallarvegen fra Haugastøl til Flom over Finse var opprinnelig en anleggsveg som ble brukt under bygging av Bergensbanen. I de senere år er vegen blitt svært populær for sykkeltureturer over fjellet, og mindre utbedringer og vedlikehold er gjennomført. Dette er et eksempel på bevaring av et kulturminne gjennom ny bruk. Foto: Ragnhild Hoel.





**Figur 13.3.** Valdalen, Møre og Romsdal. Grustaket er godt synlig sør i det vakre landskapet. Foto: Gudmund Hoel.



## 14 Kulturminneforvaltning

### *Forvaltningen i går og i dag*

Riksantikvaren er direktorat for kulturminneforvaltningen og er Miljøverndepartementets rådgivende og utøvende faginstans for forvaltning av kulturminner og kulturmiljøer.

Riksantikvaren har ansvar for at den statlige kulturminnepolitikken blir gjennomført. I denne sammenheng har Riksantikvaren et overordnet faglig ansvar for fylkeskommunenes, forvaltningsmuséenes, Samisk kulturminneråds og Sysselmannen på Svalbard sitt arbeid som regionale kulturminnemyndigheter.

Riksantikvaren skal bidra til at kommunene tar nødvendig hensyn til kulturminner og kulturmiljøer som viktige elementer og ressurser.

Fylkeskommunene og Samisk kulturminneråd er regionale kulturminnemyndigheter og i den egenskap kommunenes samarbeidspartnere ved behandling av plansaker. Hensikten med dette er ønsket om en lokal og samordnet vurdering av arealplansaker. Kulturminneforvaltningen er blitt mer demokratisert gjennom at fylkeskommunens uttalelser til plansaker nå kan bli behandlet i et politisk utvalg og i noen tilfeller i fylkestinget. Vanligvis vil dette bare være tilfelle ved saker av stor politisk interesse, som innsigelsessaker. Tillatelse til tiltak som innebærer at kulturminner/-miljøer av nasjonal verdi trues, må avklares med riksantikvaren.

Kommunen er utøvende planmyndighet for kommuneplaner og reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven og har et eget ansvar for kulturmiljø og kulturminner.

## Miljøverndepartementet

Vernepolitikk og virkemidler  
Lovendringer, forordninger, forskrifter  
Overordnede retningslinjer  
Overordnede saker av prinsipiell karakter  
Budsjettarbeid  
Klagesaker når Riksantikvaren har vedtaksmyndighet



## Riksantikvaren

Direktoratansvar for hele kulturminnevernet som innebærer forvaltning, iverksetting og koordinering samt å være faglige rådgiver og saksforbereder for Miljøverndepartementet.

Dette innebærer bl.a.:

Frednings- og dispensasjonsvedtak  
Klageorgan for vedtak fattet i fylkeskommunene og de forvaltende muséene  
Forvaltningsansvar for bygninger og bygrunn fra middelalderen  
Utarbeide retningslinjer for:  
Kriterier for vernearbeidet  
Innpassing av kulturminnene i fysisk planlegging  
Vedlikeholds- og skjøtselsarbeid  
Strategi for informasjon



### • DE ARKEO- LOGISKE MUSEENE

- Dispensasjon av automatisk fredete kulturminner  
*(Vurderes flyttet til RA)*
- Utgravningsvirksomhet

### • FYLKES- KOMMUNEN

- Fatte vedtak etter kulturminneloven
- Konkret skjøtsels- og vernearbeid
- Ivareta verneinteressene i plan- og utbyggingssaker

### • SAMISK KULTUR- MINNERÅD

- Fatte vedtak etter kulturminneloven
- Konkret skjøtsels- og vernearbeid
  - Ivareta verneinteressene i plan og utbyggingssaker

### • SJØFARTS- MUSEENE

- Dispensasjon av automatisk vernede, marine kulturminner  
*(Vurderes flyttet til RA)*
- Arkeologiske undersøkelser og registrering under vann

### • SYSSEL- MANNEN PÅ SVALBARD

- Alle kulturminner eldre enn 1945 er automatisk fredet
- RA dispensasjonsmyndighet

Figur 14.1. Organisasjonskart for kulturminneforvaltningen.

### **Utvikling av kulturminneforvaltningens lovverk og organisasjon**

Nasjonalromantikken sammen med Norges behov for å «finne sine røtter» etter ca. 370 år med dansk styre, skapte interessen for den særnorske byggeskikken på 1800-tallet. Fortidsminneforeningen ble grunnlagt i 1844, hovedsakelig for å redde de resterende stavkirke-kene som var truet av riving og salg. Foreningen utvidet etterhvert sitt interesseområde til gårdsbebyggelsen i innlandet, som dengang ble regnet som «den norske byggeskikken».

I 1905 kom lov om fortidslevninger, som særlig rettet seg mot å sikre gravhaugene mot uvettig graving. I 1912 ble Riksantikvarembetet opprettet. Dermed tok staten formelt ansvaret for bygningsvernet. Utgravninger, forskning på

fornminner og myndighet til å gi dispensasjon til inngrep i fornminner lå hos de arkeologiske forvaltningsmuséene. Bygningsfredningsloven av 1920 ga mulighet til å frede enkeltobjekter fra tiden etter reformasjonen.

I 1951 ble fornminneloven revidert og kalt lov om kulturminner. Den ga mulighet for fredning av tekniske kulturminner f.eks. gamle ferdselsveger, bruer, vegmerker o.l. Områder rundt kulturminner eller steder det er knyttet historie til, kunne etter lovrevisjonen også fredes. Alle middelalderbygninger og rester av middelalderbygninger ble nå automatisk fredet.

I 1978 ble bygningsfredningsloven og lov om kulturminner slått sammen til lov om kulturminner. Med den ble også samiske kulturminner eldre enn 100 år automatisk fredet. Tidligere

var også skipsfunn eldre enn 100 år blitt statens eiendom. Arbeidet med kulturminneforvaltning ble stadig utvidet i takt med endringene i lovverket. Fokus ble satt mer og mer på kulturmiljøer og sammenheng mellom kulturminner og landskap.

Organiseringen av kulturminnevernet ble endret i 1988 - 1990. Riksantikvaren ble i 1988 gitt status som direktorat og overtok i 1990 en del oppgaver som Miljøverndepartementet tidligere hadde hatt. Behandling av plansaker etter plan- og bygningsloven, samt en del andre arbeidsoppgaver etter fornminneloven ble delegert til fylkeskommunene og samisk kulturminneråd.

## Lovverk og definisjoner

Lov om kulturminner er sentralt lovgrunnlag for kulturminneforvaltningen. Den gir grunnlag for fredning og forvaltning av kulturminner og kulturmiljøer. Lovens formålsparagraf (§ 1) sier:

«Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene, skal det legges vekt på denne lovs formål».

Loven definerer kulturminner og kulturmiljøer som:

« Med *kulturminner* menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.»

«Med *kulturmiljøer* menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng».

Kulturminneloven sier at «Etter denne lov er det kulturhistorisk eller arkitektonisk verdifulle kulturminner og kulturmiljøer som kan vernes». Kriterier for verneverdi behandles senere i kapitlet.

Begrepet *kulturlandskap* brukes ikke i kulturminneloven. I begrepet legges et menneskepåvirket landskap og dekkes av begrepet kulturmiljø. De aller fleste landskap er menneskepåvirket - selv på fjellviddene har menneskene satt spor etter seg. Ordet *kulturlandskap* er ofte brukt om jordbrukslandskapet, men det er en snever bruk av begrepet. Bylandskap, industrilandskap, kystlandskap er også kulturlandskap.

Et kulturminne eldre enn 1537 (reformasjonen) er etter kulturminneloven automatisk fredet og betegnes *automatisk fredet kulturminne*. Tidligere ble dette kalt fornminne. Samiske kulturminner eldre enn 100 år er også automatisk fredet. Med til et automatisk fredet kulturminne hører en sikringssone på minimum fem meter fra kulturminnets synlige eller kjente ytterkant. Skipsfunn under vann som er eldre enn 100 år har også automatisk vern.

