



Verdensarv & E 134

Rjukan - Notodden industriarv

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 526



Tittel

Verdensarv & E 134

Undertittel

Rjukan - Notodden industriarv

Forfatter

Silje Ingebrigtsen, Ingeborg Njøs Slinde og Ismail Mahammed

Avdeling

Samfunnsutvikling og klima

Seksjon

Klima og miljø

Prosjektnummer**Rapportnummer**

Nr. 526

Prosjektleder

Alf Støle, Sunniva Schjetne

Godkjent av

Anne Ogner

Emneord

Verdensarv, E 134, Notodden, Rjukan, kultur

Sammendrag

Rjukan og Notodden er det best bevarte eksempelet Norge har på den såkalte "andre industrielle revolusjonen". Fremstillingen av industriell gjødsel var et viktig bidrag ikke bare nasjonalt, men også internasjonalt. Rjukan - Notodden industriarv ble skrevet inn på UNESCO sin verdensarvliste i 2015. E 134 er en viktig nasjonal forbindelse mellom øst og vest. I planleggingen av nye E 134 er det viktig å ta hensyn til de "fremragende universelle verdiene" som er grunnlaget for verdensarvsstatusen. Rapporten er utarbeidet av studenter sommeren 2020.

Title

World Heritage & E 134

Subtitle

Rjukan - Notodden Industrial Heritage Site

Author

Silje Ingebrigtsen, Ingeborg Njøs Slinde and Ismail Mahammed

Department

Sustainable Development

Section

Climate and Environment

Project number**Report number**

No. 526

Project manager

Alf Støle, Sunniva Schjetne

Approved by

Anne Ogner

Key words

World Heritage, E 134, Notodden, Rjukan, Culture

Summary

Rjukan and Notodden are the best preserved example of Norway's so-called "second industrial revolution". The production of industrial fertilizers was an important scientific and economic contribution not only in Norway but also internationally. Rjukan - Notodden Industrial Heritage was inscribed on the UNESCO World Heritage List in 2015. E 134 is an important road connection between eastern and western Norway. When planning the new E 134, it is important to consider the "outstanding universal values" that are the basic for the World Heritage status of Notodden. The report was written by summer interns during the summer of 2020.



Forord

Verdensarv er en del av menneskehetens felles arv. Den tilhører oss alle. UNESCO sin liste over verdens kultur- og naturarv beskriver viktige kapitler i menneskets og jordens historie.

Rjukan – Notodden industriarv ble innskrevet på verdensarvlisten i 2015. Statusen bygger på de fire pilarene; kraftproduksjon, fabrikkområder, transportåren og industrisamfunnet.

Statens vegvesen har ansvar for E 134 som i dag går gjennom Notodden. I framtiden vil vegen blir utbedret og trolig lagt utenfor byen. Dette gir nye muligheter for utvikling av byen og industriarven.

En ny veg vil krysse båndet som binder Rjukan og Notodden sammen. Da Rjukan – Notodden industriarv ble innskrevet på verdensarvlisten i 2015 ble den kommende kryssingen omtalt slik:

«In the longer term, the E134 road will be upgraded. This will entail crossing the World Heritage Site... The planning process will seek to reach consensus on solutions that emphasize consideration for World Heritage values.»

Verdensarvkonvensjonen peker på sammenhengen mellom mennesket og dets miljø – og at bevaringen er vårt felles ansvar.

Verdensarv og vegbygging er store og omfattende tema. Rapporten gir et innblikk i verdensarv og veg med vekt på Notodden.

Rapporten er skrevet sommeren 2020 av studentene:

- Silje Ingebrigtsen, master i folkehelse, NMBU
- Ismail Mahammed, master i samfunnsplanlegging, spesialisering i By- og regionalutvikling, UIA
- Ingeborg Njøs Slinde, master i landskapsarkitektur, NMBU

Stor takk til alle innspill fra kulturminnemyndighetene og Notodden kommune. Vi håper rapporten vil være et interessant innspill i fremtidig planlegging.

Veiledere har vært Sunniva Schjetne og Alf Støle.

Anne Ogner
Klima og miljøseksjonen
Statens vegvesen 2020

Summary

At the beginning of the 20th century, the possibilities of transporting electric power over longer distances were limited. This resulted in the establishment of industry and settlements in areas with waterfalls suited for power generation. Production of artificial fertilizers by using large amounts of hydroelectric power was the start of Norsk Hydro and the urban communities of Rjukan and Notodden. Rjukan and Notodden are the best-preserved example of Norway's so-called "second industrial revolution". The production of industrial fertilizers was an important scientific and economic contribution not only in Norway but also internationally.

Rjukan-Notodden industrial heritage was inscribed on the UNESCO World Heritage List in 2015. The World Heritage status builds the four pillars: power generation, factory areas, transportation and the industrial society. UNESCO is the UN's organization for education, science, culture and communication, aiming to promote cooperation to contribute to peace and security between nations. The organization works with the identification, protection and preservation of cultural and / or natural heritage that constitutes a common heritage that is inalienable for humanity.

The E 134 is an important road connection between eastern and western Norway. Upgrading the road section through Notodden will result in shorter travel time and better traffic safety. In 2011, the Norwegian Public Roads Administration carried out a concept selection study for the Kongsberg- Gvammen road section. This study was made before the area was inscribed on the World Heritage List. When planning of the new E 134, it is important to consider the "outstanding universal values" that are the basis for the World Heritage status of Notodden. If encroachment is detrimental to any of these values, Rjukan-Notodden can be eliminated from the World Heritage List or put on the danger list.

The first part of the report provides general information about UNESCO and how the cultural dimension can be important for achieving the UN's sustainability goals. Furthermore, we address the criteria for maintaining World Heritage status and highlight examples of similar challenges from other nations.

The Government's goal is for the Norwegian World Heritage Sites to be developed as a beacon for best practice in natural and cultural heritage management, in terms of both condition, management and formal protection of the World Heritage Site. Cultural heritage managers and planners agree that broad dialogue should be a fundamental part in the planning process of the road through Notodden. In conclusion, we want to discuss various issues related to World Heritage and ask questions that can hopefully contribute to constructive discussion.

Sammendrag

Ved begynnelsen av 1900-tallet var mulighetene for å frakte elektrisk kraft over lengre avstander begrenset. Dette resulterte i at produksjon og samfunn ble etablert der fossefallene og kraften fantes. Industri for produksjon av kunstgjødsel ved bruk av store mengder hydroelektrisk kraft ble starten på Norsk Hydro og bysamfunnene på Rjukan og Notodden. Rjukan og Notodden er det best bevarte eksempelet Norge har på den såkalte «andre industrielle revolusjonen». Fremstillingen av industriell gjødsel var et viktig bidrag ikke bare nasjonalt, men også internasjonalt.

Rjukan-Notodden industriarv ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste i 2015. Verdensarvstatusen bygger de fire pilarene: kraftproduksjon, fabrikkområder, transportåren og industrisamfunnet. UNESCO er FNs organisasjon for utdanning, vitenskap, kultur og kommunikasjon, har som mål å fremme samarbeid for å bidra til fred og sikkerhet mellom nasjoner. Organisasjonen arbeider med identifisering, beskyttelse og bevaring av kultur- og/eller naturarv som er umistelig for menneskeheten.

E 134 er en viktig nasjonal forbindelse mellom øst og vest. Oppgradering av denne strekningen vil gi kortere reisetid og bedre trafiksikkerhet. Statens vegvesen gjennomførte i 2011 en konseptvalgutredning for strekningen Kongsberg-Gvammen. Denne utredningen ble gjort før området ble skrevet inn på verdensarvlisten. I planleggingen av nye E 134 er det viktig å ta hensyn til de «fremragende universelle verdiene» som er grunnlaget for verdensarvstatusen. Dersom inngrep er ødeleggende for noen av disse verdiene kan Rjukan-Notodden bli eliminert fra verdensarvlisten, eller satt på farelista.

Første del av rapporten gir generell informasjon om UNESCO og hvordan kulturdimensjonen kan være viktig for å nå FNs bærekraftsmål. Videre listes kriteriene for å beholde verdensarvstatusen opp, og det trekkes frem eksempler på lignende utfordringer fra andre nasjoner.

Regjeringen har som mål at de norske verdensarvområdene utvikles som fyrtårn for den beste praksisen innen natur- og kulturminneforvaltning, når det gjelder tilstand, forvaltning og formell beskyttelse. Kulturarvforvaltere og planleggere er enige om at bred dialog bør være grunnleggende i vegprosjektet gjennom Notodden. Avslutningsvis drøfter vi ulike problemstillinger knyttet til denne tematikken og stille spørsmål som forhåpentligvis kan bidra til konstruktiv diskusjon.

Innhold

DEL 1 - Verdensarv

Definisjoner	7
FNs bærekraftsmål og nye mål i kulturmiljøpolitikken	8
UNESCO	11
Kriteriene for verdensarvstatus	16
UNESCOs fareliste	18
Internasjonale eksempler	20
Utfordringer	27
Konsekvensutredning for kulturarv (KUVA)	28
Litteraturliste	31

DEL 2 - Notodden case

Områdebeskrivelse	34
Historie om Rjukan og Notodden	36
Rjukan - Notodden verdensarvkriterier	42
Forvaltningsplan for verdensarvområdet	43
Nasjonale planer	47
Konseptvalgutredning Kongsberg - Gvammen 2011	49
Vegutforming	56
Litteraturliste	58

DEL 3 - Noen avsluttende betraktninger

Hva kan vi lære av Vega?	61
Hvordan krysse verdensarven?	63
Hvordan formidle verdensarven?	65
Er vi stedsblinde?	68
Kan planleggeren være festens midtpunkt?	69
Er kultur verdifult?	70
Litteraturliste	71
Figurliste	72

DEL 1

VERDENSARV

Å bli registret som verdensarvområde er utfordrende i seg selv, men når en skal etablere ny veg gjennom et verdensarvområde blir utfordringen enda mer kompleks. Denne rapporten skal gi en oversikt og kunnskap om verdensarvområdet og hvilke utfordringer en står overfor når arbeidet med planlegging av E 134 Ørevalla-Rossebu gjennom Notodden, skal utarbeides. Strekningen er aktuell for å utvikle en større bo- og arbeidsmarkedsregion i Notodden og Kongsbergområdet. Samtidig er E 134, gjennom nasjonal transportplan, pekt ut som hovedforbindelsen mellom Østlandet og Haugesundregionen.

I dette kapitlet introduseres temaet verdensarv, samt hvilke verdier som ligger til grunn og kriterier som må oppfylles for å beholde verdensarvstatusen. Videre diskuteres FNs bærekraftsmål og hvordan verdensarven kan bidra til å nå disse målene. Til slutt drøftes ulike problemstillinger knyttet verdensarv og stedsutvikling med eksempler fra andre nasjoner.

Definisjoner

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (FNs organisasjon for utdanning, vitenskap, kultur og kommunikasjon)

IUCN: International Union for Conservation of Nature (Verdens naturvernunion)

ICOMOS: International Council on Monuments and Sites

KUVA: Konsekvensutredning for verdensarv

KVU: Konseptvalgutredning

FUV: Fremragende universell verdi

FNs bærekraftsmål og nye mål i kulturmiljøpolitikken

I 2015 ble FNs bærekraftsmål vedtatt med mål om å skape en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe sosial ulikhet og stoppe klimaendringene, innen 2030. Bærekraftsmålene består av 17 mål og 169 delmål. De tre dimensjonene økonomi, sosiale forhold og klima og miljø er sentrale og må sees i sammenheng for å oppnå bærekraftig utvikling.

Bærekraftig utvikling defineres som “utvikling som tilfredsstillers dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstillere sine behov” (Klima- og miljødepartementet, 2020, s. 20).



Figur 1.1: FNs bærekraftsmål (FN-sambandet).

Meld.St.16 (2019-2020)

Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold

Formålet med denne stortingsmeldingen er å fremme nye mål som i større grad viser hva Norge ønsker å oppnå med kulturmiljøpolitikken og hvordan kulturmiljø kan bidra til å fremme en positiv samfunnsutvikling som samtidig viser Norges ambisjoner og ansvar i forhold til å nå FNs bærekraftsmål.

Nye mål i kulturmiljøpolitikken (2019-2020) legger til grunn tre nasjonale mål. Hensikten med disse målene er å samle ansvaret for naturforvaltningen, kulturminneforvaltningen og fysisk planlegging for å kunne se natur og kulturmiljø i sammenheng med all arealdisponering og som grunnlag for en helhetlig miljø- og ressursforvaltning i et langsiktig perspektiv.

Nasjonalt mål 1

Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø.

Målet vektlegger menneskers rett til å ha en kulturarv og at kulturmiljø er et felles gode som det er et felles ansvar å forvalte. Målet understreker også at alle skal ha mulighet til å engasjere seg. Statens ansvar er å legge best mulig til rette for dette.

Nasjonalt mål 2

Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging.

Med dette målet vil regjeringen fremheve kulturmiljøets betydning for bærekraftig utvikling. Målet viser samfunns- og arealplanleggingens betydning for å ivareta et mangfold av kulturmiljø og hvordan disse kan bidra til miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Målet understreker samtidig Norges ansvar for og regjeringens ambisjoner om å følge opp FNs bærekraftsmål og Agenda 2030.

Nasjonalt mål 3

Et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.

Målet understreker at et mangfold av kulturminner, kulturmiljøer og landskap skal tas vare på som ressurser og grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk. Målet viderefører essensen i det tidligere strategiske målet for kulturminnepolitikken som ble lagt fram i St.meld. nr. 16 (2004–2005) Leve med kulturminner.

Kultur og bærekraftsmål

Det er økende bevissthet rundt kulturarven som verdiskaper. Kulturarven kan være med på å utvikle livskraftige lokalsamfunn og være grunnlag for næringsutvikling. På denne måten kan kulturarven være en samfunnsressurs. St.meld. Nr. 16 (2004-2005) Leve med kulturminner, viser til flere eksempler hvor "Vern gjennom bruk" har vært en vellykket strategi som har åpnet for nye utviklingsmuligheter.

Kulturarven kan dekke ulike aspekter av den sosiale dimensjonen i bærekraftsbegrepet. Kulturarv har betydning for identitet, tilhørighet, livskvalitet og helse. Kulturmiljøet kan tilføre opplevelser og kunnskap som kan vekke nysgjerrighet og motivere til utdanning og læring.

FNs bærekraftsmål nr. 11, bærekraftige byer og samfunn, handler om å gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige. I delmål 11.4 presiseres et mål om styrket innsats for å verne om og sikre verdens kultur- og naturarv. By- og stedsutvikling spiller en viktig rolle i en bærekraftig utvikling. De fysiske omgivelsene har innvirkning på menneskers liv og livskvalitet. Kulturmiljøet kan fremme inspirerende omgivelser, oppmuntre til fysisk og sosial aktivitet, motvirke ensomhet og skape trygghet.

I agenda 2030 kommer det fram at kultur, kulturarv og kreativitet har betydning for menneskeheten og har et stort potensial for å bidra til miljømessige, sosiale og økonomiske mål innenfor flere av de 17 bærekraftmålene. I tillegg til bærekraftsmål 11, kan verdensarv omhandle målene 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst, 12 ansvarlig forbruk og produksjon, 13 stoppe klimaendringene og 16 fred og rettferdighet. Endringer i arealbruk kan være en trussel både mot naturmangfold og kulturmiljø. Konsekvensene av klimaendringene kan true kulturhistoriske verdier. Byvekst, fortetting og kompakt byutvikling kan legge press på verdifulle kulturhistoriske bymiljøer og landskap.

Rapporten Cultural Heritage Counts for Europe viser eksempler på hvordan kulturarv også kan være positivt for økonomien. Rapporten peker på at kulturarv har miljømessige, sosiale, kulturelle og økonomiske effekter, både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

Kulturmiljøpolitikken generelle verdigrunnlag er basert på at kulturmiljø representerer både miljømessige, kulturelle, sosiale og økonomiske verdier. Det har betydning for enkeltmenneskers identitet, trivsel og selvforståelse. Det gir steder særpreg og egenart, og er en ressurs for lokalsamfunns- og næringsutviklingen. Ved vurdering av de enkelte kulturminnenes bevaringsverdi har kulturmiljøforvaltningen i Norge delt kulturmiljøverdiene i tre hovedkategorier: Kunnskap, opplevelse og bruk. Kulturmiljøforvaltningen har gått fra å ha oppmerksomhet rettet først og fremst på vern av det enkelte kulturminnet, til å fokusere på menneskene og kulturmiljøets betydning for samfunnet i et langsiktig perspektiv.

«Kulturminner og kulturmiljøer kan gi en opplevelse av tilhørighet til et lokalsamfunn og en følelse av samhørighet på tvers av tid og rom, men de kan også gi nye perspektiver gjennom undring og refleksjon.»

(Klima- og miljødepartementet, 2020, s. 21).



UNESCO

UNESCO er FNs organisasjon for utdanning, vitenskap, kultur og kommunikasjon, og har som mål å fremme samarbeid for å bidra til fred og sikkerhet mellom nasjoner. Organisasjonen arbeider med identifisering, beskyttelse og bevaring av kultur- og/eller naturarv som utgjør en felles arv som er umistelig for hele menneskeheten, på tvers av landegrensene. Disse kultur- og/eller naturarvområdene kan, etter en nominasjonsprosess, bli skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste, dersom de oppfyller ett eller flere kriterier.

UNESCOs konvensjon om vern av verdens kultur- og naturarv, også kalt verdensarvkonvensjonen, har som mål å verne kultur- og naturarv med fremragende universell verdi sett fra et historisk, kunstnerisk, vitenskapelig eller estetisk perspektiv. Kulturarv omhandler monumenter, bygningsgrupper og steder med historisk, estetisk, arkeologisk, vitenskapelig, etnologisk eller antropologisk verdi. Naturarv omhandler fremragende fysiske, biologiske og geologiske formasjoner, habitater for truede arter av dyr og planter og områder med vitenskapelig, bevaringsverdig eller estetisk verdi. Verdensarvlisten omfatter i dag over 1000 steder og inneholder steder med både kultur- og naturarv (UNESCO World Heritage Centre, 2008).

Historie

UNESCO sin historie startet i 1959 med en innsamlingskampanje for å redde Abu Simbel-templene ved vestbredden av Nilen. I forbindelse med dette arbeidet ble det utarbeidet et utkast til konvensjonen om vern av kulturarv. Deretter ble verdensarv diskutert i ulike fora, som i Det hvite hus i USA og i IUCN (International Union for Conservation of Nature). I etterkant av en FN konferanse om menneskelig miljø i Stockholm i 1972, ble det utarbeidet et forslag om «konvensjon om beskyttelse av verdens kultur- og naturarv». Konvensjonen ble utarbeidet i samarbeid mellom IUCN, ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) og UNESCO, og ble vedtatt av UNESCOs generalforsamling i Paris den 16. november 1972 (UNESCO World Heritage Centre, 2008).

UNESCOs målsetninger

UNESCO har som oppgave å oppmuntre nasjoner til å signere verdensarvkonvensjonen og å sikre at verdensarven blir beskyttet, forvaltet og formidlet. Videre skal de oppmuntre stater til å nominere nye verdensarvsteder og hjelpe nasjonene til å ta vare på verdensarvverdiene. Dersom et verdensarvområde er truet av ødeleggelse, kan UNESCO tilby nødhjelp og assistanse. UNESCO skal også oppfordre til lokal deltakelse og internasjonalt samarbeid for å ta vare på verdensarvverdiene (UNESCO World Heritage Centre, 2008).

Verdensarvkomitéen og verdensarvfondet

Verdensarvkomitéen består av representanter fra 21 medlemsstater som blir valgt av generalforsamlingen for perioder opp til 6 år. Komiteen har som oppgave å implementere verdensarvkonvensjonen, å definere bruken av verdensarvfondet, samt å gi økonomisk støtte etter forespørsel fra medlemsstatene.

Verdensarvfondet ble dannet i 1972 av verdensarvkonvensjonen og har som mål å hjelpe nasjoner med å identifisere, bevare og promotere verdensarvområdene sine. De får inn midler fra nasjonene gjennom pliktige og frivillige midler. I tillegg får de inn midler fra frivillige donasjoner, fondsmidler donert til spesielle formål, partnerskap, inntekter fra salg av Verdensarvpublikasjoner og gjennom private donasjoner (UNESCO World Heritage Centre, 2008).

UNESCO og Norge

Norge ratifiserte verdensarvkonvensjonen 12. mai i 1977, fem år etter at den ble vedtatt av UNESCOs generalforsamling. Norge sitter nå i UNESCOs verdensarvkomité for perioden 2017-2021 (UNESCO u.å.) og det er dermed knyttet ekstra forventninger og ønsker om god forvaltning av Norges verdensarvsteder. I Norge er det åtte steder på UNESCOs liste over verdens kultur- og naturarv:

- Bryggen i Bergen (1979)
- Urnes stavkirke (1979)
- Røros bergstad og Circumferensen (1980 og 2010)
- Bergkunsten i Alta (1985)
- Vegaøyen (2004)
- Struves meridianbue- fire norske punkter (2005)
- Vestnorsk fjordlandskap- Geirangerfjorden og Nærøyfjorden (2005)
- Rjukan-Notodden industriarv (2015)



Bryggen i Bergen



Urnes stavkirke



Røros bergstad og Circumferensen



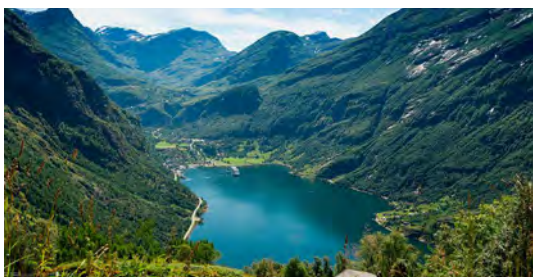
Bergkunsten i Alta



Vegaøyen



Struves meridianbue



Vestnorsk fjordlandskap



Rjukan-Notodden industriarv

Forvaltning

Alle Norges verdensarvområder har verdensarvkoordinatorfunksjoner, verdensarvråd og forvaltningsplaner. For seks av de åtte områdene er det etablert verdensarvsentere (per 01.01.2020), men målet er å etablere verdensarvsentere på alle. Urnes stavkirke er nå i planfasen i etableringen av nytt verdensarvsenter, mens det for Struves medianbue er planer om å starte et forprosjekt for verdensarvsenter.

Istandsetting og skjøtsel av verdensarven er vektlagt og tilstanden til verdensarvområdene er generelt sett forbedret etter at de fikk verdensarvstatus. Likevel er det stort behov for innsats innenfor skjøtsel, vedlikehold og formidling for å ta vare på og videreformidle verdensarvverdiene (St.meld.nr 16).

Klima- og miljødepartementet har hovedansvar for oppfølging av konvensjonen, samtidig som fylkeskommunene og kommunene spiller en avgjørende rolle for å sikre de verdiene som ligger til grunn for verdensarvstatusene, gjennom planlegging. Ifølge Meld. St. 16 (2019-2020), skal «enhver form for næringsvirksomhet tilknyttet kulturmiljø skje på en måte som ivaretar kulturmiljøverdiene. Bruken må være bærekraftig og tilpasses det enkelte sted.»

Mål fra Meld. St. 16 (2019-2020):

«De norske verdensarvområdene skal utvikles som fyrtårn for den beste praksisen innen natur- og kulturminneforvaltning når det gjelder tilstand, forvaltning og formell beskyttelse».

Status: «De åtte verdensarvområdene er av svært ulik karakter og omfang og med variasjon i den tekniske tilstanden. Mange bygninger er satt i stand, skjøtsel og formidling er forbedret, men mye gjenstår. Flere av kulturminnene innenfor hvert av verdensarvområdene hører også inn under andre bevaringsprogram».

Verdensarv og reiseliv

Verdensarv er en velkjent merkevare innenfor reiseliv og steder med verdensarvstatus får ofte en stor øke i turisme når de kommer på verdensarvlista. Turismen fører med seg midler, inntekter og arbeidsplasser som kan være en viktig bidragsyter til lokalsamfunnet (UNESCO World Heritage Centre, 2008).

På den andre siden kan også masseturisme føre til at verdensarvområder blir truet som følge av økt slitasje som igjen gjør det vanskeligere å håndtere og bevare verdensarvstedene. Det kan man for eksempel se på den kinesiske mur. Et annet dilemma innenfor verdensarvturisme er at ønsket om mer turisme går på bekostning av ønsket om å bevare verdiene. Da kan man få en situasjon der man er mer opptatt av inntektene turismen gir, enn å bevare verdensarven for kommende generasjoner.

Håndtering av turisme i Norge er dermed viktig, og skal ifølge Meld. St. 16 (2019-2020) skje etter beste praksis internasjonalt. På denne måten skal forvaltningen og håndteringen av verdensarvområdene fungere som gode eksempler for andre kulturarv- og naturdestinasjoner.



Figur 1.2: Verdensarvstedene genererer mye turisme, men for mye turisme kan igjen gjøre det vanskeligere å bevare dem.

Kriteriene for verdensarvstatus

Verdensarvskomiteéen har laget ti kriterier for verdensarvstatus, der områder har fremragende universell verdi dersom det tilfredsstillende ett eller flere av følgende kriterier:

- i. Representere et mesterverk av menneskelig skaperkraft
- ii. Kunne vise til hvordan viktige menneskelige verdier har blitt utvekslet innen et gitt tidsrom eller innen et kulturelt område - verdier som viser utviklingen innen arkitektur eller teknologi, monumentalkunst, byplanlegging eller landskapsutforming
- iii. Være et unikt, eller i alle fall eksepsjonelt, vitnesbyrd om en kulturtradisjon eller en sivilisasjon som enten fortsatt lever, eller som har forsvunnet
- iv. Være et fremragende eksempel på en bygningstype, et arkitektonisk eller teknologisk miljø eller et landskap som illustrerer en viktig fase eller viktige faser av menneskenes historie.
- v. Være et fremragende eksempel på en tradisjonell bosetting eller tradisjonell bruk av land eller sjø, som er representativ for en kultur (eller flere kulturer), eller for menneskelig sameksistens med omgivelsene, særlig dersom den er truet som følge av irreversible endringer
- vi. Være direkte eller nært forbundet med begivenheter eller levende tradisjoner, med ideer eller tro, eller med kunstneriske og litterære arbeider av fremragende universell betydning. (Komiteen mener at dette kriteriet fortrinnsvis bør brukes sammen med andre kriterier.)
- vii. Omfatte enestående naturfenomener eller områder med eksepsjonelt vakker natur og estetisk verdi
- viii. Være fremragende eksempler som representerer viktige faser av jordas historie, herunder vitnesbyrd om den biologiske evolusjonen, viktige pågående geologiske prosesser som former landskapet, eller viktige geomorfologiske eller fysiografiske elementer
- ix. Være fremragende eksempler som representerer pågående økologiske og biologiske prosesser, som er viktige for utviklingen av jord-, ferskvanns- eller kystøkosystemer, eller marine økosystemer og plante- eller dyresamfunn
- x. Inneholde de viktigste og mest betydningsfulle naturlige habitatene for bevaring av biologisk mangfold, herunder slike som omfatter truede arter, som har fremragende universell verdi sett fra et vitenskapelig eller bevaringsmessig synspunkt

«Se på [verdensarv]stedene som varder... De viser vei til en større erkjennelse av at klodens natur- og kulturkapital er et felleseie; verdensarvstedene er landemerker som minner oss på at deres beliggenhet er uavhengig av landets rikdom eller politiske makt. De gir besøkende større forståelse for og innsikt i sin egen plass i Jordens historie.»

(Endresen, 2017).

UNESCOs fareliste

Rundt om i verden blir områders verdensarvstatus truet av ulike farer. Dette kan være på grunn av væpnede konflikter og krig, jordskjelv og andre naturødeleggelser, forurensning, ulovlig jakt, ukontrollert urbanisering og overturisme. Ifølge verdensarvkonvensjonen fra 1972, kan områder innskrevet på verdensarvlista bli satt på lista over verdensarv i fare dersom området trenger store tiltak, og har bedt om hjelp for å beskytte verdiene.

I dag er 53 av de til sammen 1121 objektene på verdensarvlista satt på farelista. Når verdensarv blir satt på farelista, kan verdensarvskomiteén tildele øyeblikkelig hjelp i form av midler fra verdensarvfondet. Samtidig blir det internasjonale samfunnet informert om problemstillingene ved at verdensarven blir synliggjort på farelista, som igjen gir nasjoner mulighet til å reagere på bevaringsbehovene. Ved å føre et verdensarvområde på farelista, kan det i mange tilfelle føre til handling, som kan redde verdensarvverdiene. Målet er å restaurere verdensarvverdiene slik at området kan strykes fra farelista.

Dersom et område mister de karaktertrekkene som var grunnlaget for verdensarvnominasjonen, kan verdensarvskomiteén velge å fjerne verdensarvstedet både fra farelista og verdensarvlista (UNESCO World Heritage Centre, 2008). Dette skjedde med Dresden (se side 21).

For å bli innskrevet på farelista må verdensarvområde møte minst ett av kriteriene for enten kultur- eller naturobjekter, som er listet opp på neste side:

For kulturobjekter

Konstatert fare

Verdensarven står overfor spesifikk og påvist overhengende fare, slik som:

- Alvorlig forringelse av materialer
- Alvorlig forringelse av struktur og/eller dekorative trekk
- Alvorlig forringelse av sammenhengen i arkitektonisk planlegging eller byplanlegging
- Alvorlig forringelse av urbane og landlige rom, eller det naturlig miljøet
- Betydelig tap av historisk autensitet
- Viktig tap av kulturell betydning

Potensiell fare

Verdensarven blir møtt med trusler som kan ha skadelige effekter på verdensarvens iboende egenskaper, slik som:

- Endring av juridisk status for eiendommen som reduserer graden av beskyttelse
- Mangel på bevaringspolitikk
- Trussler fra regionale planprosjekter
- Trussler fra effekter av byplanlegging
- Utbrudd eller trussel om væpnet konflikt
- Truende virkninger av klimatiske, geologiske eller andre miljøfaktorer

For naturobjekter

Konstatert fare

Verdensarven står overfor spesifikk og påvist overhengende fare, slik som:

- En alvorlig nedgang i bestanden av truede arter eller andre arter med enestående universell verdi som verdensarvområdet ble etablert for å beskytte. Enten på grunn av naturlige faktorer, som sykdommer, eller menneskeskapte faktorer, som krypskyting
- Alvorlig forringelse av eiendommens naturlige skjønnhet eller vitenskapelige verdi, som ved menneskelig bosetting, bygging av reservoa rer som oversvømmer viktige deler av eiendommne, industri- og landbruksutvikling, inkludert bruk av plantevernmidler og gjødsel, store offentlige arbeid, gruvedrift, forurensning, hogst, skogbruk m.m.
- Menneskelig inngrep ved grenseområdene eller i oppstrøms områder som truer eiendommens integritet

Potensiell fare

Verdensarven blir møtt med trusler som kan ha skadelige effekter på verdensarvens iboende egenskaper, slik som:

- En modifisering av lovens beskyttelsesstatus i området
- Planlagte gjenbosettings- eller utviklingsprosjekter innenfor verdensarvområdet eller slik lokalisert at innvirkningene truer verdensarven
- Utbrudd eller trussel om væpnet konflikt
- Styringsplanen eller styringssystemet mangler eller er mangelfull, eller ikke fullstendig implementert
- Truende virkninger av klimatiske, geologiske eller andre miljøfaktorer

Internasjonale eksempler

Utbygging og bevaring er to faktorer som strider imot hverandre. Om en skal planlegge for nye muligheter i et verdensarvområde, bør man heve blikket og se hvordan andre nasjoner har håndtert lignende utfordringer.