Kulturminneloven gir adgang til å tillate tiltak som virker inn på automatisk fredete kulturminner og skipsfunn eldre enn 100 år hvis det er viktig for en utbyggingssak, f.eks. et vegprosjekt. Det er kulturminneforvaltningen i fylket som eventuelt foreslår å dispensere fra de rådighetsbegrensningene som følger av fredningen. Kulturminneforvaltningen vil i slike tilfeller vurdere dispensasjonens nødvendighet for gjennomføring av tiltaket, og tiltakets viktighet akkurat der det ønskes gjennomført. Beslutning om dispensasjon tas av forvaltningsmuséene eller Riksantikvaren. Kostnader til nødvendig arkeologisk undersøkelse skal dekkes av tiltakshaver.

Kulturminner som ikke er automatisk fredet kan fredes gjennom vedtak etter kulturminneloven. Dette krever en grundig faglig vurdering og dokumentasjon. Deretter følger en høringsprosess fram mot et fredningsvedtak. Dette kalles et *vedtaksfredet kulturminne* til forskjell fra de automatisk fredete kulturminner.

Kulturminneloven gir også anledning til å frede et område rundt et fredet kulturminne for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet eller for å beskytte vitenskapelig interesser (§ 19). Et helt kulturmiljø kan også fredes (§ 20) for å bevare områdets kulturhistoriske verdi. De enkelte kulturminner som inngår i et slikt område behøver ikke hver for seg å være fredningsverdige, men det er helheten og sammenhengen kulturminnene står i som samlet sett gjør det fredningsverdig. Gjennom en slik fredning reguleres virksomhet og ferdsel i disse områdene.

Bare et begrenset utvalg av bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljøer kan fredes, de mest verdifulle og typiske. Andre bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljøer kan sikres et vern gjennom bruk av plan- og bygningsloven, f.eks. gjennom regulering til «Spesialområde bevaring» (§ 25.6). Fredning gir imidlertid det sterkeste formelle vern.

Plan- og bygningsloven er også viktig for kulturminneforvaltningen gjennom at den sikrer medvirkning i ulike plansaker. Loven gir anledning til å fremme *innsigelse* mot planer som truer viktige kulturminner eller kulturmiljøer. Ved innsigelse fratras kommunen retten til å egengodkjenne planen. Hvis uenigheten ikke løses i *megling* hos Fylkesmannen, avgjøres saken av Miljøverndepartementet. Det er ønskelige at kulturminneforvaltning, utbygger og kommune gjennom et tidlig og nært samarbeid kan komme fram til løsninger som alle parter kan akseptere. En rekke tiltak krever også særlig tillatelse fra kommunen etter §93: Anlegg og riving av bygning/ anlegg, vesentlige terrenginngrep og anlegg av veg eller parkeringsplass m.m.

## Kulturminneforvaltningens mål og verdier i dag

Kulturminneforvaltningen har utviklet seg fra objektorientering til helhetsorientering og er et meget viktig felt innen miljøvernet. De fem generelle miljøpolitiske prinsipper ligger til grunn for virksomheten:

### 1. Bærekraftig utvikling - tålegrense

Kulturminner og kulturmiljøer er ikke fornybare ressurser og skaper miljøkvaliteter for samtiden. De må vernes og forvaltes for samfunnets bruk slik at verdier ikke går tapt eller at mangfoldet, egenarten eller representativiteten forsvinner for fremtidens generasjoner.

### 2. Miljøvern som sektorovergripende ansvar

Riksantikvaren har som oppgave å utvikle nasjonale miljømål for kulturminneforvaltningen, yte faglige bidrag til miljøkravene i andre sektorer og påse at de etterfølges. Direktoratet lager retningslinjer og driver veiledning for fylkeskommuner og kommuner. Fylkeskommunene og kommunene har et tilsvarende ansvar for å følge opp dette.

### 3. Sektorprinsippet

Den enkelte sektor/tiltakshaver har selv ansvar for å ivareta hensynet til kulturminner og kulturmiljøer. De står ansvarlig for å få vurdert og avklart konsekvenser og mulige alternative løsninger ved tiltak og handling som kan medføre ødeleggelse av kulturminner og kulturmiljøer. Kostnadene skal dekkes av sektor/tiltakshaver. Den enkelte sektor har også ansvar for egne kulturminner.

### 4. Føre- var prinsippet

Tvilen om konsekvensene av et tiltak eller en handling skal komme kulturmiljøet til gode. Før planlegging og kostnadsberegning starter, skal det tas kontakt med rette fagmyndighet. Det skal foretas konsekvensvurdering for kulturminneverdier ved planlagte tiltak. Denne type vurdering må bli en integrert del av all saksbehandling etter kulturminneloven og plan- og bygningsloven.

### 5. Kostnadseffektivitet

Det skjer et forpliktende samarbeid på alle nivåer innen miljøvernsektoren. Dagens miljømål skal nås til lavest mulig samfunnsøkonomiske kostnader. Andre viktige samfunns mål (sysselsetting, økonomisk vekst, konkurranseevne) må ikke i for stor grad settes i fare.



Kulturmiljøer og kulturminners verneverdi er en samlet vurdering av en rekke forskjellige forhold eller delverdier:

- *Identitetsverdi*
- *Symbolverdi*
- *Historisk kildeverdi*
- *Alder*
- *Autentisitet*
- *Representativitet - sjeldenhet*
- *Variasjon - homogenitet*
- *Miljøverdi*
- *Pedagogisk verdi*
- *Skjønnhetsverdi, kunstnerisk verdi*
- *Bruksverdi*

Det finnes ingen eksakte kriterier for når et kulturminne har så stor verdi at det bør fredes eller bevares. Vurderingen vil være avhengig av en faglig vurdering i det enkelte tilfelle. Vektlegging av de ulike delverdiene vil variere mellom nyere tids kulturminner, automatisk fredete kulturminner og kulturmiljøer. Når verneverdien er klarlagt må den vurderes i forhold til andre samfunnsinteresser.

Verdivurderinger av alle typer kulturminner og kulturmiljøer vil bli foretatt i forbindelse med behandling av en plan etter plan- og bygningsloven. For kulturmiljøer og nyere tids kulturminner gjøres vurderingen også som ledd i en fredningssak etter kulturminneloven. For automatisk fredete kulturminner vil vurderingen gjøres som ledd i en dispensasjonssak etter kulturminneloven.

Et kulturmiljø vil også kunne fredes etter naturvernloven som landskapsvernområde.

Et kulturminne eller kulturmiljøes verneverdi graderes i nasjonal verdi, regional verdi og lokal verdi. Hovedsakelig vil et fredet eller fredningsverdig kulturminne eller kulturmiljø være av nasjonal verdi. Likefullt er kulturmiljøer og kulturminner av regional eller lokal verdi viktige i sine områder. Bevaring av disse vil stort sett måtte sikres gjennom bruk av plan- og bygningslovens muligheter. Det lokale initiativ og engasjement vil stå sentralt i å definere hva som er bevaringsverdig i lokalmiljøet. En vegplanprosess vil ofte kunne være årsak til at bevaringsprosesser startes opp, fordi det ofte må en ytre trussel til for at lokalbefolkningen får øynene opp for kulturmiljøverdier i sitt eget lokalmiljø.

Statens vegvesen har utarbeidet en håndbok om konsekvensanalyser (Håndbok 140), som viser metodikk for vurdering av ikke -

## **Delverdier.**

### Identitetsverdi

Kulturmiljøet eller kulturminnet som identitetsskapende element i omgivelsene for lokalbefolkningen, et sosialt sjikt, en etnisk eller religiøs gruppe o.l.

### Symbolverdi

Kulturmiljøet eller kulturminnet som symbol på eller for et lokalmiljø, en betydningsfull hendelse e.l.

### Historisk kildeverdi

Kulturminner og kulturmiljøer som kilder til kunnskap om fortiden om:

- bo- og leveforhold, sosiale forhold, arbeidsliv og næringsstruktur
- tekniske muligheter og begrensninger innenfor en periode, byggeskikk/larkitekturhistorie, stil og smaksnormer
- det har en spesiell plass i historien ved å være det første eller et tidlig eksempel og dermed normgivende på ny funksjonstype, konstruksjonstype, teknologi, eller stilart.
- viktige begivenheter eller viktige personer

### Alder

Høy alder er generelt sett verdifullt, noe som bl.a. er grunnlaget for automatisk fredning av kulturminner fra før 1537 og samiske kulturminner eldre enn 100 år. Kulturminner oppført før 1750 er ofte bevaringsverdige. Er de godt bevart eller med

betydelige rester i behold kan de også være fredningsverdige. Kulturminner oppført i perioden 1750-1850 og bevart omtrent uforandret er bevaringsverdige. Mange vil normalt være fredningsverdige.

Høy alder innenfor en bestemt type kulturminner eller høy alder innenfor et avgrenset geografisk område vil også gi høy aldersverdi.

### Autentisitet

Kulturminnets eller kulturmiljøets grad av opprinnelighet fra en definert periode.

### Sjeldenhet

Kulturminne og kulturmiljø som er sjeldent blir vurdert som verdifullt. Det har høy verdi dersom det var vanlig tidligere, men nå er blitt sjeldent, eller at det alltid har vært sjeldent.

### Representativitet

For kulturminner og kulturmiljøer som er vanlige vil det være ønskelig å bevare noe for ettertiden, et representativt utvalg av det typiske for en tid, en type, et mangfold eller innenfor et geografisk område. Det som er vanlig idag kan bli sjeldent i fremtiden fordi kulturmiljøer endres over tid og kulturminner forsvinner eller ombygges.

### Variasjon

Det øker et kulturmiljøes verdi at det har en kulturhisto-

risk variasjon i tid og typer kulturminner og at det har et biologisk mangfold.

### Homogenitet

Homogenitet er motsetningen til variasjon. Et homogent område er et område med stor grad av ensartethet i typer eller tid. Et homogent kulturmiljø vil være spesielt sårbart overfor alle typer inngrep.

### Miljøverdi, helhet og sammenheng

Kulturminner har en høy miljøverdi hvis det er viktig for kulturmiljøet det står i ved at det er spesielt synlig plassert eller at det står i en sammenheng som ikke bør brytes opp.

For et kulturmiljø er det de sammenhengene (strukturene) det er skapt av og den helhet som strukturene danner, som er viktige kriterier for miljøverdi. Sammenhengen mellom naturgitte ressurser og menneskenes tilpasning til dem er viktig.

### Pedagogisk verdi

Kulturmiljøers og kulturminners evne til å illustrere fortiden spesielt tydelig.

### Skjønnhetsverdi, kunstnerisk verdi

Kulturmiljøets og kulturminnets verdi som vakkert i seg selv og/eller i sammenheng med omgivelsene.

***Dataregistre om kulturminner og kulturmiljøer:***

*Kommunene:*

*SEFRAK, bygningsregistre for bygninger eldre enn 1900*

*Eventuelle kommunale rapporter/registreringer av lokale kulturminner/miljøer*

*Fylkeskommunen, fylkeskulturkontoret:*

*Oversikt over fredete kulturminner og automatisk fredete kulturminner.*

*Fylkesmannen, miljøvern-avdelingen:*

*Registrering av verdifulle kulturlandskap.*

*Riksantikvaren, arkivet:*

*Bygninger, fredete kulturminner o.å.*

prissatte konsekvenser, bl.a. for kulturminner og kulturmiljøer (se kap. 15). Det er et nyttig redskap for å systematisere kulturminneinteressene i en vegplanprosess.

Oversikt over kulturminner finnes først og fremst hos fylkeskommunen eller Samisk kulturminneråd. De har oversikt over kjente automatisk fredete kulturminner i sitt område. For bygninger eldre enn 1900 finnes et register (SEFRAK) for de fleste kommuner. Det er også gjort en vurdering av verdifulle kulturlandskap i fylkene.

For de automatisk fredete kulturminner er det også et problem at bare en liten del av dem er kjent. De ligger svært ofte godt skjult under torv og jord. For å få en formening om sjanser for å støte på ikke kjente automatisk fredete kulturminner vil kulturminneforvaltningen kunne gjøre faglige vurderinger på et overordnet plannivå. Likefullt må en regne med mer detaljerte undersøkelser når linjevalget blir fastlagt, og at funn på dette stadiet kan føre til at en på ny må søke andre traséer. Et tidlig og tett samarbeid er derfor fornuftig.



## 15 Vegforvaltning

### Organisering av Statens vegvesen

Begrepe ne riksveger, fylkesveger, kommunale veger og private veger samsvarer med forvaltningsnivåene. Riksvegene finansieres over statsbudsjettet og forvaltes av Statens vegvesen. Fylkesvegene finansieres over fylkesbudsjettet. Vegkontoret fungerer også som fylkesvegvesen. De kommunale vegene administreres og finansieres av kommunene.

Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og en enhet i hvert fylke. Vegdirektoratet har det overordnede og koordinerende ansvar for utbygging og drift av riksvegnettet (styringsdelen) og for utarbeidelse av normaler, veiledere, forskning, utvikling og opplæring (kompetansedelen.)

Hver fylkesenhet består av fire avdelinger; utbyggings-, trafikk-, produksjons- og administrasjonsavdeling.

Utbyggingsavdelingen har det totale ansvaret for de enkelte vegprosjektene både med hensyn til planlegging, økonomi, fremdrift og kvalitet.

Trafikkavdelingen har ansvaret for en effektiv og sikker trafikkavvikling, samt godt vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet. Avdelingen har ansvar for at trafikantene har tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter før de slipper til i trafikken, og for at kjøretøyene tilfredsstiller krav til miljø og sikkerhet. Dessuten skal de foreslå tiltak for å utvikle vegtrafikksystemet i takt med samfunnets behov ut i fra kunnskap om vegnettets tilstand og fremtidige transportbehov.



**Figur 15.1.** Organisasjonskart for Statens vegvesen i et fylke

### Utvikling av vegforvaltningens lovverk og organisasjon

De første lovbestemmelser om veger og veghold kom i Frostatingsloven og Gulatingsloven (900 - 1274.) Gulatingsloven sier i kap. 19 om allmannveg: «Ålmannveg (thjodveg) og sæterveg og alle rekstervegar skal vera såleis som dei har lege frå gamal tid.» Videre legger loven grunnlaget for omlegging av veger: «No ligg ålmannvegen yver ein bø, då kann eigaren føra vegen av bøen sin på det vilkår at han legg ein ny veg utangards, jamgod til å fara i turt og vätt, då skal folk bruka den vegen um han er lengre.»

I Magnus Lagabøters landslov fra 1274 kom kravet om at landeveger skal være ca. 5 meter bredde i rytterens høyde: «Nu skal landevei være 8 ålen bred. Men om nogen utover dette maal spilder aker eller eng, da skal han bøte efter 6 skjønssomme mænds takst og landnam utpaa.» Bønder var pliktige til å holde vegene i foreskrevet stand gjennom dugnad.

Kong Christian IV kom i 1636 med en forordning om at hovedvegene skal gjøres kjørbare. På samme tid startet utbyggingen av kjørbare hovedveger, kongeveger.

Vegarbeidet var pliktarbeid og ble ledet av fogder, lensmenn og sorenskrivere. Båndene ble pålagt skyssplikt. Organisering av postvesenet i 1647 førte med seg en utbedring av rideveger mellom de store byene og til København.

I 1665 ble det opprettet to generalveimesterembeter, som senere ble nedlagt. I 1760 ble de igjen opprettet og senere utvidet til 4 generalveimesterembeter. Militære hensyn ble viktige i vegplanleggingen og soldater deltok i vegbyggingen.

I 1824 kom en ny veglov som forutsatte at vegene fikk status som hovedveg eller bygdeveg. Som hovedveg ble regnet alle mellomriksveger, veger mellom landsdeler og mellom byer og tilførselsveger til byer. Regjeringen ble vedtaksmyndighet for hovedveger. Den bestemte på hvilken måte

arbeidet skulle utføres og hvordan utgiftene skulle dekkes. Fylkesmannen, som var statlig tjenestemann, skulle bestyre vegvesenet i sitt fylke. I denne loven reguleres også at kjørende som møter hverandre skal holde til høyre side.