Foto: Bert Leandersson

Figur 1.3: Vegstrekingen gjennom verdensarvområdet i Tanumshede i Sverige.

Dresden, Tyskland

Dresden Elbe Valley ble innskrevet på UNESCOs verdensarvliste som et kulturlandskap i 2004. Kulturlandskapet strekker seg rundt 18 km langs elven og består av lave enger, Pillnitz-palasset og Dresden sentrum med sine mange monumenter og parker fra 1500- til 1900-tallet. Landskapet har også forstadsvillaer og hager fra 1800- og 1900-tallet med verdifulle naturlige trekk. Noen terrasserte skråninger langs elven brukes fortsatt til vindyrking, og noen gamle landsbyer har beholdt sin historiske struktur og elementer fra den industrielle revolusjonen, spesielt den 147 meter lange Blue Wonder-stålbrosen, hengekabelbane og funicular. Passasjerdampskipene som er de eldste fra 1879 og verftet er fortsatt i bruk (UNESCO, u.å.).

Verdensarvkomiteen besluttet å fjerne Dresden Elbe Valley fra UNESCOs verdensarvliste på bakgrunn av byggingen av en firefeltsbro i kulturlandskapet, noe som medførte at området ikke klarte å beholde sin "enestående universelle verdi". Verdensarvkomiteen påpeker at Tyskland kan presentere en ny nominasjon relatert til Dresden i fremtiden. Området kan anses å være av enestående universell verdi, dersom området presenteres under andre kriterier og grenser (UNESCO, 2009). I et slikt tilfelle av verdensarvsted som omfatter både by og kulturlandskap er utfordringen med bevaring vanskelig.

Sted: Dresden, Tyskland



Størrelse: 19,3 daa
Buffersone: 12,4 daa
Status: Tatt av lista (2009)

Verdensarvobjekter: Kulturelt landskap fra 1800- og 1900-tallet langs Elben

Kriterier: ii, iii, iv og v

Relevans: Brobygging førte til fjerning fra lista



Figur 1.4: Dresden Elbe Valley ble fjernet fra verdensarvlisten etter bygging av bro.

Drottningholm, Sverige

Drottningholm slott som ligger på øya Lovön nær Stockholm, er en eksepsjonelt godt bevart helhet/samling av hager og bygninger. Det inkluderer Drottningholm Slott, slottsteater, den kinesiske paviljongen, Kantongaten, hagene og Malmen som har blitt brukt som sommeropphold fra barokken og frem til i dag – og er det nåværende hjemmet til den svenske kongefamilien. Området ble innskrevet på verdensarvlisten i 1991 under kriterium (iv) som et enestående eksempel på en type bygning, eller arkitektonisk ensemble som illustrerer en betydelig scene i menneskets historie (UNESCO, u.å.).

Forvaltningsplanen for verdensarvområdet ble vedtatt i 2007. I Forvaltningsplanen er det foreslått en buffersone der grensene sammenfaller med naturreservatet ved Lovön, som ble etablert i slutten av 2015. Området med naturreservatet vil styrke beskyttelsesnivået for Drottningholm, og dagens utvikling i infrastrukturen vil påvirke området i fremtiden. Veg 261 gikk gjennom verdensarvområdet lenge før nominasjon, men trafikksituasjonen har endret seg betydelig. Foreløpige utredninger av verdensarvområde indikerer negative påvirkninger i forhold til funksjonelle, visuelle og støyforstyrrelser under byggingen av forlengelsen Stockholm Bypass og Ekerö. Det forventes at disse endringene kan skape permanente visuelle endringer i landskap når veg 261 er fullført (Trafikverket, 2012).

Sted:	Drottningholm, Sverige 
Størrelse:	1, 62429 daa
Buffersone:	32, 2763 daa
Status:	På verdensarvlista
Verdensarvobjekter:	Godt eksempel på 1700-talls Europeisk kongelig residens
Kriterier:	iv
Relevans:	Mye trafikk nær verdensarvstedet. KUVA er gjennomført.

Figur 1.5: Drottningholms unike arkitektur.



Hvordan har de løst det?

Stockholm Bypass-prosjektet er en ny nord-sør motorvegforbindelse på 21 km lang, vest for Stockholm og skal bygges som en tunnel under øya Lovö. To vegkryss forbinder motorvegen med den eksisterende Ekerövegen, som går gjennom området til verdensarven. Disse kryssene vil være lokalisert i det omkringliggende kulturlandskapet som fungerer som en buffersone for verdensarvområdet. Plasseringen av kryssene har fått tillatelse fra regjeringen, så lenge de fastsatte betingelsene er oppfylt, og alternativene ikke har vært underlagt KUVA. Ekerö Road-prosjektet tar sikte på å forbedre kollektivtransporten mellom Ekerö og fastlandet ved å justere og utvide den eksisterende vege med en bussbane (Trafikverket, 2012).

Den svenske transportetaten (Trafikverket) har satt i gang prosessen for vurdering av kulturminner ved oppdrag fra den svenske Riksantikvaren. Den tar for seg de potensielle konsekvensene av to infrastrukturprosjekter, Stockholm Bypass og Ekerö på verdensarvområdet Drottningholm. Målet for KUVA-analysen er å identifisere omfanget og betydningen av virkningen som de to prosjektene kan ha på den enestående universelle verdien av verdensarvområdet Drottningholm.



Figur 1.6: Kart over verdensarvområdet.

I prosjektet Stockholm-Bypass har det blitt gjennomført en mulighetsstudie, en foreløpig vegplan og en endelig reguleringsplan. I henhold til svensk lovgivning inkluderer disse planprosessene en omfattende offentlig høringsprosess med nasjonale og kommunale myndigheter. Ulike alternativer og deres innvirkning på kulturmiljøet er presentert og diskutert. Den svenske regjeringen har gitt tillatelse til plassering av bypass fra Stockholm, i henhold til miljøreglene. Med denne avgjørelsen har områdene av internasjonal interesse for kulturmiljøet på Lovö blitt tilsidesatt av nasjonale interesser. Regjeringens beslutning stiller imidlertid flere forutsetninger for de påfølgende planene. Etter regjeringens vedtak, og etter en bred høringsprosess, har den svenske transportetaten besluttet å lokalisere to vegkryss på Lovö. KUVA-prosessen avviker fra disse beslutningene, da KUVA-analysen er basert på forslaget om at vege vil bli utvidet med en ekstra bussbane. Denne vurderingen er basert på den nye ICOMOS-veiledningen. De foregående vurderingene av miljøpåvirkning og kulturlandskapsanalyse omhandler de samlede virkningene på kulturmiljøet, og de er blitt brukt som grunnlagsdata. KUVA-analysen inkluderer en mulighet til å utvikle løsninger i tråd med verdiene på verdensarvstedet samt den svenske regjeringens forutsetninger (Trafikverket, 2012).


Vil du lese mer om konsekvensutredning for kulturarv – Drottningholm?

Gå inn på linken under: https://www.trafikverket.se/contentassets/8490f85abc0c491e-97954d7ec3e3d639/arkiv/hia_forbifart_stockholm_20120201.pdf

Tanum, Sverige

Helleristningene i Tanumshede ble skrevet inn på verdensarvlista i 1994. Arven ligger i den nordlige delen av Bohuslän i Vest-Sverige, og er en kunstnerisk prestasjon for sine rike og varierte motiver – og for den kulturelle og kronologiske enheten bergkunst uttrykker. Helleristningene avslører livet og troen på mennesker som bodde i den nordiske regionen i bronsealderens Europa, og er bemerkelsesverdig for deres store antall og enestående kvaliteter. Området er et kulturelt landskap med en kontinuitet i bosetning og konsistens i arealbruk. Helleristningene i Tanum representerer en kunstnerisk prestasjon gjennom sine dyktige og detaljerte skildringer av dyr, mennesker, skip, våpen og symboler fra bronsealderen (UNESCO, u.å.).

En betydelig andel av utskjæringene er godt bevart, men noen få utsatte steder er i ferd med å fortsette forringelse. En oppgradering av E6, som krysser deler av verdensarvområde var planlagt på samme tidspunktet som området kom på verdensarvlisten i 1994. Svenske myndigheter jobbet sammen

Sted:	Tanum, Sverige 
Størrelse:	41, 37 daa
Buffersone:	Ingen buffersone
Status:	På verdensarvlista
Verdensarvobjekter:	Helleristninger som fremstår som kulturell og kronologisk enhet
Kriterier:	i, iii og iv
Relevans:	Brukte landskapsanalyse og rasteplass som virkemiddel



Figur 1.7: Helleristningene i Tanum.

med verdensarvsenteret og ICOMOS og nådde en tilfredsstillende løsning i 2009 for å beskytte gjenstandene for at de skulle opprettholde «den fremragende universelle verdien» (UNESCO, u.å.).

I 2015 ble den siste etappen av motorvegen som er åtte kilometer lang og 18,5 meter bred etablert. Vegstrekninger ligger midt i UNESCOs verdensarv Tanums Helleristninger. Et grunnleggende trinn i siste prosess inkluderte opprettelse av en rasteplass i forbindelse med den nye E6, som en inngangsport til verdensarvområdet (UNESCO, u.å.). Designet er preget av enkelhet og nøyaktige løsninger med respekt for stedet og omgivelsenes naturlige og kulturelle verdier. Planens utforming og beliggenhet presenterer historie og kontekst, dette forsterker også fristelsen til å besøke de spennende omgivelsene i verdensarvområdet. Løsningen til nye E6 mellom Pålen – Tanumshede ble også belønnet med Trafikverkets arkitekturpris i 2017 (Infrasverige, 2017).

Hvordan ble veg gjennom verdensarvområdet løst?

Josefine Lenning (2020) fra Trafikverket i Sverige trekker frem at man gjennom arbeidet med en landskapsanalyse for verdensarvområdet, kom til gode løsninger vedrørende verdensarvverdiene og trasévalg gjennom området. Landskapsanalysen ble brukt som metode for å identifisere hvilke verdier som var på stedet, for å skape diskusjon og gode løsninger for vegen. Analysen var avgjørende for å løse konflikter mellom kultur- og naturhensyn.

Vegen ble til slutt lagt i landskapet, med bruk av tunnelløsninger på deler av strekningen. En rasteplass høyt i landskapet skulle fungere som

en læringsarena der publikum fikk utsyn over landskapet og lettere kunne se sammenhengen i verdensarven. Gjennom rasteplassen får man mulighet til å formidle kultur- og naturarven til folk som vanligvis ikke oppsøker museum, og på denne måten vekke interesse hos flere. Rasteplassen tilførte dermed verdier til verdensarvområdet og la til rette for videre bruk av området.

Området ble også utfordret av ny utbygging av elleve vindturbiner som ligger omtrent 5 km nordøst for verdensarv-området. Vindturbinene ble godkjent i henhold til svensk lovgivning – på bakgrunn av studier som indikerte at innvirkningen på områdets fremragende universelle verdi var ubetydelig (UNESCO, u.å.).



Figur 1.8: Rasteplass med utsikt over verdensarvområdet.

Liverpool, Storbritannia

Liverpool ble innskrevet på verdensarvlista i 2004. Byen har historiske sentrum og havneområde som har vært et av verdens største handelssentre på 1700-, 1800- og begynnelsen av 1900-tallet. Området består av en rekke kommersielle bygninger og offentlige bygninger – inkludert Pier Head, Royal Liver Building, Cunard Building og Port of Liverpool Building. Liverpool spilte en grunnleggende rolle i veksten av det britiske imperiet. Byen hadde den viktigste havnen for massebevegelsen av mennesker, for eksempel slaver og emigranter til Nord-Amerika.

Liverpool var en pioner innen utviklingen av moderne havneadministrasjon, havneteknologi og transportsystemer. De seks seksjonene av område er fredet som verneområder i henhold til bestemmelsene i lov om planlegging fra 1990. I tillegg er det flere detaljerte hovedplaner for område, og bevaringsplaner for de enkelte bygningene. Det er også utarbeidet en fullstendig forvaltningsplan for området, og de seks historiske gjenstandene overvåkes av Liverpool World Heritage Site Steering Group. Da området ble skrevet inn på verdensarvlista, ba verdensarvskomiteen at høyden på eventuelle nybygginger i området ikke skulle overstige høyden på strukturer i de umiddelbare omgivelsene. En skal også ivareta steds karakter, ved å respektere kvalitetene i det historiske området (UNESCO, u.å).

Sted:	Liverpool, Storbritannia 
Størrelse:	1,36 daa
Buffersone:	7,505 daa
Status:	På farelista
Verdensarvobjekter:	Seks historiske senter og dokkområde som var viktig i industrialiseringen
Kriterier:	ii, iii og iv
Relevans:	Liverpool har også en stor buffersone rundt verdensarvområdet



Figur 1.9: Liverpool med historisk havneområde.

Utfordringer

Noen kulturområder og naturområder er uerstattelig. Verden har derfor et felles ansvar for å ivareta disse områdene for kommende generasjoner. Kulturarven påvirkes av flere faktorer og utfordres av krig, konflikt, naturkatastrofer, forurensning, ukontrollert urbanisering og turisme. I de siste årene har UNESCOs verdensarvskomite behandlet en rekke tilstandsrapporter knyttet til trusler og utfordringer mot verdensarvområder.

Eksempel på prosjekter som utfordrer verdensarven er blant annet veger, bruer, høye bygninger og nye typer infrastruktur for eksempel vindkraftanlegg.

For at ICOMOS skal kunne evaluere potensielle trusler trenges det felles analyseverktøy. Selv om konsekvensutredninger for kulturarv eller ivaretagelsen av kulturarv eksisterer i mange nasjoner, er ikke disse analyseverktøyene tilstrekkelige i en verdensarvkontekst.



Foto: Ismail Mahammed

Figur 1.10: Dårlig vedlikehold og mangel på bruk, slik som her på Tinnosbanen, kan være en utfordring for bevaring av verdensarvverdiene.

Konsekvensutredning for kulturarv (KUVA)

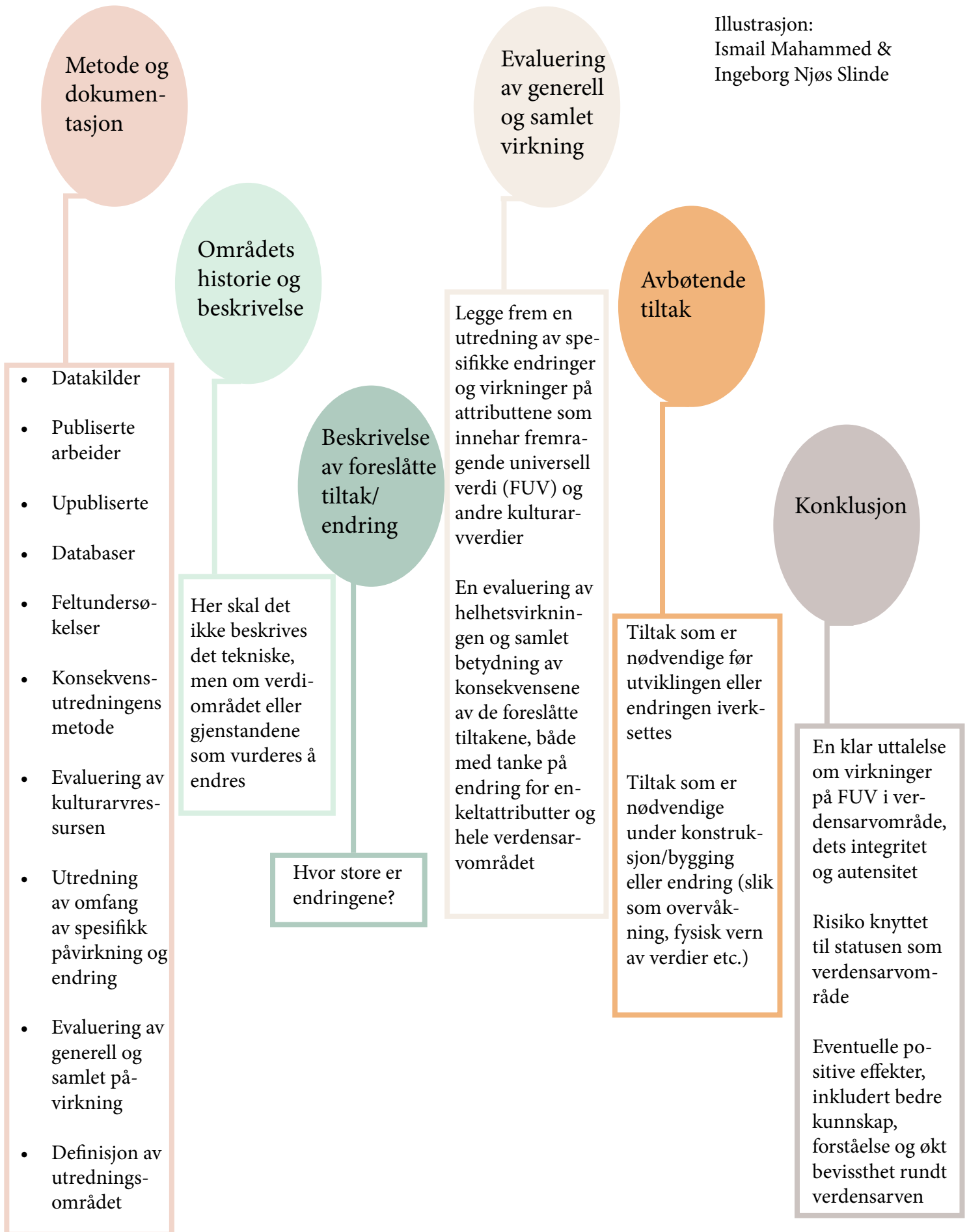
Konsekvensutredninger for kulturarv (KUVA) er et analyseverktøy av ivaretagelse knyttet til verdensarvområder på tilfredsstillende måte. Analyseverktøyet er utviklet av ICOMOS og skal brukes som redskap for områder eller gjenstander som har “Fremragende Universell Verdi” – og analyseverktøyet er beregnet for ledere, utviklere, konsulenter og beslutningstakere. Dette innebærer at verdensarvområdene ses på som avgrensede enhet og at virkninger på gjenstandene som har “Fremragende Universell Verdi” skal vurderes på en systematisk og konsekvent måte. Det skal fortsatt benyttes moderne teknikker og metoder for å innhente kunnskap.

KUVA er et analyseverktøy for å ivareta verdensarven. KUVA erstatter ikke andre analysemetoder som f.eks konsekvensanalyse, steds- eller landskapsanalyser.

Hva bør en KUVA inneholde ?

Innholdet i en KUVA-rapport bør gi dokumentasjon som gjør at beslutninger kan tas på en klar, transparent og praktisk måte. Detaljeringsgrad bestemmes avhengig av området og de foreslåtte endringene.

På neste side er de viktigste delene av en KUVA listet opp.



Matrisene under skal brukes ved utredning av virkninger på et område som har fremragende universell verdi (FUV). KUVA-rapporten må vise hvordan enhver gjenstand knyttet til Fremragende Universell Verdi blir vurdert, deretter illustrere hvordan resultatene for hvert kulturarvattributt er fremskaffet, individuelt eller kollektivt. Matrisene beskriver omfang av endring/virkning og om betydningen av virkningen er positiv eller negativ. Dersom virkningene er negative, bør det settes i gang avbøtende tiltak. Det er også nødvendig å utrede hvilke virkninger nye tiltak kan ha på områdets integritet og autenticitet – fordeler og ulemper må vurderes med stor forsiktighet.

BETYDNING AV KULTURARVSVERDI	OMFANG OG GRAD AV ENDRING/VIRKNING				
	Ingen endring	Ubetydelig endring	Liten endring	Moderat endring	Stor endring
Meget høy for attributter som uttrykker FUV i verdensarvområder	BETYDNINGEN/EFFEKTEN AV ENDRINGER (ENTEN NEGATIV ELLER POSITIV)				
	Nøytral	Liten	Moderat/ Stor	Stor/Meget stor	Meget stor

Figur 1.11: Omfang og grad av endring/virkning matrise.

Øvrige verdier eller attributter	BETYDNING AV VIRKNING (ENTEN NEGATIV ELLER POSITIV)				
	Meget høy	Nøytral	Liten	Moderat/ Stor	Stor/Meget stor
Høy	Nøytral	Liten	Moderat/ Liten	Moderat/ Stor	Stor/Meget Stor
Middels	Nøytral	Nøytral/Liten	Liten	Moderat	Moderat/ Stor
Lav	Nøytral	Nøytral/Liten	Nøytral/Liten	Liten	Liten/ Moderat
Ubetydelig	Nøytral	Nøytral	Nøytral/Liten	Nøytral/Liten	Liten

Figur 1.12: Betydning av virkning matrise.

Litteraturliste

FNs bærekraftsmål og nye mål i kulturmiljøpolitikken:

FN-Sambandet. (2020, 18. Juni) FNs bærekraftsmål. Hentet fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

Klima- og miljødepartementet. (2020). Nye mål i kulturmiljøpolitikken - engasjement, bærekraft og mangfold. (Meld. St. 16 (2019-2020)). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-16-20192020/id2697781/>

UNESCO og fareliste:

Endresen, K. (2017). Verdensarv for alle? Hentet fra <http://www.aftenposteninnsett.no/klimamilj/verdensarv-alle> (lest 21.07.2020)

Klima- og miljødepartementet. (2020). Nye mål i kulturmiljøpolitikken - engasjement, bærekraft og mangfold. (Meld. St. 16 (2019-2020)). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-16-20192020/id2697781/>

UNESCO (u.å.) Verdensarv i Norge. Hentet fra: <https://unesco.no/kultur/verdensarven/verdensarv-i-norge/> (lest 01.07.2020)

UNESCO (2008). World Heritage Information Kit. Hentet fra: <https://whc.unesco.org/en/activities/567/>

UNESCO (u.å.). World Heritage List. Hentet 06.07.20 fra: <https://whc.unesco.org/en/list/>

UNESCO (u.å.). World Heritage in Danger. Hentet 06.07.20 fra: <https://whc.unesco.org/en/158/>

Eksempel Dresden, Tyskland:

UNESCO (u.å.) Dresden Elbe Valley. Hentet 23.06.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/1156/>

UNESCO (25. Juni. 2009) Dresden is deleted from UNESCO's World Heritage List. Hentet 23.06.20 fra <https://whc.unesco.org/en/news/522/>

Eksempel Drottningholm, Sverige:

UNESCO (u.å.) Royal Domain of Drottningholm. Hentet 13.07.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/559/>

Trafikverket (2012) Heritage Impact Assessment
The potential impact of the Stockholm Bypass and Ekerö
Road projec. Hentet 02.07.20 fra https://www.trafikverket.se/contentassets/8490f85abc0c491e97954d7ec3e3d639/arkiv/hia_forbifart_stockholm_20120201.pdf

Eksempel Tanum, Sverige:

Lenning, J. (2020). Møte med landskapsarkitekt Josefine Lenning fra Trafikverket, Sverige. Bryn (02.07.2020).

UNESCO (u.å.) Rock Carvings in Tanum. Hentet 23.06.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/557/>

Infrasverige (29.11.2017) E6 genom världsarv vinner arkitekturpris. Hentet 23.06.20 fra <http://www.infrasverige.se/vatten-avlopp/e6-genom-va-rlds-arv-vinner-arkitekturpris>

Infrasverige (29.11.2017) E6 genom världsarv vinner arkitekturpris. Hentet 23.06.20 fra <http://www.infrasverige.se/vatten-avlopp/e6-genom-va-rlds-arv-vinner-arkitekturpris>

Eksempel Liverpool, Storbritannia:

UNESCO (u.å.) Liverpool - Maritime Mercantile City. Hentet 21.07.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/1150/>

KUVA:

ICOMOS. (2011). Veiledning om konsekvensutredninger for kulturverdesarvområder. Hentet fra: <https://www.riksantikvaren.no/wp-content/uploads/2020/02/ICOMOS-KU-norsk-042018.pdf>

DEL 2

NOTODDEN CASE

I denne delen skal vi introdusere og gjøre rede for arealutfordringene i Notodden. I del 1 har vi gjort rede for FNs bærekraftsmål, generelt om UNESCO og kriterier for å beholde verdensarvstatusen. Vi har også gitt eksempler på steder hvor verdensarvverdiene på ulike måter har kommet i konflikt med arealinngrep, eller om arealinngrep har kommet i konflikt med verdensarvverdier. I Notodden planlegges det å etablere ny E134. Her vil vi introdusere verdensarvområdet Rjukan-Notodden industriarv, og peke på hvilke verdier som ligger til grunn for verdensarvstatusen. Videre vil vi vise hva som er særegent med Notodden og hvordan verdensarven der blir forvaltet. Til slutt følger en gjennomgang av nasjonale og regionale planer for området, med en gjennomgang av konseptvalgutredningen som ble laget i 2011.

Områdebeskrivelse

Notodden er en by og kommune i Telemark og Vestfold fylke, nabobyene er Rjukan og Kongsberg. Kommunen er den tettest befolkede i Aust-Telemark. Sør for kommunen ligger fjellkjeden Lifjell, og i nordvest ligger innsjøen Tinnsjø. Klimaet er temperert med kalde vintre og varme somre. Tinnåa er et vassdrag som går gjennom Notodden og renner ut i Heddalsvatnet.

Dersom det skal bygges ny veg gjennom Notodden, antas det at veglinjen kommer til å havne et sted mellom området nord for Kloumannsjøen og ned til eksisterende vegstrekning E134 (innefor kartutsnittet i figur 2.2).

Sted: Rjukan-Notodden, Norge



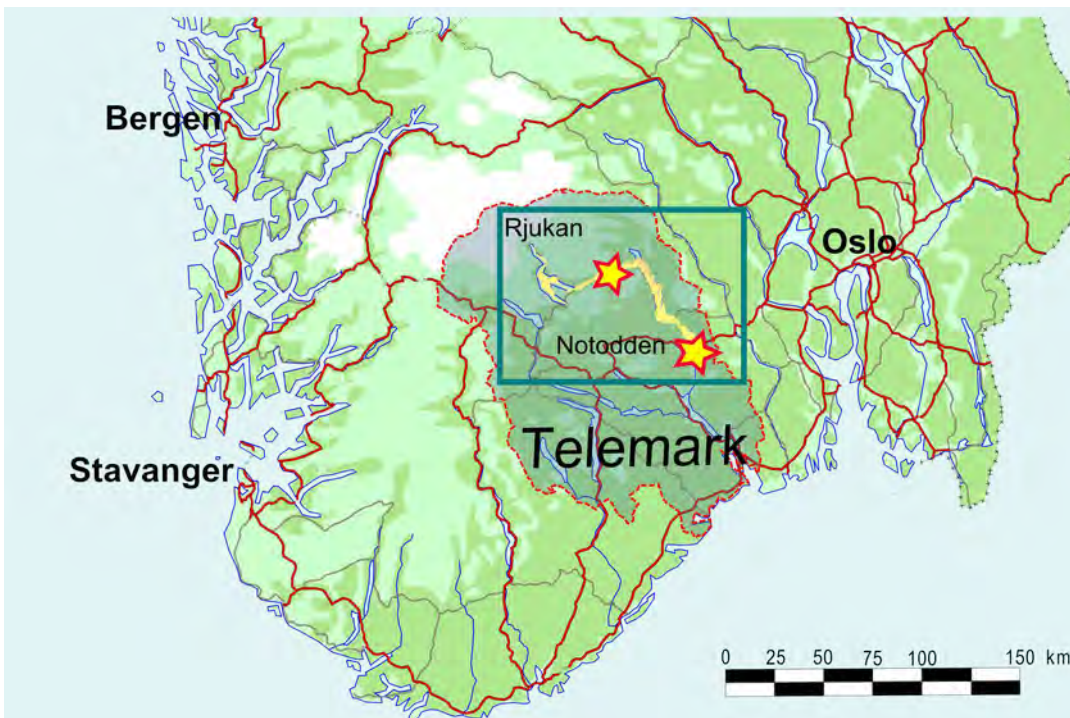
Størrelse: 49,595 daa

Buffersone: 339,676 daa

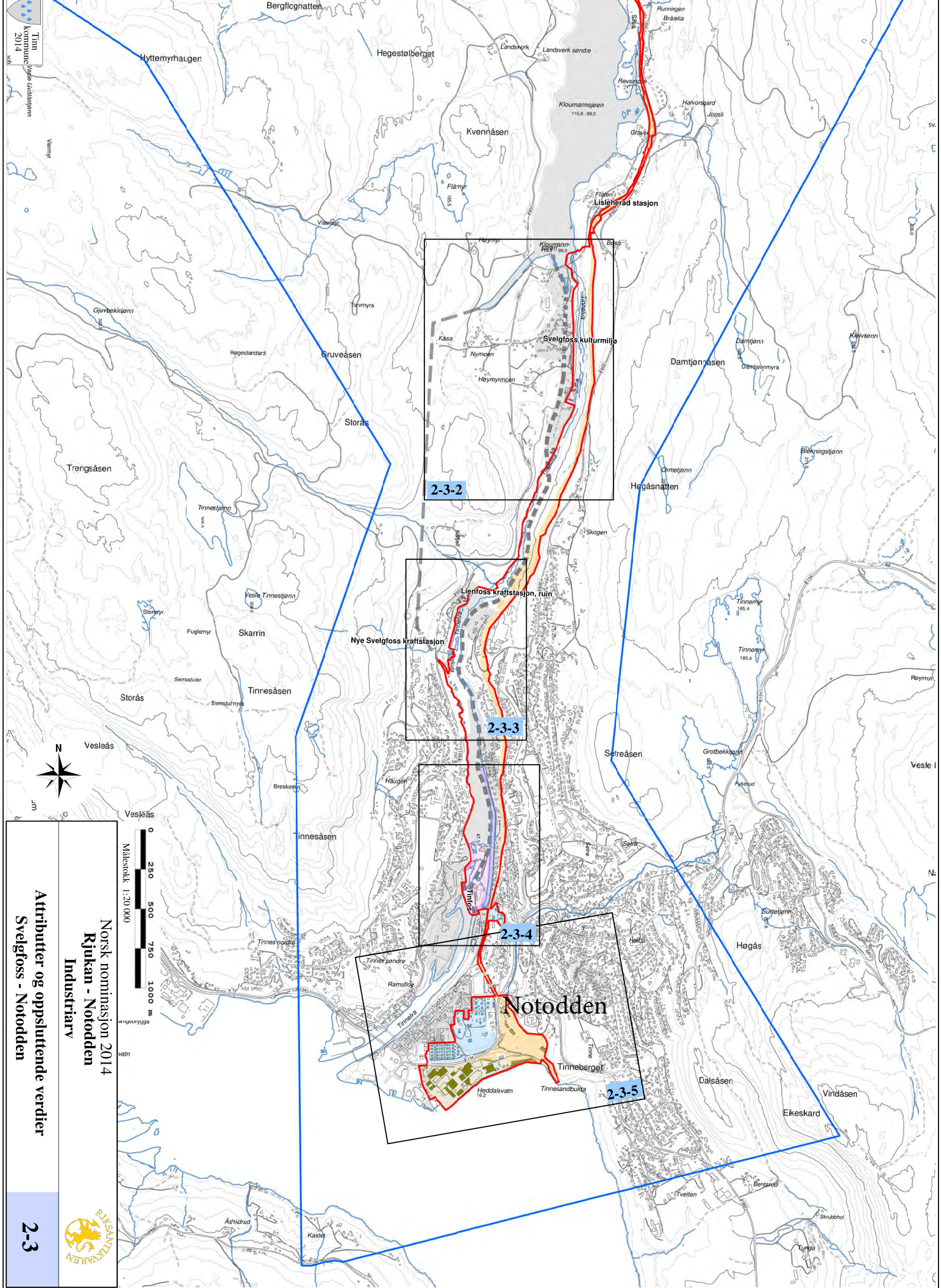
Status: På verdensarvlista

Verdensarvobjekter: Eksepsjonell kombinasjon av industrielle objekter tilknyttet naturlandskapet

Kriterier: ii og iv



Figur 2.1: Kart over Rjukan-Notodden industriarv.