En ny veglov kom i 1851. Formelt sett beholdt regjeringen vegmyndigheten, men siden den var avhengig av bevilgninger som den ikke kunne gi, ble avgjørelsen om hovedveger i realiteten flyttet fra regjering til de folkevalgte organer. Vegbyggingen var nå blitt så omfattende at en ikke kunne basere seg på bønders innsats. Loven ga mulighet til å sette bort vegarbeid på anbud og til at vegvesenet kunne utføre arbeidet selv.

I 1864 ble Vegdirektoratet opprettet. Statlige bevilgninger og vedtak ble nå lagt til grunn for vegbyggingen. I 1912 kom en ny veglov. Den overdro eiendomsretten til offentlig veg til almenheten ved staten, fylket eller kommunen.

Produksjonsavdelingen har ansvar for de anleggs- og vedlikeholdsoppgaver på riks- og fylkesvegnettet som utføres i egen regi.

## Lovverk

All vegplanlegging går etter plan- og bygningsloven (siden 1994.) Trasévalgene gjøres som regel gjennom en kommunedelplan. Den endelige fastlegging av veglinjen og nødvendig vegareal avklares gjennom reguleringsplan. Plan- og bygningsloven omtales nærmere i kapittel 15. Vegloven gjelder fortsatt for bl.a. byggegrenser og avkjørsler utenfor regulerte strøk.

## Vegforvaltningens mål og verdier

### Hensikt og visjon for Statens vegvesen

Dagens spesialiserte samfunn er avhengig av et godt transportsystem for å fungere. Statens vegvesens rolle er å legge til rette for nødvendig vegtransport på en hensiktsmessig og effektiv måte. Transport og veganlegg er ikke et mål i seg selv. Den grunnleggende hensikt med Statens vegvesen er formulert slik:

*Statens vegvesen tar ansvaret for vegen og trafikken i arbeidet for et bedre samfunn.*

Et godt vegnett anses av de fleste som et viktig og selvfølgelig gode, men det skaper ulemper i forhold til trafikkulykker og miljø. Utdraget er å løse transportoppgaven på en slik måte at ulempene blir så små som mulig. Staten har utarbeidet en visjon for sin virksomhet formulert slik:

1. Landet er bundet sammen på en miljøvennlig, trygg og effektiv måte.
2. Vi bidrar til trivelige og levedyktige lokalsamfunn.
3. Det er enkelt og gir positive opplevelser å være trafikanter.
4. Vi er verdsatt som en konkurransedyktig og kreativ etat.
5. Vårt arbeid er preget av respekt og omtanke for medmennesker.

Særlig de to første punktene angår forholdet til kulturmiljøer og kulturminneforvaltning og er utdypet bl.a. i følgende underpunkter:

- Vi arbeider for miljøvennlig transport.
- Vi samarbeider over sektorgrenser, engasjerer oss i viktige transportspørsmål og viser vegtransportens virkninger for samfunnet.

- Vegene utformes på omgivelsenes premisser og med høy arkitektonisk kvalitet.
- I samarbeid med lokalbefolkningen bidrar vi til positiv steds- og byutvikling.

Forholdet til kulturmiljøer og kulturminner er ikke spesifikt nevnt. I Norsk veg- og vegtrafikkplan (94-97) er det imidlertid formulert følgende:

«Men det er også viktig å påpeke at bevaring av natur og friluftsområder, kulturlandskap og arkitektoniske verdier m.m. er en viktig del av miljøpolitikken.»

Visjonene blir lagt til grunn for utarbeidelse av mål for virksomheten, både kortsiktige og langsiktige. Dette gjøres gjennom norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) og årlige budsjetter. Målene vil være økonomisk betinget og blir politisk bestemt.

Visjonene er noe å strekke seg etter. Ved konkretisering vil det vise at de kan være i konflikt med hverandre. Denne konflikten vil komme til syne i det enkelte vegprosjekt. Konfliktpotensialet kan reduseres gjennom et tett samarbeid og kreativ idé-søking. Dette behandles nærmere i kap. 16.

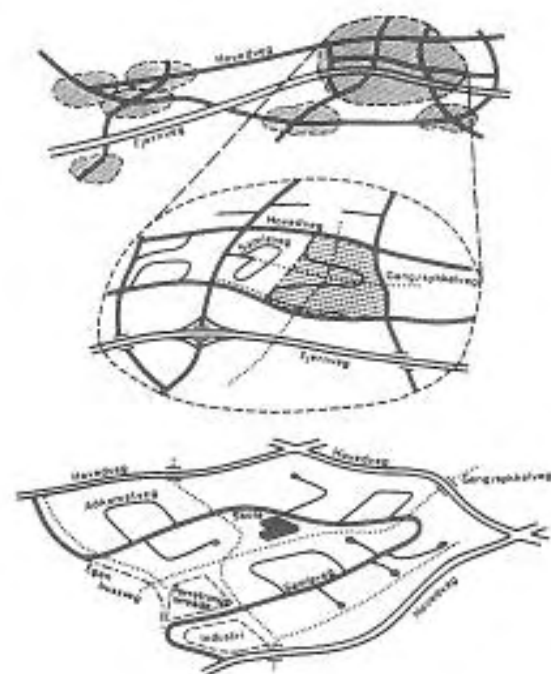
#### Noen hovedtrekk i vegnormalene

Vegnormalene inneholder krav, anbefalinger og veiledning når det gjelder utformingen av vegnettet. I utgangspunktet gjelder normalene for alle offentlige vegger. Myndighet til å fravike normalene er lagt til Vegdirektoratet for riksveg, fylkesutvalget for fylkesveg og formannskapet for kommunal veg.

Prinsippet om et funksjonsdelt vegnett har stor betydning i dagens vegplanlegging, siden prinsippene om *adskillelse og differensiering* ligger som basis for Vegnormal 017 «Veg- og gateutforming.»

«Differensiering innebærer at vegsystemet deles inn i vegtyper avhengig av vegens funksjon. Bakgrunnen for vegtypeinndelingen er en avveining mellom vegens transport- og atkomstfunksjon.»

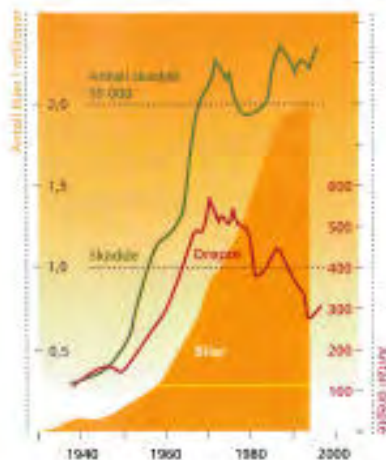
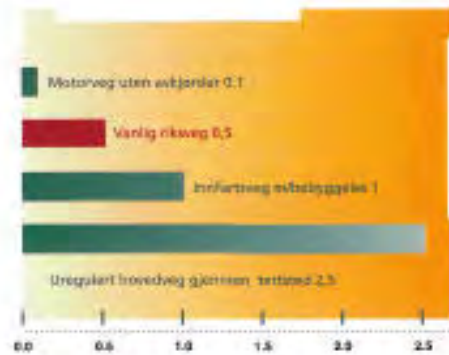
«Adskillelse innebærer at ett sammenhengende vegnett for motorisert trafikk og ett for gående og syklende tilstrebes.» Dette er aktuelt i tettbygde områder og i spredtbygde områder mellom viktige målområder og der blandet trafikk gir sikkerhetsmessige eller avviklingsmessige problemer.



Figur 15.2. Prinsippskisse for det funksjonsdelt vegnettet.



**Figur 15.3.** Ulykkesfrekvens for ulike vegtyper. Med ulykkesfrekvens menes her antall politiregistrerte ulykker pr. million vognkilometer.



**Figur 15.4.** Antall vognkilometer har økt kraftig på vegnettet. Likevel er antall drepte i trafikken omtrent på nivå med 1960. Da var det ca. 340.000 biler her i landet. I dag er biltallet over 2 millioner.

Synet på prinsippet er mer nyansert idag enn tidligere, og en har fått nye måter å løse trafikken på som supplement, f.eks. miljøgater, hastighetsdempende tiltak og større grad av tilpasning til omgivelsene, særlig i byområder.