Figur 2.2: Kart som viser Notodden og buffersonen rundt verdensarvområdet.

Historien om Rjukan og Notodden

«Rjukan-Notodden industriarv manifesterer seg som en enestående kombinasjon av industrielle tema og verdier knyttet til landskap som framviser en viktig utveksling i teknologisk utvikling tidlig i det 20. Hundreåret (Norges verdensarv, 2020).»

Ved begynnelsen av 1900-tallet var mulighetene til å frakte elektrisk kraft over lengre avstander begrenset, og det resulterte i at produksjon av varer, samt tilsluttende lokalsamfunn ble etablert der fossefallene og kraften fantes. Etableringen av industri for produksjon av kunstgjødsel ved bruk av store mengder hydroelektrisk kraft, førte til at det ble bygd to bysamfunn; et rundt Rjukan og et rundt Notodden. Hydro bygde 340 boenheter på disse stedene mellom 1907 og 1914. I løpet av noen få år ble det etablert boliger, landhandleri, slakteri, idrettsanlegg, sykehus og skoler – alt man trengte for å få et komplett bysamfunn. Dette førte til at det ble dannet arbeidsplasser, og folk flyttet til de nye byene. Det best bevarte eksempelet i Norge på den andre industrielle revolusjonen var Hydros etablering på Notodden og Rjukan. Norge ble forandret, og man skapte et moderne velferdssamfunn (Gram, 2015).

Søknaden om verdensarvstatus for Rjukan-Notodden industriarv ble overlevert til UNESCO i 2014, der søknaden bygger på fire komponenter knyttet til perioden 1905-1945; kraftproduksjon, fabrikkområdene, transportåren og industrisamfunnet. Kraftproduksjonen omfatter alt av dammer, tunneller, kraftlinjer og kraftstasjoner fra Møsvann til Notodden. Det var her vannkraft ble til elektrisk kraft. Fabrikkområdene sørget

for produksjon av kunstgjødsel, samt biprodukter. Dette omfatter Hydroparkene på Rjukan og Notodden, med bygningsmasse og maskinelt utstyr som lysbueovner og elektrolyserer. Transportåren omfatter de ulike banene og ferjene som sørget for at kunstgjødsel kunne fraktet med tog og båt ut i verden. Den siste komponenten, industrisamfunnet, omfatter bydeler på Notodden og Rjukan. Dette inkluderer boliger, institusjoner, næringsbygg, vegger, parker og alt som var nødvendig for at industriaksen Rjukan-Notodden kunne fungere som et samfunn (Andersen, 2015). Verdensarvområdet er et 93 km langt sammenhengende område som strekker seg fra Møsvannsdammen til vannfronten på Notodden. Kombinasjonen av industrielle tema og verdier i landskapet har gitt Rjukan-Notodden industriarv en plass på UNESCOs verdensarvliste. Området forteller om et stort gjennombrudd i den teknologiske utviklingen som gjorde det mulig å fremstille kjemisk industriell gjødsel. Elektrisk produksjon, industri og transportsystem er sammenvevde temaer som er vesentlige for verdensartatusen.



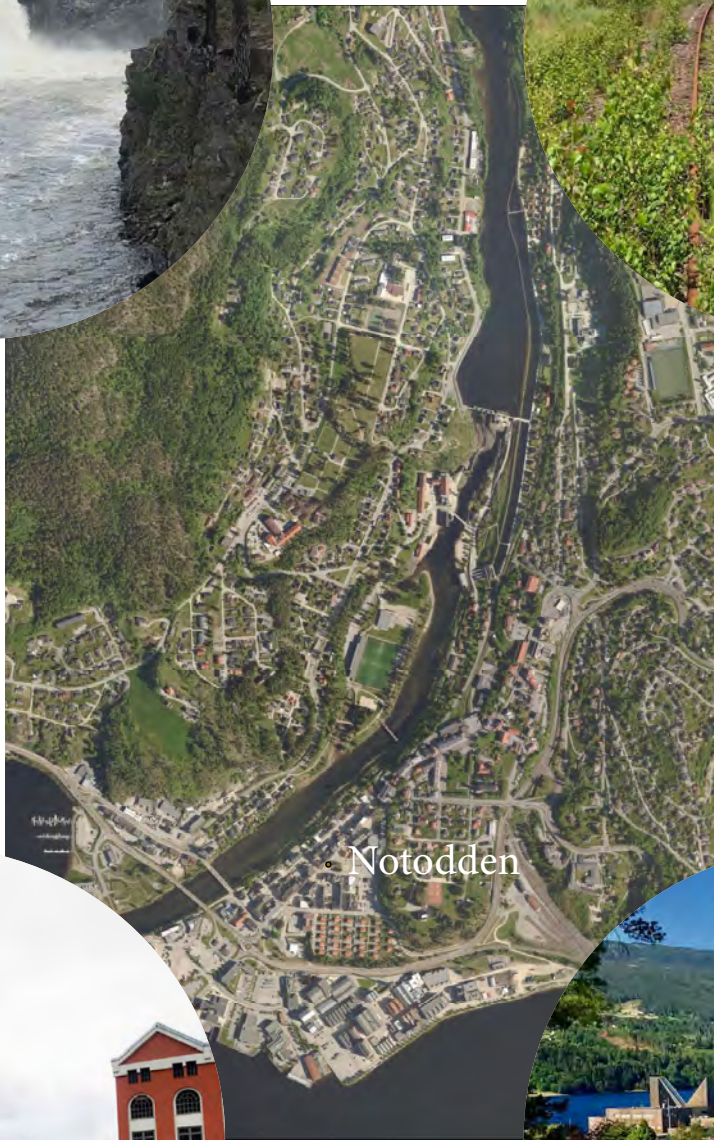
Figur 2.3: Vannkraftproduksjon i Svelgfoss.

De fire pilarene

Kraftproduksjon



Transportåren



Fabrikkområdene



Industrisamfunn



Oversikt over anlegg som er juridisk vernet gjennom kulturminneloven og plan- og bygningsloven

Industriarven Rjukan og Notodden består av til sammen 97 signifikante objekter som alle er vernet av enten kulturminneloven, plan- og bygningsloven, eller av generelt lovverk. Tinfos kraftstasjoner er vernet av Kulturminneloven § 20 (2013). Hydros kraftstasjoner i Tinnelva er vernet av generelt lovverk, mens Vemork kraftstasjon er vernet av plan- og bygningsloven 985 § 20-4. Kulturminneloven §§ 15 og 19 og Generelt lovverk vernet Såheim kraftstasjon og Regulerings-dammer. Kraftoverføringer er vernet av både Plan- og bygningsloven 1985 § 20-4 og Kulturminneloven §§ 15 og 19 (2013). Hele Hydroparken Notodden og Rjukan er også vernet av kulturminneloven §§ 15 og 19 (2013), med unntak av Ammoniakkvannfabrikken på Notodden, som går innunder Plan- og bygningsloven.

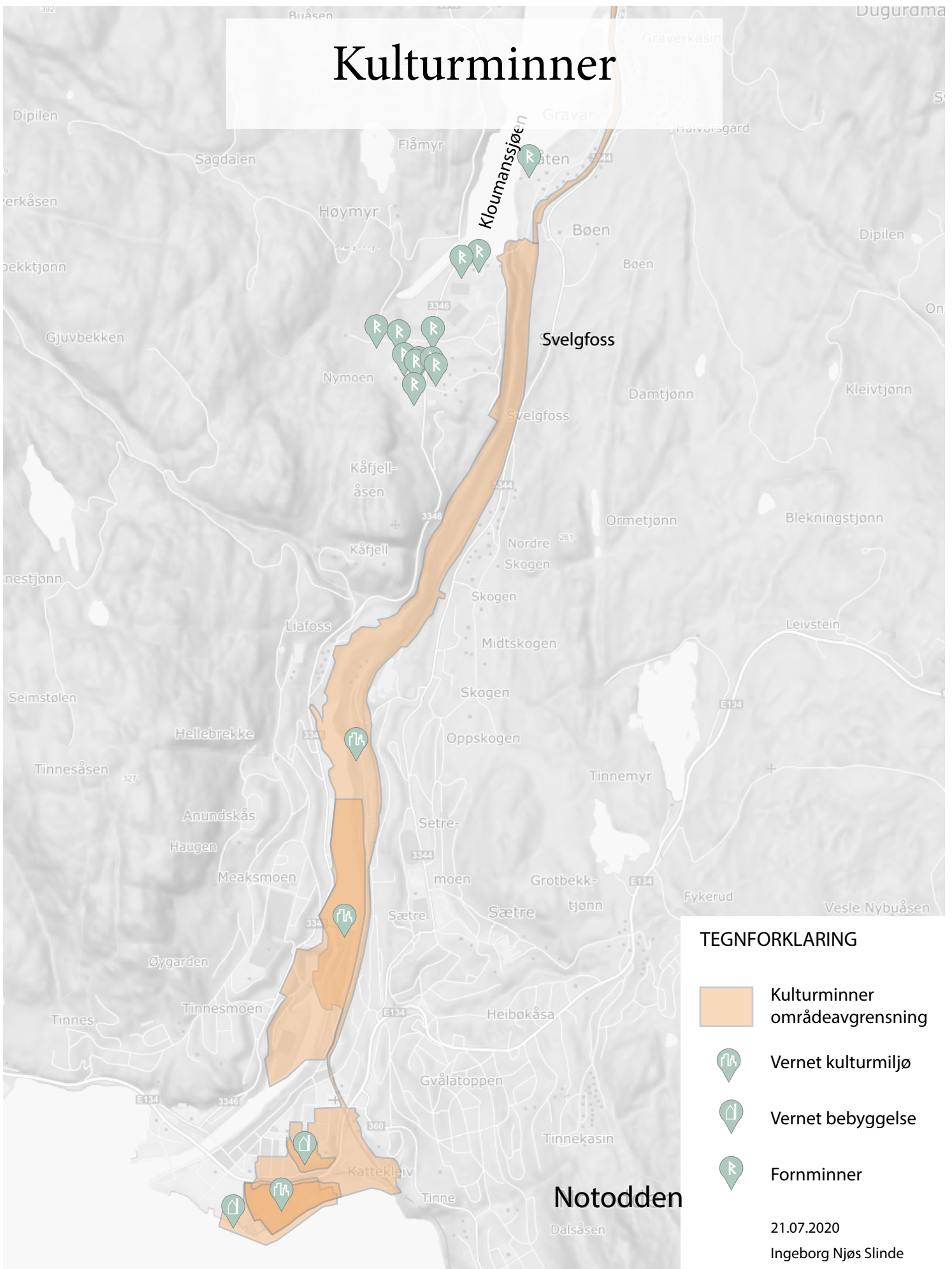


Figur 2.4: Et av Theodor Kittelsens malerier av industrieventyret på Notodden.



Figur 2.5: Norsk Hydro, Tinfos jernverk, Grønbyen og Tinnålensa.

Kulturminner



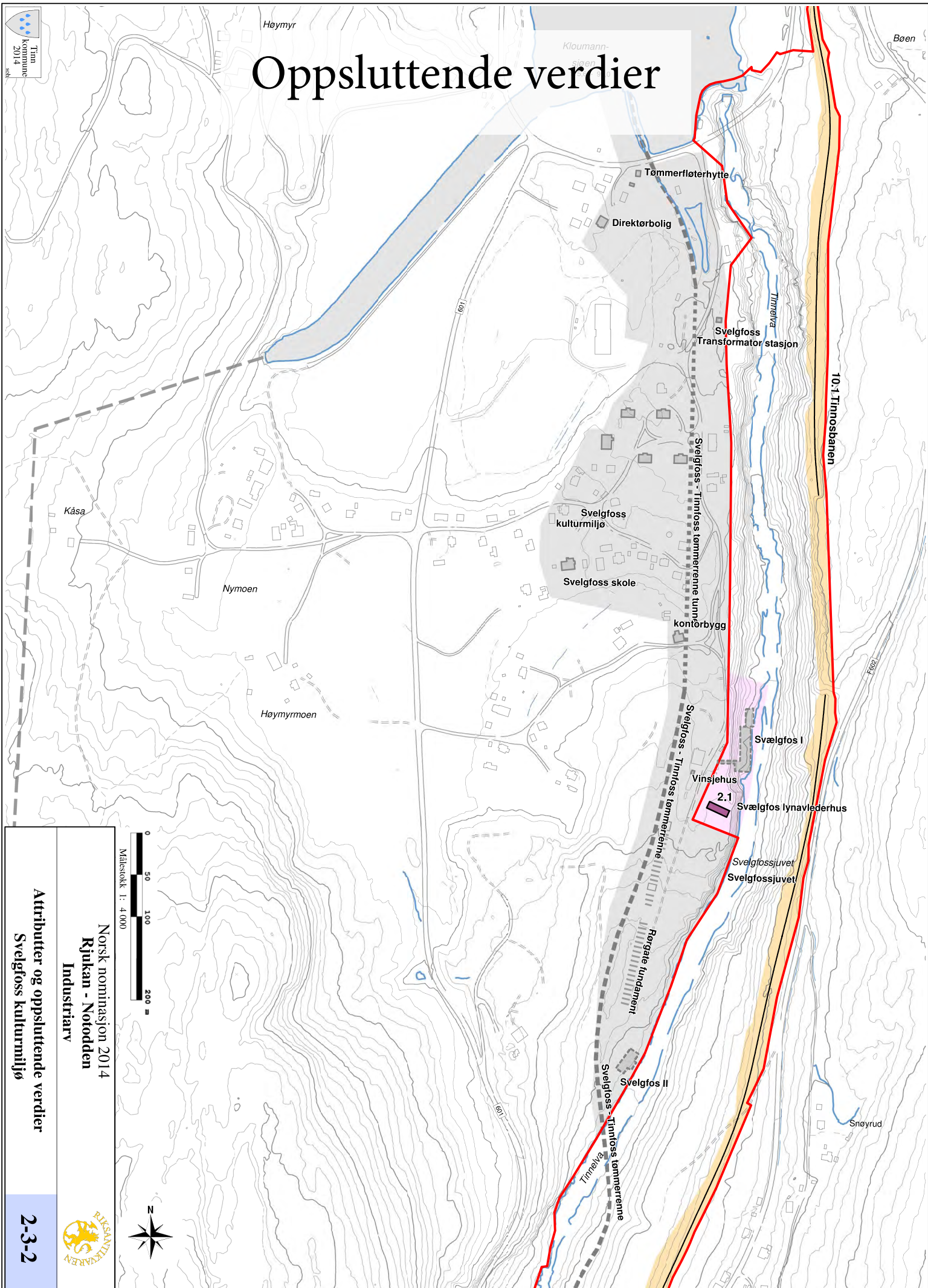
TEGNFORKLARING

-  Kulturminner områdeavgrensning
-  Vernet kulturmiljø
-  Vernet bebyggelse
-  Fornminner

21.07.2020

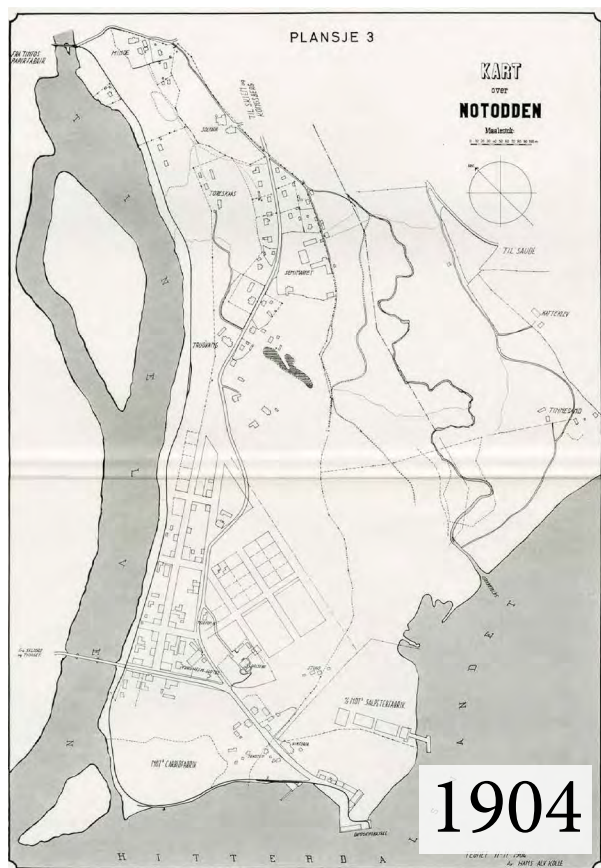
Ingeborg Njøs Slinde

Oppsluttende verdier



Figur 2.6: Kart som viser Attributter og oppsluttende verdier.

Vegen gjennom Notodden sentrum

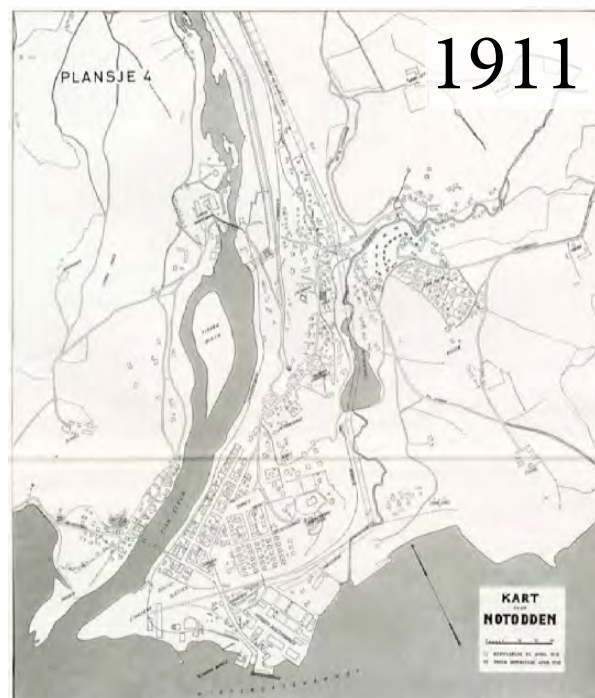


Figur 2.11: Byplan fra 1904.

Byplanene viser utviklingen av Notodden fra et lite sted med få innbyggere, til et industrisamfunn med mye boligutbygging og fabrikkvirksomhet. Utafra kartene over, ble vegen gjennom Notodden sentrum etablert etter 1911.

Planen fra 1904 skisserer opp rutenettet i sentrum, som man fortsatt kan kjenne igjen i dag, med boligområder langs østsiden av Tinelven. Kartet marker også opp områder for industri med både Tinfos papirfabrikk, karbidfabrikk og salpeterfabrikk.

Planen fra 1911 viser hvordan Notodden på bare syv år hadde en enorm utvikling med utbygging av mye boliger og infrastruktur.



Figur 2.12: Byplanen viser en betydelig utbygging av tettstedet på starten av 1900-tallet.

Man ser også at fabrikkene langs Hitterdalsvannet ble bygd ut, noe som vitner om en stor økonomisk vekst i byen. Boligområdene Villamoen (1905-14) og Grønbyen (1907-10) er tidlige eksempler på sosial boligutbygging der industriaktører bygget boliger for arbeiderne sine. Boligene hadde høy kvalitet og var tegnet av noen av datidens beste arkitekter. Grønbyen blir regnet som Norges første hagebyutbygging og viser dermed en viktig del av Norges arkitekturhistorie (Riksantikvaren u.å.).

Byplanene viser sammenhengen mellom industri- og vannkraftutbygging og boligutbygging. Byplanen fra 1911 preger fortsatt i stor grad Notodden.

Rjukan-Notodden verdensarvkriterier

Rjukan-Notodden industriområde kom på verdensarvlista på bakgrunn av kriteriene (ii) og (iv).

Kriterie ii)

Kunne vise til hvordan viktige menneskelige verdier har blitt utvekslet innen et gitt tidsrom eller innen et kulturelt område
- verdier som viser utviklingen innen arkitektur eller teknologi, monumentalkunst, byplanlegging eller landskapsutforming

Kriterie iv)

Være et fremragende eksempel på en bygningstype, et arkitektonisk eller teknologisk miljø eller et landskap som illustrerer en viktig fase eller viktige faser av menneskenes historie.

UNESCO (u.å.) påpeker vedrørende punkt ii) at Rjukan-Notodden industriarvområde viser til

«en eksepsjonell kombinasjon av industrielle miljøer og objekter tilknyttet landskapet, som demonstrerer en viktig utveksling av teknologisk utvikling i starten av det 20. Århundre».

I nominasjonen er det lagt vekt på at utviklingen av industrialiseringsprosessen ved hjelp av energiproduksjon fra vannkraftverk, førte til gjennomgripende samfunnsendringer. Et premiss for denne utviklingen var den internasjonale utvekslingen av resultater innen vitenskap og forskning, av kapital på en internasjonal arena for investeringer og omsetning av varer på et globalt marked.

I kjernen av industrien var produksjon av kunstgjødsel, først etter lysbuetmetoden (utviklet av fysikeren Kristian Birkeland), senere etter ammoniakkmetoden (Haber-Bosch). Rjukan-Notodden representerer “viktig tilvekst for menneskeheten på vitenskapens og ingeniørkunstens områder” (Riksantikvaren, 2014).

Vedrørende punkt iv) trekker UNESCO (u.å.) frem sammenstillingen av dammer, tunneler, rør, kraftstasjoner, kraftledninger, fabrikkområder og utstyr, company towns, toglinjer og ferjetjenester som finnes i Rjukan-Notodden området. Disse komponentene var vesentlige i den andre industrielle revolusjonen der man erstattet kull som energikilde i industrien med elektrisk energi. Rjukan-Notodden har fire tematiske komponenter med tilhørende verdensarvattributter; vannkraft, industri, transport og company towns.

De ulike komponentene er plassert i landskapet der den naturlige topografien muliggjør at hydroelektrisitet kan bli generert i de store mengdene som trengs for å drive industrien. Rjukan-Notodden markerer seg med dette som et eksempel på en ny global industri på starten av det 20. århundre.

Forvaltningsplan for verdensarvområdet

«Dersom industristedet Rjukan-Notodden blir innskrevet på verdensarvlisten, garanterer Norge at kulturminneverdiene vil bli ivaretatt i den framtidige forvaltningen av stedene.» (Riksantikvaren, 2014).

Forvaltningsplanens formål er å verne om de fremragende universelle verdiene som er grunnlaget for verdensarvnominasjonen. Samtidig som området skal vernes er det viktig å legge til rette for lokalsamfunnet, fremtidige generasjoner og en bærekraftig samfunnsutvikling. Forvaltningsplanen ble revidert i 2020 og vil være retningsgivende for verdensarvrådet. I 2023 vil rådet foreta en revisjon av planen. I fylkeskommunens langtidsprioriteringer for perioden 2018 – 2021 understrekes det at forvaltningsplanen skal være førende for arbeidet med verdensarven.

Rjukan-Notodden industriarv viser til en historie som har hatt stor betydning for Norge, men også for menneskeheten. Som verdensarvnaasjon har Norge et felles ansvar for at verdensarvstedene blir sikret og bevart, og samtidig som man sikrer at næringsliv kan utvikles uten å redusere de overordnede kulturminneverdiene. Den Norske regjering har som mål at de norske verdensarvområdene gjennom arealplanleggingen skal fungere som fyrtårn for beste praksis innen natur- og kulturminneforvaltningen.



Foto: Ingeborg Njøe Slinde

Figur 2.7: Bilde viser det grønne landskapet med tømmerenna og rørgata ved Svelgfoss.

«Særpreget, kulturminneverdiene og tradisjonen ved verdensarvstedet Rjukan – Notodden er grunnlaget for næringsutvikling, samfunnsutvikling, identitetsbygging og gode levekår. Verdensarvstedet har bevart kulturminnene og kulturlandskapet for å vise hvorfor industrisamfunnet ble grunnlagt og hvordan det utviklet seg og fungerte.» (Tinn kommune, 2016).

Forvaltningsplanen deler påvirkningsfaktorene i to hovedkategorier: Naturkrefter og samfunnmessige strukturendringer. Det er forventet lite utbyggingspress som kan true områdene med kraftproduksjon og jernbanen på Notodden. Jernbanen på Rjukan eies av norsk industriarbeidermuseum og forvaltes som en

museumsjernbane. Jernbanen på Notodden er i statlig eie og fredet etter kulturminneloven, men er ikke i drift. Noe befolkningsøkning i Notodden er forventet, og det kan føre til utbyggingspress. Store deler av Notodden by og flere boligområder ligger innenfor verdensarvområdets buffersone (se figur 2.2).

Kulturminnevernet prioriterer verdensarvstatusen og legger vekt på at fylkeskommunen må ha en langsiktig satsning for å oppfylle de behov og krav en verdensarvstatus innebærer. Det vil være fokus på å bygge opp verdensarvsenteret, og forvaltningsplanen vil ligge til grunn for fylkeskommunens arbeid med verdensarven.



Foto: Ismail Mahammed

Figur 2.8: Tømmerenna og landskapet rundt Lienfoss.

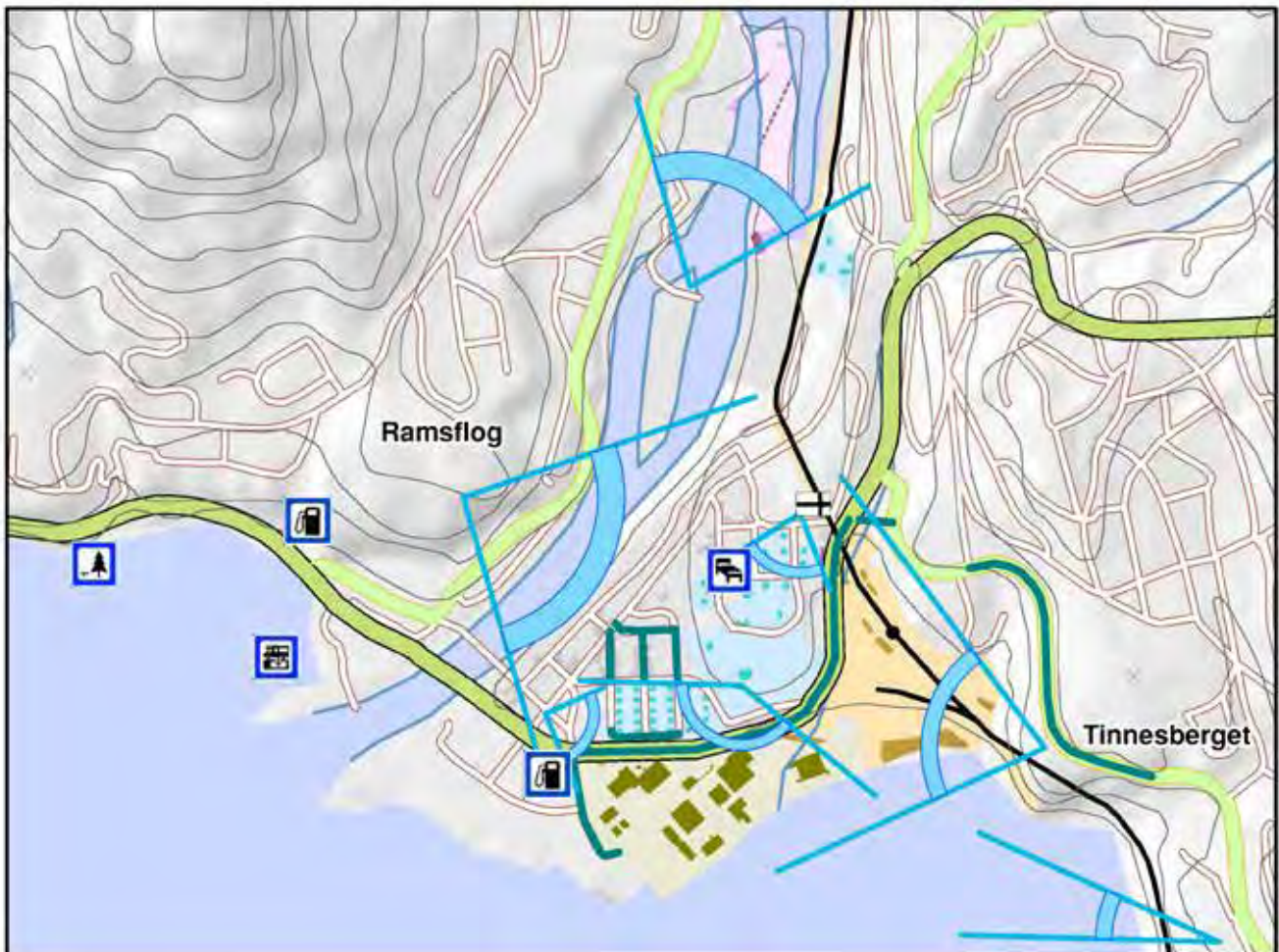
Oversikt over de fremragende universelle verdiene

- TG 1: i god stand, ordinært vedlikeholdsnivå, det vil si at det bare er nødvendig med planlagt vedlikehold.
- TG 2: Det er nødvendig med moderate utbedringer.
- TG 3: Det er nødvendig med store utbedringer. Omfatter også sammenbrudd og total funksjonssvikt.

ID/Komponent	Attributt	Tilstand
Vannkraft		
1	Tinfoss kraftstasjoner	TG 1
2	Hydros kraftstasjoner i Tinnelva	TG 1
3	Vemork kraftstasjon	TG 1
4	Såheim kraftstasjon	TG 1
5	Reguleringsdammer	TG 1
6	Kraftoverføring	TG 1
Industri		
7	Hydroparken Notodden	TG 1
8	Hydroparken Rjukan	TG 1
9	Produksjonsutstyr	TG 3
Transportsystem		
10	Tinnosbanen	TG 3
11	Rjukanbanen	TG 2
Company Town		
12	Hydrobyen Notodden	TG 1
13	Hydrobyen Rjukan	TG 1

Siktlinjer

Det er definert siktlinjer og utkikkstraseer i området. Siktlinjene beskriver antall definerte siktlinjer med sikt inn mot verdensarvområdet – og hvor vegetasjonsrydding har blitt gjennomført. Dette rapporteres inn hvert sjette år, og dataene er plassert hos Telemark (Telemark & Vestfold) fylkeskommune. Verdensarvkoordinatoren utarbeider Nullpunkt-rapport med illustrasjoner. I tillegg skal det utarbeides skjøtselsplaner for siktlinjer i samarbeid mellom Verdensarvkoordinator og kommunen.