Vegnormalene, som kom i 1993, innførte et prinsipp som bygger på at en veg bør ha forskjellig dimensjon og form avhengig av området den går igjennom. En bygate er forskjellig fra en landeveg, funksjonelt og estetisk. Dette er den viktigste begrunnelsen for vegnormalenes inndeling i tre områdetyper etter bebyggelsestetthet:

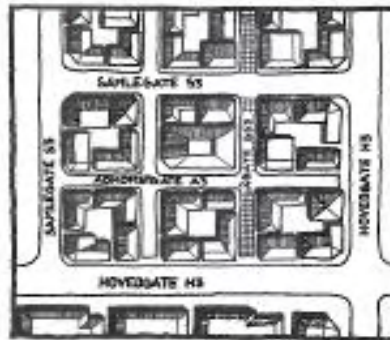
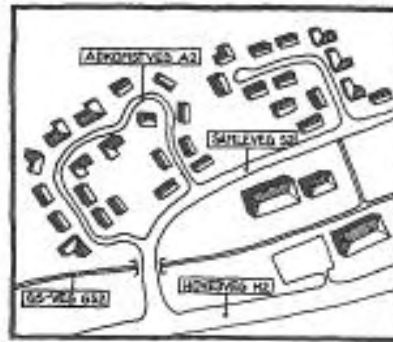
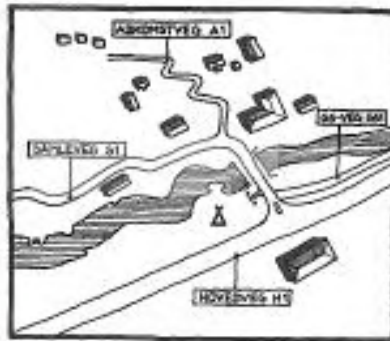
Områdetype 1. Spredt bebygde områder

Områdetype 2. Middels tett bebygde områder

Områdetype 3. Tett bebygde områder

På en rekke områder beskriver vegnormalene spesielle krav til utforming for område 3, forskjellig fra tidligere og forskjellig fra områdetype 1 og 2. Dette gir rom og muligheter for tilpasning til eksisterende gatestruktur og bebyggelse.

Vegnormalene opererer med fire ulike vegtyper, hovedveg (H), samleveg (S), adkomstveg (A) og gang- og sykkelveg (GS). De viktigste hovedvegene kalles også stamveger. Kravene til vegutforming varierer fra områdetype til områdetype, og fra vegtype til vegtype. Tilsammen gir dette 12 standardklasser.



	LEGGES EL. SPREDT BEBYGGELSE	IBOLLE TETT BEBYGGELSE	TETT BEBYGGELSE
HOVEDGATE	H1	H2	H3
SATLEGG	S1	S2	S3
AKRONSTYVE	A1	A2	A3
GRØNNE	G1	G2	G3

Figur 15.5. Illustrasjon av områdetypene 1, 2 og 3 og tabell over standardklassene.

Vegnormalene åpner for skjønn og vurderinger i mange situasjoner, bl.a. for å gi mulighet til å gjøre lokale tilpasninger når f.eks. hensynet til kulturmiljøer taler for det.

Det er imidlertid viktig å skille mellom det som er krav og det som er formulert som anbefalinger og retningslinjer. Dersom det skal gjøres fravik fra konkrete krav og minimumsverdier, skal det først godkjennes av den myndighet som forvalter vegnormalene.

#### Utdypende kilder:

Statens vegvesen. Veg- og gateutforming. Normaler. Håndbok 017.

Statens vegvesen. Veger og gater. Formingsveileder for trafikkanlegg i byer og tettsteder. Høringsutgave.

## 16 Samarbeid og planprosess

### Generelt

All vegplanlegging gjennomføres etter plan- og bygningsloven. Loven setter rammer for plan- og samarbeidsprosessen for vegprosjekter. Samtidig er den et viktig instrument i forvaltning av kulturmiljøer og kulturminner ved å være et planredskap for bevaring og kvalitativ god utvikling av kulturmiljøer og ved å sikre samarbeid og deltagelse i vegplanprosesser (kap. 15.)

Plan- og bygningsloven legger til rette for samordning av statlig, fylkeskommunal og kommunal virksomhet, og gir grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser og utbygging. Lovens formål er også å legge til rette for at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gavn for den enkelte og samfunnet. Av dette følger behovet for å avklare konsekvenser for den enkelte og for ulike samfunnssektorer gjennom planarbeidet.

Plan- og bygningsloven gir staten anledning til å utarbeide rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å sikre at nasjonale interesser blir ivaretatt i den lokale planleggingen. Retningslinjene er ikke rettslig bindende, men de skal være retningsgivende for all planlegging etter plan- og bygningsloven.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging griper forholdsvis direkte inn i Statens vegvesens virksomhetsområde og er derfor også et viktig grunnlag for vegplanlegging. Hensikten med retningslinjene er å få til en bedre samordning mellom transportsystemet og arealutvikling. Målet er bl.a. å oppnå en mest mulig «effektiv ressursutnyttelse med miljømessig gode løsninger.» For vegplanlegging innebærer dette at

ulike transportalternativ og ulike alternativer for arealutvikling må sees i sammenheng. Det pekes også på mer konkrete forhold det skal tas hensyn til, bl.a.: «En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder, inkl. særlig verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner».

Kommunen står sentralt i all planlegging etter plan- og bygningsloven ved at loven tillegger kommunestyret planmyndigheten.

Statens vegvesen er gitt en spesiell rett til å utarbeide og fremme utkast til oversiktsplaner, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner for veg- og trafikkanlegg. Etaten kan selv beslutte å legge slike planer til offentlig ettersyn (§ 9-4.) «I de tilfeller der Statens vegvesen utarbeider og fremmer plan etter § 9-4, er det Vegvesenet som er ansvarlig for at lovens bestemmelser om samråd, offentlighet, informasjon og samarbeid med andre myndigheter blir fulgt opp.»

Loven stiller krav om samarbeidsplikt og -rett for andre offentlige organer, bl. a. organer som har oppgaver vedrørende ressursutnyttning, vernetiltak og utbygging. Saksbehandlingsreglene for kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner er stort sett like og sikrer et minimum av medvirkning. Det skjer gjennom varsling av planarbeidet i startfasen, krav om at det skal søkes samarbeid med andre offentlige organer og til slutt den formelle høringen (ved offentlig ettersyn.)

Loven gir fylkeskommunen, nabokommuner og statlige etater anledning til å fremme innsigelse mot planen dersom vesentlige interesser er truet. Dette gjøres i forbindelse med den formelle uttalen til planen. Hvis kommunestyret ikke tar hensyn til innsigelsen, oversendes planen til Fylkesmannen som vanligvis innkaller til megling. Oppnås ikke enighet i meglingen sendes planen til Miljøverndepartementet for avgjørelse. Det betyr at innsigelsen fratrar kommunen retten til å godkjenne planen selv.

Det er ønskelig at unødige konflikter mellom kulturminneforvaltning og Statens vegvesen unngås. Ofte vil et nærere og mer omfattende samarbeid enn lovens minimumskrav tilsier avhjelpe dette. Uenigheter og potensielle konflikter bør komme frem så tidlig som mulig, slik at en har reell mulighet til å finne gode alternative løsninger.

I en samarbeidsprosess kan det være et problem at kulturminneforvaltningen i fylket har en liten stab i forhold til vegkontorene.

Medvirkning og saksbehandling av store vegprosjekter blir ofte krevende og vil legge beslag på store deler av ressursene til kulturminneforvaltningen. Det vil være fordelaktig å varsle større vegplanarbeid i god tid, slik at kulturminneforvaltningen får satt av tilstrekkelige ressurser til å følge opp i planprosessen.

## Konsekvensutredning

For enkelte vegprosjekter setter loven med tilhørende forskrifter krav om utarbeidelse av konsekvensutredning (KU.) Bestemmelsene om konsekvensutredninger er nylig endret og endringene trer ikraft delvis 1. januar og delvis 1. juli 1997.