Figur 2.9: Definerte siktlinjer fra nominasjonsdokumentet.

Nasjonale planer

Nasjonal transportplan (NTP)

Gjennom nasjonal transportplan (Meld. St. 33 (2018-2029)) påpeker regjeringen at hensyn til kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljøer skal vektlegges i tidlige faser av planleggingen. De uttaler videre et mål om å bevare kulturarven som bruksressurs og kilde til kunnskap, opplevelse og verdiskaping. For kulturminner i bruk, skal det alltid vurderes tiltak for å ivareta hensynet til verneverdiene, mens man for kulturminner ute av bruk skal ha som målsetning å tilrettelegge for allmenn bruk.

E 134 er pekt ut av regjeringen som én av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet og er den strekningen som har mest trafikk av fjellovergangene mellom Østlandet og Haugesundregionen. Det er også den viktigste forbindelsen mellom Vestfold og Telemark og Bergensregionen, og er viktig både for næringslivet og reiselivet i indre Telemark. En oppgradering av strekningen Gvammen-Vågsli, vest for Notodden, vil gjøre strekningen 35 km kortere. Strekningen forbi Notodden er ikke nevnt i Nasjonal transportplan utover dette.

Øst-vest utredningen

I Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet fra 2015 (Statens vegvesen, 2015), anbefaler Statens vegvesen at E 134 skal være hovedtrasé mellom Østlandet og Vestlandet sør for Hardangervidda.

Riksvegutredningen 2015

Riksvegutredningen (Statens vegvesen, 2015) påpeker at E134 har ca. 1/3 av totaltrafikken mellom øst og vest over høyfjellet og at ca. 1/3 av tungtrafikken bruker denne ruta. Strekningen har i dag (2018) en beregnet trafikkmengde i intervallet 0-4000 ÅDT (årsdøgtrafikk), og det er beregnet at trafikken vil holde seg innenfor det samme intervallet også frem mot 2050.

Videre er strekningen Drammen-Kongsberg-Notodden utpekt som en strekning som kan være aktuell for å utvikle en større bo- og arbeidsmarkedsregion. Målet for strekningen er å gjennomføre tiltak som bidrar til en sikker og pålitelig godstransport mellom øst og vest. Samtidig ønsker man en sammenhengende standard over lengre strekninger med lav ulykkesrisiko. Riksvegutredningen legger opp til ny veg i ny trasé for strekningen Elgsjø-Ørvella nord for Notodden. Strekningen Saggrenda til Ørvella forutsettes bygd med ny 2/3 felts veg med midtrekkverk.

Dersom vegen mellom Odda og Bergen også blir utbedret, kan E134 bli en viktig hovedåre mellom Vestlandet og Østlandet. Ved utbygging av hele strekningen mellom Bergen og Drammen vil reisetiden kunne reduseres fra 8,1 timer i dag til 4,9 timer i 2050. Likevel blir det presisert at analysene peker mot at man trenger flere enn én hovedvegforbindelse mellom øst og vest, da ingen av de alene kan erstatte de fire som eksisterer i dag. E 134 betjener hovedsakelig Haugesund og Sør-Hordalandsregionen. Ved å ha flere hovedvegforbindelser blir vegnettet mindre sårbart for vær og uønskede hendelser som gjør vegene periodevis stengt. På bakgrunn av dette blir det forslått to hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet som skal prioriteres; E 134 over Haukelifjell og RV. 52 over Hemsedal.

Om veger gjennom byer og tettsteder er det nevnt at man ønsker vegløsninger som både tar hånd om krav til effektivitet, lokale behov og miljøhensyn. Transportsystemet skal være universelt utforma og ha et fullgodt tilbud for gående og syklende.

I utredningen blir ikke-prissatte konsekvenser vurdert i forbindelse med de samfunnsøkonomiske analysene. De tar for seg konfliktpotensialet ved landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser, men kultur- og naturverdiene i verdensarvområdet Rjukan-Notodden er ikke nevnt.

Konseptvalgutredning Kongsberg-Gvammen 2011

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utførte Statens vegvesen i 2011 en konseptvalgutredning (KVU) for E 134 på strekningen Kongsberg-Gvammen. Denne utredningen skulle peke på ulike strategier for å håndtere transporttettersspørselen fram mot 2030. Strekning er på 60 km og er en del av transportkorridor 5 mellom Østlandet og Vestlandet.

Konseptvalgutredningen ble utarbeidet i 2011, fire år før Rjukan - Notodden ble utnevnt til verdensarvområde. Kulturarven i Notodden og forarbeider til UNESCO-søknaden er ikke omtalt i utredningen.

Behov

I behovsanalysen trekkes det fram et behov for bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet på E 134 for å redusere transportkostnadene på forbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet. En stor veg gjennom Notodden kan være uheldig for sentrumsutvikling og trivsel i boligstrøk, og gjennomgangstrafikk i tettbygde strøk må vurderes i forhold til den ønskede utviklingen.

Kapasiteten på eksisterende veg er vurdert som god, men økt lokaltrafikk som følge av Notodden kommunes arealpolitikk må medregnes. I tillegg kan økt satsing på reiseliv føre til økt fritids- og ferietrafikk. Dersom ferdseåren mellom Østlandet og Vestlandet blir mer attraktiv, kan det føre til trafikkøkning. Behovsanalysen kommer likevel frem til at den samlede trafikken mellom Østlandet og Vestlandet ikke er så stor at det vil føre til kapasitetsproblemer.



Figur 2.9: E 134 øst-vestforbindelsen.

Det er en etterspørsel etter kortere reisetid, mer forutsigbart vinterføre og færre motbakker. Bedre fremkommelighet i transportsystemet kan gi større arbeidsmarkedsintegrasjon som kan oppnås med a) kortere reisetid b) større regularitet.

Det er ikke godt tilrettelagt for myke trafikanter langs og på tvers av E 134, spesielt i tettbygde strøk rundt Notodden. Det er samtidig et behov for å redusere ulempene knyttet til transport. Det blir viktig å legge til rette for en positiv sentrumsutvikling blant annet ved å unngå todeling av sentrum og håndtere gjennomgangstrafikk i tettstedene på en slik måte at innbyggernes trivsel blir ivarettatt. Nedbygging av dyrka mark for å skape utvikling i landbruket trekkes også fram som et viktig behov. I tillegg blir det viktig å unngå stadig større inngrep i nærmiljøet der folk bor og ferdes for å skape utvikling i opplevelsesnæringer og trivsel i bygda.

Regional planstrategi- Bærekraftige Telemark

I KVUen er det viktigste fra regionale planer omtalt. Det kommer tydelig frem i regional planstrategi 2010-2012 – Bærekraftige Telemark at Telemark vil fokusere på en bærekraftig utvikling som kan øke våre evner til å møte dagens behov-uten å redusere framtidige generasjoners muligheter. I denne definisjonen av bærekraftsbegrepet er de tre aspektene: bærekraftige sosiale forhold, bærekraftig økonomi og bærekraftig miljø like viktige.

Fylkesvegplan for Telemark 2011-19:

Fylkesvegplanen for Telemark 2011-19 har som mål at Telemark skal ha et bærekraftig transportsystem og en trygg og stabil ferdsel på fylkesvegnettet. Telemark fylkeskommune og de berørte kommunene er engasjert i spørsmål som omhandler lokalt næringsliv, reiseliv, bolyst, miljø og folkehelse. Følgende punkter vektlegges:

- Ivareta kulturmiljø, landskapskvaliteter og lokale særpreg
- Minimere støy- og miljøbelastning
- Ivareta gode forhold for lokaltrafikken og trafiksikkerhet for myke trafikanter
- Miljøvennlige transportalternativ generelt, opprettholde ekspressbusstilbudet spesielt
- Tilrettelegge for gange og sykkel
- Folketallsutvikling og arbeidsplasser
- Levende byer og tettsteder
- Arbeidsmarkedsintegrering
- Tilgang på kompetanse

Overordnede mål

Nasjonal transportplan 2010-2019 legger rammene for de overordnede målene. Transportsektoren skal tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

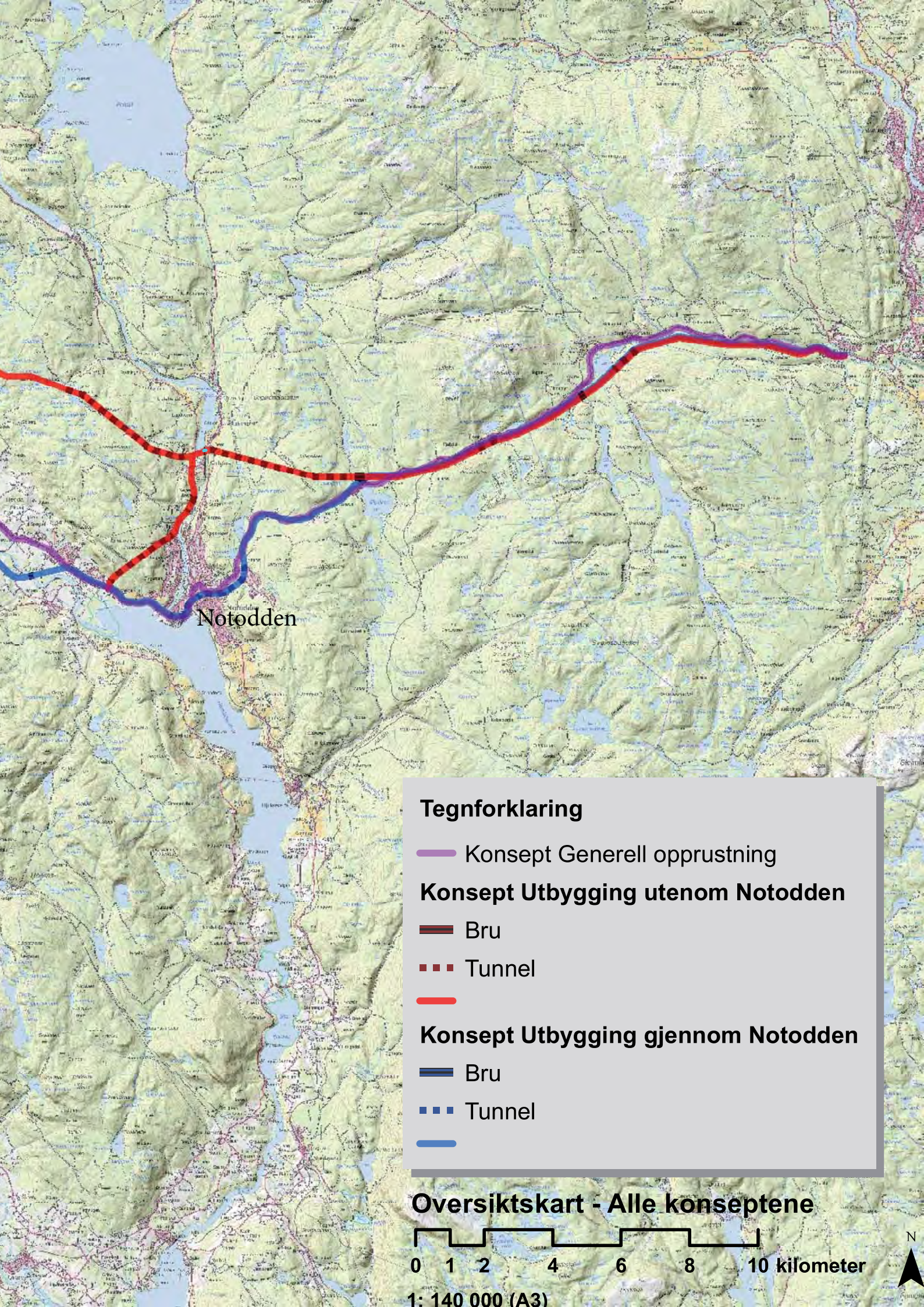
Hovedmål fra NTP:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader
- Det skal ikke skje ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken
- Redusere miljøskadene fra transport
- Transportsystemet skal være universelt utformet

Telemark fylkeskommune ønsker å oppnå vekst i folketall og arbeidsplasser ved å styrke kvaliteten på området som bosted, arbeidssted, etableringssted og ferie- og fritidssted. Målet er å utvikle et mer effektivt infrastrukturnett til naboregioner og internt i fylket og få til en god arealutvikling etter prinsippene for bærekraftig utvikling. Dette skal sikre næringsutvikling og bosetting i alle deler av fylket, fremme kollektivtrafikk, gang- og sykkeltrafikk og redusere transportbehov.

Samfunns mål:

Strekningen E134 Kongsberg- Gvammen skal i 2040 være en effektiv og pålitelig del av transportkorridoren fra Østlandet via Haukeli til Vestlandet.



Notodden

Tegnforklaring

— Konsept Generell opprustning

Konsept Utbygging utenom Notodden

— Bru

■ ■ Tunnel

—

Konsept Utbygging gjennom Notodden

— Bru

■ ■ Tunnel

—

Oversiktskart - Alle konseptene



0 1 2 4 6 8 10 kilometer

1: 140 000 (A3)

N



Konsepter

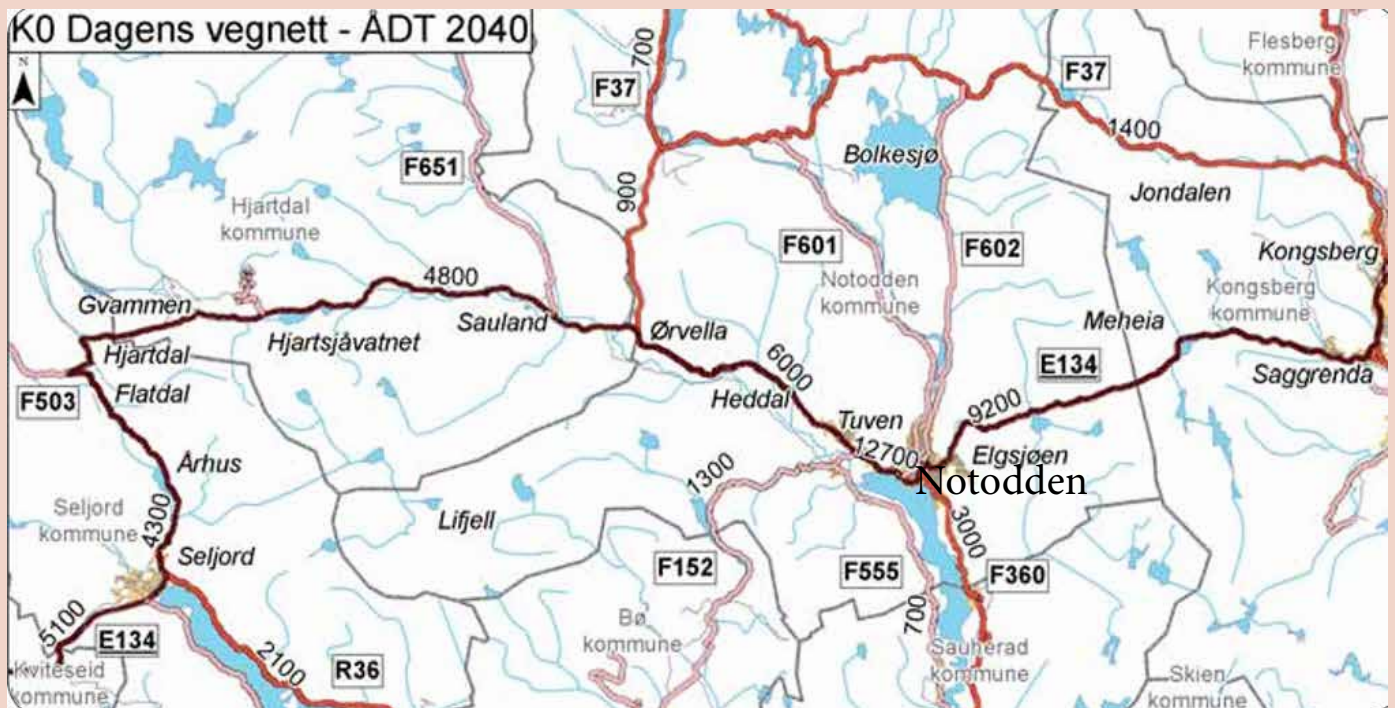
I KVUen (2011) kom det frem fem forskjellige alternativer for trasévalg. Disse alternativene illustrerer hvordan vegen kan gå gjennom Notodden, og følgende konsepter ble introdusert:

Konsept 0 - Dagens vegnett

Konsept 0 legger opp til en fortsatt bruk av dagens vegnett.