Vegprosjekter som alltid er KU-pliktige etter de reviderte forskriftene er:

- Motorveger (klasse A og B).
- Veger med investeringskostnader på mer enn 400 mill. kr. over en periode på 8 år eller kortere.
- Veger som faller inn under kriteriene i forskriftens § 4, punkt 1b) -i). Disse kriteriene omfatter bl.a.:
  - Objekter eller områder som er fredet etter kulturminnelovens § 15, § 19 eller § 20, eller midlertidig fredet etter kulturminnelovens § 22 nr 4.
  - Kjente automatisk fredete kulturminner, dersom kulturminnemyndigheten kan godtgjøre at kulturminnene inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde.
  - Områder der kulturminnemyndighetene kan godtgjøre et høyt potensiale for funn av hittil ukjente automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde.

Vegtiltak med en investering på mer enn 150 mill. kr. og som medfører utarbeidelse av plan etter plan- og bygningsloven skal konsekvensutredes dersom tiltaket kommer i konflikt med ett eller flere fastsatte miljøkriterier.

Kulturminneforvaltningen skal uttale seg til om slik konflikt er tilstede.

KU-pliktige vegtiltak skal først varsles gjennom en melding med forslag til utredningsprogram. Dette sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. På bakgrunn av meldingen og uttalelsene til denne fastsettes det et utredningsprogram. Konsekvensutredningen underlegges tilsvarende behandling som meldingen. For

vegprosjekter vil konsekvensutredningsprosessen gå forut for eller parallelt med utarbeidelse av plan for tiltaket. Det vil ikke være anledning til å fatte planvedtak for tiltaket, før konsekvensutredningen er ferdigbehandlet.

Etter de nye bestemmelsene vil det i stor grad være planmyndigheten, dvs. kommunen som er ansvarlig for å behandle meldingen, fastsette utredningsprogram, og sluttbehandle konsekvensutredningen. Dette gjelder imidlertid ikke for stamveger og nye vegforbindelser der det fortsatt vil være Vegdirektoratet som er tillagt dette ansvaret.

### Kommunedelplan og fylkesdelplan

Valg av vegtrasé gjøres vanligvis gjennom kommunedelplan. Går aktuelle vegtraséer gjennom flere kommuner, bør det vurderes å gjøre trasévalget gjennom fylkesdelplan.

En rekke kryssende hensyn og interesser kommer fram i vegplanprosessen. Gjennom en helhetsvurdering vil konfliktene bli avdekket, særlig mellom økonomiske, tekniske og arealbruksinteresser på den ene siden og miljøinteresser på den annen. Det er viktig at miljøinteressene, herunder kulturminner og kulturmiljø, integreres på kommunedelplannivå. Det er på dette plannivået at de viktigste beslutningene i forhold til kulturminneinteresser blir tatt. Uheldige avgjørelser vil ofte være vanskelig å rette opp i senere planfaser. Da er det som regel bare rom for små endringer og avbøtende tiltak.

Tidlig i planprosessen er det viktig å gå bredt ut for å få frem spennvidden i mulige løsninger. For kulturminneforvaltningen ligger det en stor utfordring i å gjøre vurderinger av konsekvensene for kulturminner og kulturmiljøer med et bredt alternativgrunnlag.

Av eldre tids kulturminner vil bare en mindre andel være kjent i planområdet før et planarbeid settes igang. Tidlig i planprosessen bør det foretas arkivstudier og registergjennomgang. Feltregistreringer på overordnet nivå vil være nødvendig i spesielle konfliktområder. Planområdene vil som regel være for store til at det kan gjøres omfattende registreringsarbeider på et tidlig tidspunkt. Kulturminneforvaltningen bør imidlertid kunne gjøre faglige vurderinger av sannsynligheten for å støte på eldre tids kulturminner i de ulike delene av planområdet og peke på områder som bør undersøkes nærmere. Det vil ofte være nyttig å befare traséene sammen.

## Stedsanalyse

En stedsanalyse er en måte å systematisere kunnskap på for å forstå stedets historie, situasjon og fremtidsmuligheter. Den er et hjelpemiddel i fysisk planlegging og er særlig aktuell som grunnlag for planutarbeiding, byggesaksbehandling og konsekvensutredning.

Det fins ulike metoder for stedsanalyse med ulik innfallsvinkel. I Miljøverndepartementets veileder om stedsanalyse beskrives seks ulike metoder:

- Natur- og landskapsanalyse, som også omfatter analyse av grønnstrukturen.
- Kvalitativ stedsanalyse, som er en metode for tolkning av steds karakter.
- Realistisk byanalyse, som er en metode for tolkning av arkitekturens indre sammenhenger.

- Kulturmiljøanalyse, som bygger på kunsthistorisk tradisjon.

- Visuelle metoder som Kommuneatlas (dansk metode) og estetisk byforming.

Metodene utfyller hverandre og dekker til sammen fire hovedtemaer som en stedsanalyse for fysisk form bør inneholde:

- historisk utvikling
- natur og landskap
- bebyggelsens organisering, bl.a. veg- og gatestruktur
- bygninger og andre enkeltelementer

For veg- og gateprosjekter vil det i tillegg ofte være aktuelt å kartlegge menneskenes bruk av stedet eller omgivelsene - stedets liv.

Stedsanalysens omfang må tilpasses den planoppgaven en står ovenfor. En må være forsiktig for ikke å bli for «alt-omfattende». Hensikten med analysen

er å utvikle kunnskap og forståelse om stedet for der igjennom å kunne diskutere stedets situasjon og fremtidsmuligheter.

Utdypende litteratur:

Miljøverndepartementet. Stedsanalyse - innhold og gjennomføring. Veileder. Miljøverndepartementet. Stedsanalyse, 4 eksempelfefter.

Når antall aktuelle traséer er redusert bør det gjennomføres grundigere feltregistreringer. På den måten unngås innsigelse mot trasévalget pga. et uavklart forhold til automatisk fredete kulturminner. Statens vegvesen har som tiltakshaver plikt til å undersøke om tiltaket virker inn på fredede kulturminner.

Nyere tids kulturminner er ofte registrert i SEFRAK-registeret. For de fleste kommuner omfatter registeret bare bygninger fra før 1900. Bygninger fra etter 1900 kan også være verdifulle kulturminner. Registeret kan forøvrig være mangelfullt i enkelte kommuner, og som regel er det ikke foretatt vurderinger av verneverdi. Registeret inneholder heller ikke oversikt over verdifulle kulturmiljøer forøvrig. En må derfor regne med supplerende registreringer og vurderinger av nyere tids kulturminner, og av kulturmiljøer/kulturlandskap. Oversikt over vedtaksfredete kulturminner finnes i fredningsregisteret hos fylkeskommunen.

Gjennom planprosessen øker kunnskapen om kulturminner og kulturmiljøer i planområdet. I mange tilfeller vil dette være en bekræftelse av tidligere kunnskap om områdets historie og utvikling. I andre tilfeller vil det kunne gi et nytt eller et mer nyansert bilde av kulturhistorien. Kanskje ender en opp med en rekke nye spørsmål og hypoteser om området og dets utvikling, noe som krever ettertanke og tid til videre undersøkelser. Dette kompliserer vurderingen og anbefaling av vegtrasé for kulturminneforvaltningen, særlig når den må gjøres på kort tid.

For vegplanleggeren vil kunnskap fra andre fagområder og vegens konsekvenser for disse gjøre planarbeidet mer komplekst. Vegplanleggeren vil ha behov for tid til å gå inn i nye problemstillinger og til å forstå dybden i dem. Dette taler også for et tidlig og nært samarbeid.

Måten trasévurderingen gjøres på, kan få betydning for planprosessen. Den tradisjonelle måten med å søke traséer først og vurdere konsekvensene av dem i ettertid har sine klare ulemper. Alle temaområder, som kulturminner og kulturmiljøer, naturverdier osv. bør kartlegges grovt og vurderes før en går inn på selve alternativsøkingen. Da vil denne kunnskapen være med på å danne premiss for arbeidet med vegløsninger. Alternativsøkingen kan med fordel gjøres i samarbeid med berørte kommuner, fylkeskommune og fylkesmann. En idédugnad kan være en god oppstart på planarbeidet.

Det er laget egne retningslinjer for vegplanlegging etter plan- og bygningsloven (T-1057.) Disse pålegger Statens vegvesen å utrede alternative løsninger med tilhørende analyse av konsekvenser som en integrert del av plangrunnlaget.

Vegdirektoratet har utarbeidet en egen håndbok om konsekvensanalyser som skal brukes til dette. Metodikken i håndboka er to-delt med *beregning* av prissatte konsekvenser og *vurdering* av ikke-prissatte konsekvenser, herunder kulturminner og kulturmiljø.

For konsekvenser der Statens vegvesen som tiltakshaver ikke selv har tilstrekkelig kompetanse, må de faglige vurderinger av områders verdi og tiltakets omfang gjøres i nært samråd med vedkommende fagmyndigheter (her kulturminneforvaltningen). Samlet vurdering av konsekvensenes betydning må imidlertid tiltakshaver stå ansvarlig for, i praksis vegsjefene, da dette er en del av det samlede grunnlag for vegsjefenes anbefaling til videre politisk behandling. Kulturminneforvaltningen skal gi selvstendig uttalelse før politisk behandling.



### **Konsekvensanalyse.**

#### **Statens vegvesens analysemetode for vurdering av vegprosjekt.**

En konsekvensanalyse er en systematisk vurdering av alle relevante fordele og ulemper som nye veier eller tiltak på eksisterende veg- eller gatenett fører til, uavhengig av om fordelene og ulempene kan prissettes eller ikke.

#### Beregning av prissatte konsekvenser omfatter:

- Tidskostnader
- Kjøretøykostnader
- Nytte av nyskapt trafikk
- Ulempeskostnader
- Ulykkeskostnader
- Miljøkostnader (støy og forurensing)
- Ferjekostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Kollektivtrafikkostnader.

#### De ikke prissatte konsekvensene er delt i følgende tema:

- Transportkvalitet
- Sykkeltrafikkens fremkommelighet
- Nærmiljø
- Friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskapsbilde
- Landbruk og fiske
- Geo- og vannressurser
- Lokalt utbyggingsmønster

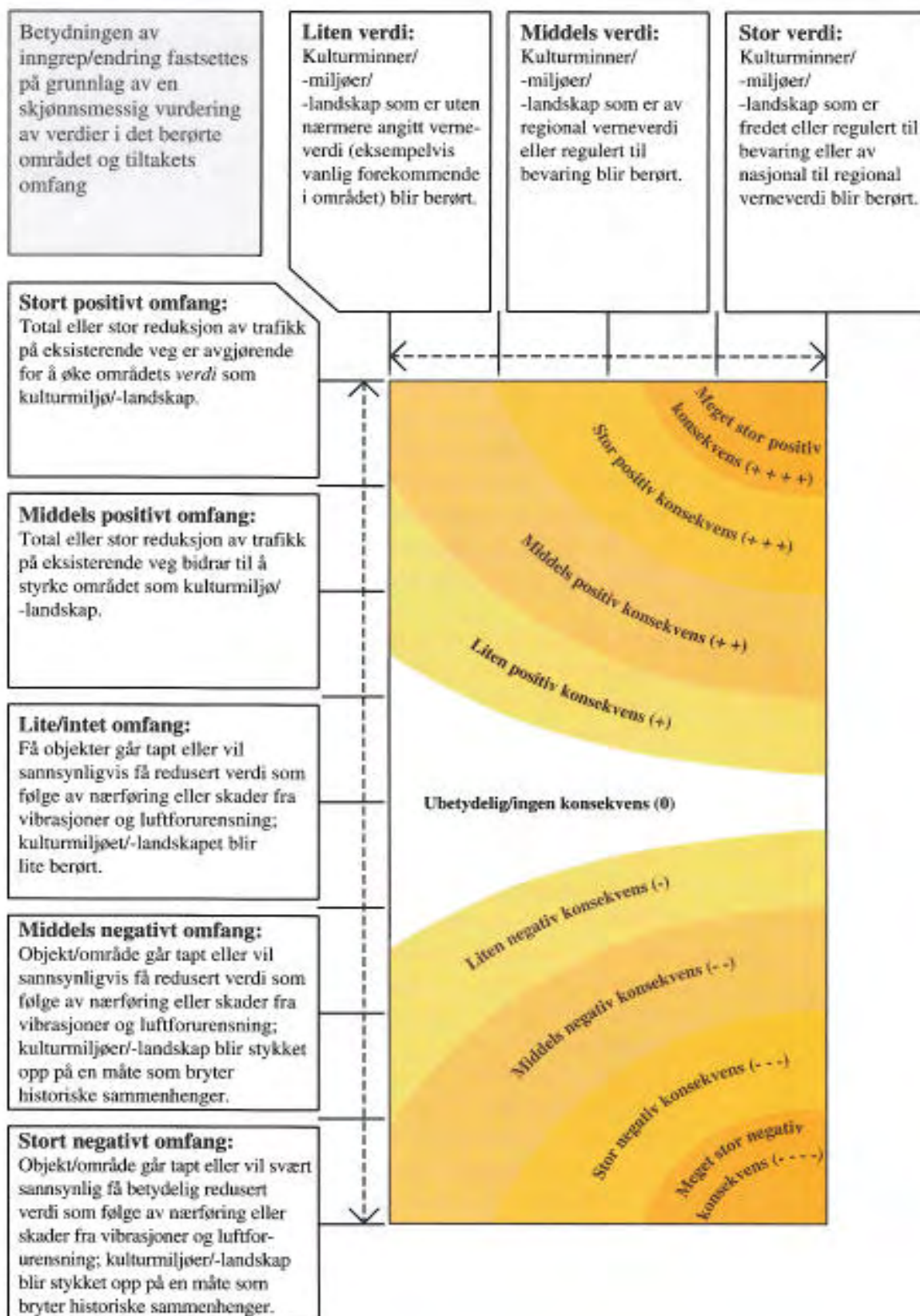
De prissatte konsekvensene beregnes i kroner. På basis av disse beregnes netto nytte. Netto nytte er summen av alle positive og negative prissatte konsekvenser, fratrukket investeringskostnaden. Hvis netto nytte er positiv eller lik null, regnes tiltaket som lønnsomt med hensyn til de prissatte konsekvensene.

Når netto nytte divideres på investeringskostnaden og endringer i drifts-, vedlikeholds- og ferjekostnader, får vi nyttekostnadsbrøken. Denne brukes til sammenligning mellom alternativer og for prioritering mellom prosjekter.

De ikke-prissatte konsekvensene vurderes etter fastlagte kriterier. For hvert tema er det utviklet et konsekvensark til støtte for vurderingene. Først beskrives dagens situasjon og egenskaper med angivelse av områdes/elementenes verdi. Deretter gjøres en kvalitativ og verbal beskrivelse av konsekvensenes omfang. Til slutt gjøres en samlet vurdering av konsekvensenes betydning ut fra en betydningskala (se figuren).

Alternativene sammenlignes med et referansealternativ, som vanligvis kalles 0-alternativet. Dette er en beskrivelse av hvordan forholdene på eller langs eksisterende vegsystem vil utvikle seg med normal trafikkutvikling

og uten at det gjøres spesielle tiltak. Til slutt sammenstilles alle konsekvensene i en tabell. De prissatte konsekvensene angis i kroner og de ikke-prissatte konsekvensene med plusser og minuser. Deretter drøftes netto nytte og nyttekostnadsbrøken i forhold til ikke-prissatte konsekvenser med bakgrunn i ulik vektlegging av målsettinger og grupper i samfunnet. Analysen skal konkludere med en begrunnet anbefaling av alternativ.



**Figur 16.1.** Konsekvens for kulturminner og kulturmiljø. Fra Håndbok-140. Konsekvensanalyse, del IIa

### Hovedpunkt

1. Plan- og bygningsloven er lovgrunnlag både for vegplanlegging og kulturminneforvaltning, med kommunen som sentral part.

2. Et tidlig og nært samarbeid mellom kulturminneforvaltning og vegvesen avdekker tidlig konfliktområder. Dette gir bedre rom for å finne konstruktive og gode løsninger

3. Legg mye tid og ressurser i alternativsøking og alternativbearbeiding. La kommune, kulturminneforvaltning og andre medvirke i disse fasene f.eks gjennom idédugnad o.l.

4. Kulturminneforvaltningen må gi tidlig innspill om verdifulle kulturminner og kulturmiljøer i planområdet. Detaljering av registreringer avpasses til plannivå og stadium i planprosessen.

## Reguleringsplan og bebyggelsesplanen

Reguleringsplanen fastlegger veglinjen og arealbruken i detalj og er det juridiske grunnlaget for grunnverv. De tekniske og økonomiske sidene ved reguleringsplanen belyses i en teknisk detaljplan.

På dette nivået vil det for kulturminneforvaltningen være aktuelt med registreringer og/eller gjennomføring av forundersøkelser for å kunne påvirke utformingen av planen og for å avklare spørsmål om eventuell dispensasjon til inngrep i automatisk fredete kulturminner. Dette gir også grunnlag for å gi tiltakshaver informasjon om omfang og kostnader for arkeologiske undersøkelser i forbindelse med gjennomføring av planen. Vilårene for en dispensasjon til inngrep i automatisk fredet kulturminne innarbeides i planens reguleringsbestemmelser. Som regel innebærer det arkeologiske undersøkelser. Kostnadene og omfanget av dette gjøres i eget vedtak etter kulturminneloven.

Det kan også være nødvendig med nærmere registreringer og vurderinger av verneverdi for nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Disse undersøkelsene bør gjøres så tidlig som mulig i reguleringsplanarbeidet, for eventuelt å kunne tilpasse veglinjen i forhold til kulturminner med høy verneverdi.

Bebyggelsesplaner kan brukes til å detaljere reguleringsplaner. Dette vil først og fremst være aktuelt for enkle reguleringsplaner der en stort sett bare har avklart grenser mellom reguleringsformålene (flatereguleringsplaner). Bebyggelsesplaner kan også brukes som eneste detaljplan der dette er bestemt i kommuneplanens arealplan. Hensikten har vært å legge til rette for en forenklet saksbehandling for enkle vedlikeholds- og driftstiltak langs eksisterende veg. Behandlingen av bebyggelsesplaner er enklere enn for reguleringsplaner. Forhold knyttet til kulturminneinteresser må som hovedregel være avklart på høyere plannivå. Det er imidlertid viktig å være klar over at i de tilfellene hvor bebyggelsesplanen følger direkte av en arealdel til kommuneplanen, vil forholdet til arkeologiske kulturminner først komme til avklaring i bebyggelsesplanen. Når reguleringsplanen er godkjent og dispensasjon til inngrep i automatisk fredete kulturminner er gitt, kan nødvendige arkeologiske utgravninger av kulturminner foretas. Utgravninger kan bare foretas i sommerhalvåret.

Automatisk fredete kulturminner som oppdages under arbeidet med veganlegg medfører at arbeidet må stoppes og fylkeskom-

munen kontaktes. Særskilt dispensasjon må innhentes for slike kulturminner.

## Byggeplan/anlegg

Byggeplanen er den tekniske planen som vegen bygges etter. Dette er en ytterligere detaljering av detaljplanen. Alle arealmessige forhold skal være avklart gjennom reguleringsplanen. Ofte blir midlertidige forhold som anleggsveger, riggområder o.l. først vurdert i byggeplanen. Dette bør avklares i tidligere faser.

I anleggsfasen kan det være aktuelt med representanter fra kulturminneforvaltningen til stede, når det graves i områder hvor det anses som mulig å finne ukjente automatisk fredete kulturminner. Det er fornuftig å avklare på forhånd hvordan slike situasjoner takles, både praktisk og økonomisk. Automatisk fredete kulturminner som oppdages i denne fasen må underlegges en dispensasjonsbehandling og undersøkes før byggingen kan fortsette.

### **Aktuell litteratur:**

- *Statens vegvesen. Håndbok 140. Konsekvensanalyser.*
- *Statens vegvesen. Konsekvensanalyse. Brosjyre.*
- *Statens vegvesen. PBL-manual for vegplanleggere.*
- *Miljøverndepartementet. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging*
- *Miljøverndepartementet. Konsekvensutredninger. Veileder.*
- *Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet. Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (T-1057).*
- *Statens vegvesen. Hefte om tilgrensende lovverk. «Forholdet til ulike spesiallover ved vegplanlegging etter plan- og bygningsloven».*



Absalon Taranger	<i>Magnus Lagabøters Landslov fra 1274, Oversettelse fra Kristiania, 1915.</i>
Ingerlise Amundsen	<i>Vegutforming og landskapstilpasning. Visuelle forhold i norsk vegbygging fra 1930 til idag.</i>
Otto Arnulf og Erik Gauer	<i>Veglovens kommentarutgave 2 utgave, Oslo 1989.</i>
Nils Carl Aspenberg	<i>Glemte spor. Boken om sidebanenes tragiske liv.</i>
C.W. Bang og H. Larsen	<i>Lov om veivesenet med kommentarer.</i>
Dag Bjørnland	<i>Vegen og samfunnet.</i>
Nils Georg Brekke (red.)	<i>Kulturhistorisk vegbok. Hordaland. Bergen 1993.</i>
Just Broch	<i>Veier og veivesen i Norge. Oslo 1937</i>
Axel Christophersen (red.)	<i>I kongens kaupang og bispers by. Arkeologi forteller byhistorie. Trondheim 1992.</i>
Direktoratet for naturforvaltning	<i>Verdifulle kulturlandskap i Norge.</i>
Fylkesmannen i Nord-Trøndelag/Nord-Trøndelag Fylkeskommune	<i>Verneplan for kulturmiljø.</i>
Håkon Gundersen	<i>Samferdsel i Norge.</i>
Erik Lorange	<i>Historiske byer. Fra de eldste tider til renessansen.</i>
Erik Lorange	<i>Historiske byer. Fra renessansen til industrialisme.</i>
Miljøverndepartementet	<i>Handlingsplan for kulturminneforvaltningen. T-891.</i>
Otto Nagell.	<i>Det norske vegvesenets historie, bind III Oslo 1950.</i>
Ingemar Nordstrand	<i>Frå kongeveg til stamveg gjennom Lærdal. Artikkel Fortidsvern 4. 1994.</i>
Riksantikvaren	<i>Kulturminner og transport i byområder. Veileder. Riksantikvarens rapporter 19. 1991.</i>
Riksantikvaren	<i>Frigivningsmyndighetens plassering til Riksantikvaren. Prøveordningen 1993-1994-rapport. Riksantikvarens notater 2 - 1994.</i>
Riksantikvaren	<i>Nasjonale verdier og vern av kulturmiljøer. Riksantikvarens notater 1 - 1993.</i>
Riksantikvaren	<i>Kulturminner fra nyere tid: Verneverdi og utvelgeseskriterier.</i>
Erik Schia	<i>Oslo innerst i viken. Liv og virke i middelalderbyen.</i>
SPOR	<i>Div. nummer.</i>
Ragnar Utstein m.fl.	<i>Om samferdsel i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal Fylkesbåtar 1920-1995. Del 1. Som skyttel i vev. 1995.</i>
Ola H. Øverås	<i>Frå geitestig til «excellent Norwegian roads». Artikkel Fortidsvern 4. 1994.</i>
Alv Skogstad Aamo	<i>Bensinstasjonen. En visuell historie.</i>





**Statens vegvesen**

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 Oslo

---

*Håndboken «Veg og kulturmiljø» er utarbeidet av Riksantikvaren og Statens vegvesen i samarbeid.*

*Håndboka gir innblikk i hvilke verdier som ligger rundt oss i kulturmiljøet og gir eksempler på hvordan vegbygging kan innpasses i eksisterende kulturmiljø.*

*Håndboka kan bestilles ved å henvende seg til:*

*Vegdirektoratet*

*Håndboksekretariatet*

*Boks 8142 Dep.*

*0033 Oslo*

*Tlf.: 22 07 35 00*

*Fax: 22 07 33 40*

*ISBN nr. 82-7207-434-6*