Konsept 1 - Mindre tiltak

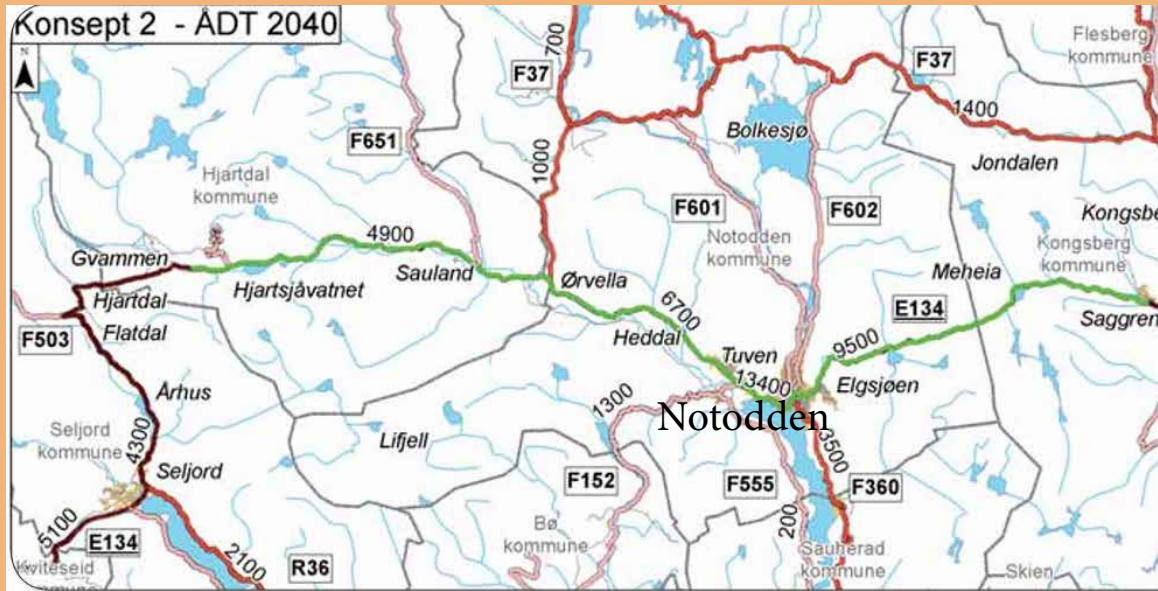
Egne trafikkberegninger er ikke gjort for dette konseptet da det forventes at trafikkstrømmene vil være relativt like som i konsept 0 (se kart under).



Konsept 2 - Generell opprustning

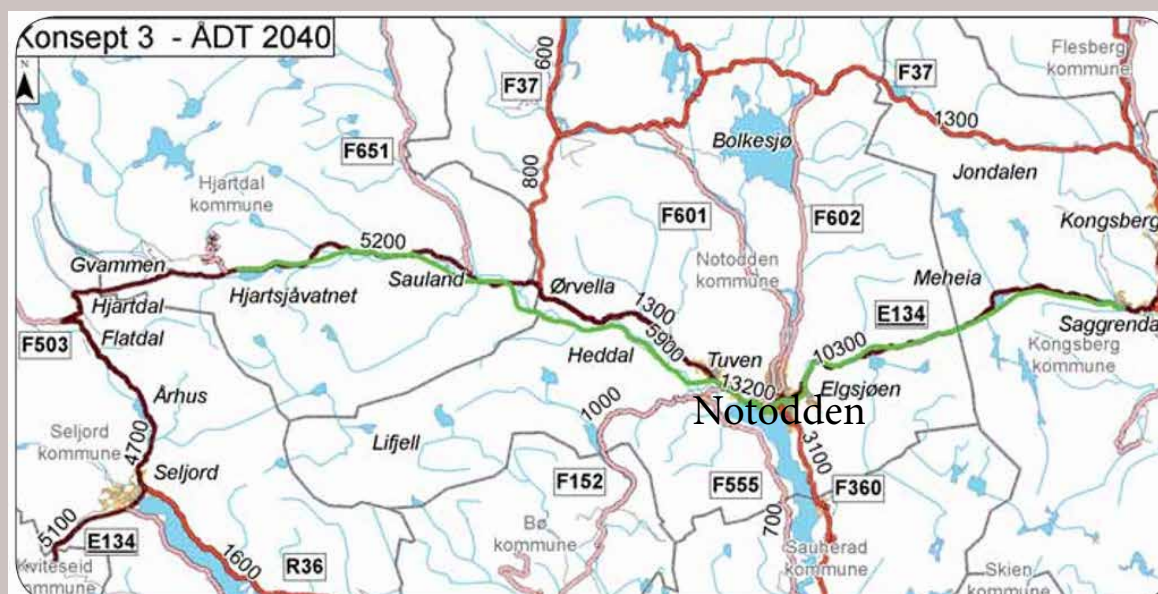
Generell opprustning vil gjøre strekningen noe mer attraktiv. Det ble beregnet en økning i

trafikk på E 134 gjennom Notodden med 300-700 biler i ÅDT frem mot 2040.



Konsept 3 - Full utbygging gjennom Notodden

Trafikken mellom Notodden og Kongsberg vil i dette tilfellet øke med ca 1100 biler.

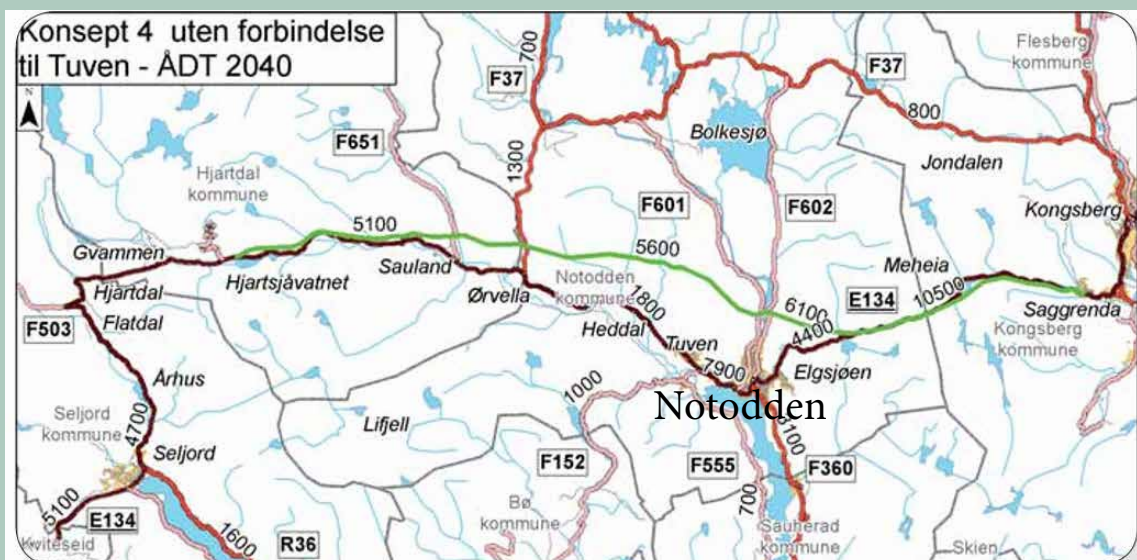
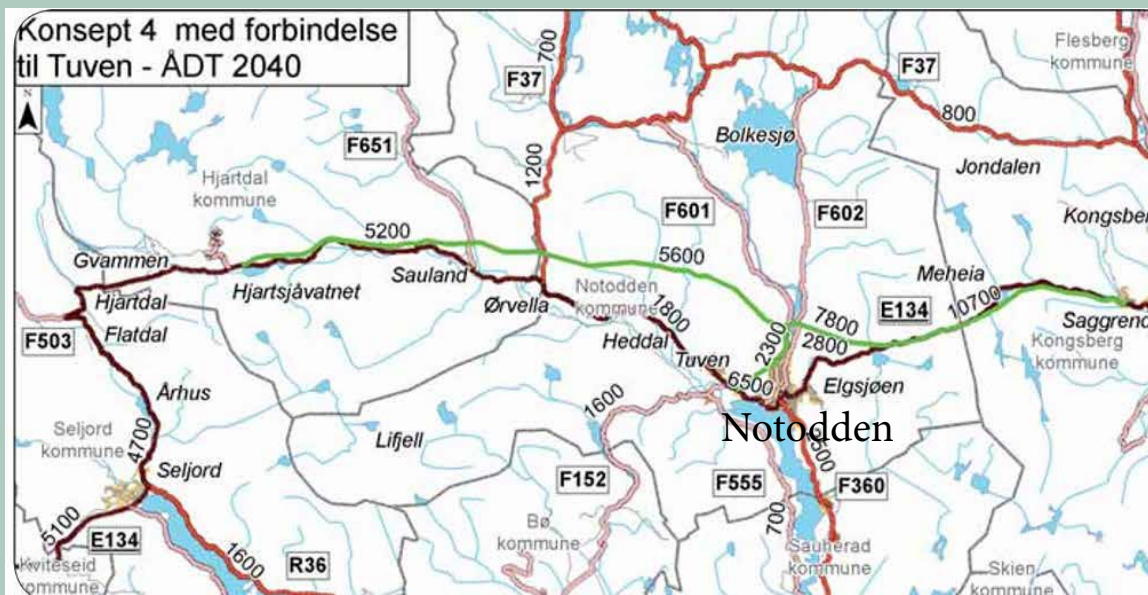


Konsept 4 - Full utbygging utenom Notodden

Vegen legges utenfor Notodden og vil derfor avlaste sentrum. Trafikken gjennom sentrum vil reduseres med 40-50% i forhold til konsept 0. ÅDT i år 2040 er beregnet til ca 6000 for denne traseen.

Ny veg nord for Notodden ble vurdert som beste alternativ for å nå samfunnsålet om en effektivisering av transportåren mellom øst og vest.

Omlegging av hovedveger kan føre til at handel og sentrumsfunksjoner flytter etter. Dette kan resultere i en uheldig sentrumsutvikling. En positiv side med omleggingen kan være den trafikale avlastningen gjennom sentrum.



Ikke prissatte virkninger

Det særlig i forhold til kulturlandskap konseptene skiller seg ut, vedrørende om de berører dalførene eller ikke. Nærmiljø og friluftsliv: undertemaer deler inn i boliger, vannarealer, tettstedsnære rekreasjonsområder, befolkningstetthet, idrett og friluftsliv. Dette sier noe om hvor folk bor og hvilke arealer som er mest brukt i fritiden. KVUen viser klare forskjeller i konseptene i forhold til hvor stor grad de berører folk i området.

Konseptene som følger dalførene og Notodden sentrum er vurdert til å utgjøre størst konflikt i forhold til kulturmiljøet. Tinfosområdet, Tinnosbanen og telefonledningene i Heddal/Hjartdal trekkes frem som vedtaksfredete området knyttet til Notodden som industriby.

Konsekvensene samferdselsprosjektet kan ha på kulturmiljøet er vurdert før området ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvlisten. Nye hensyn må tas i forhold til påvirkning på kulturmiljøet for at Rjukan - Notodden industriarv skal beholde verdensarvstatusen.

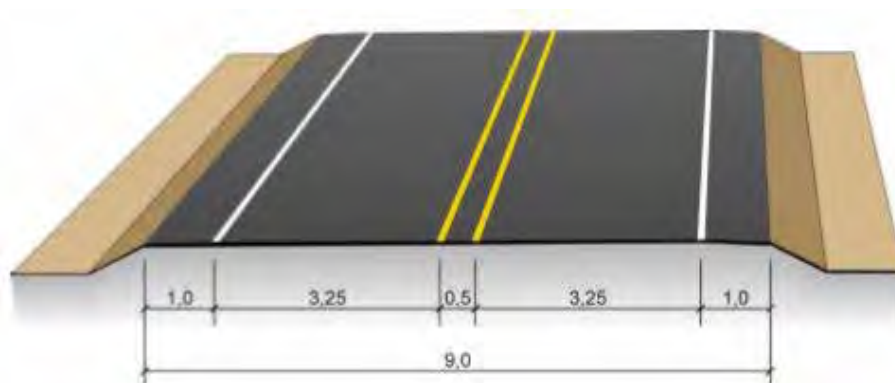
0-konseptet og konsept 1, som omhandler mindre tiltak, er tiltakene som vil medføre minst inngrep i areal og viktige naturområder. Konseptene generell opprustning og fullutbygging gjennom Notodden går gjennom de tettest befolkede områdene og vil derfor berøre mye dyrket mark og kulturlandskap. Både konseptet generell opprustning og full utbygging gjennom Notodden vil legge beslag på store areal, men generell opprustning kommer best ut. Av de arealkrevende konseptene er det full utbygging utenom Notodden som i minst grad vil berøre nærmiljø, dyrket mark og kulturlandskapet.

Vegutforming

Veg er en ferdselsåre som brukes som transportåre til å frakte varer og personer. Vegene er i dag bredere enn før da en ikke kun tar hensyn for fremkommelighet – men også trafikksikkert. Hovedvegnettet knytter sammen landsdeler og regioner, i tillegg har hovedvegene regionale og lokale funksjoner. Vegene er inndelt i ulike dimensjoneringsklasser. Hovedveger er delt inn i tre nasjonale hovedveger (H1, H2, H3) og to dimensjoneringsklasser for øvrige hovedveger (H01, H02).

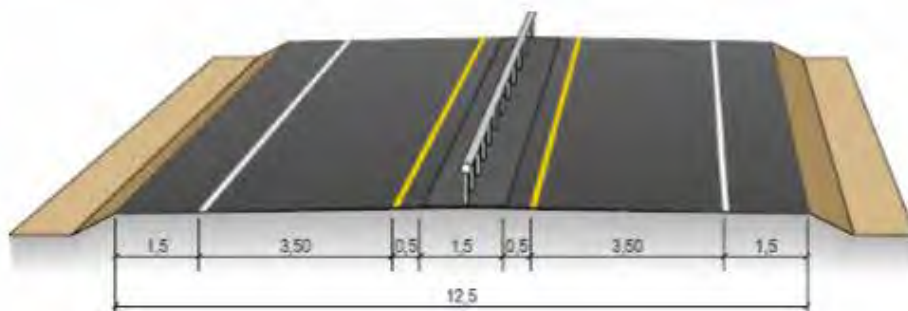
H1 - Nasjonal hovedveg

ÅDT <6000 og fartsgrense 80 km/t

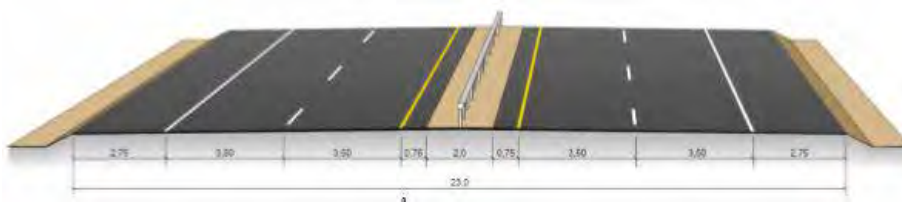


H5 - Nasjonal hovedveg

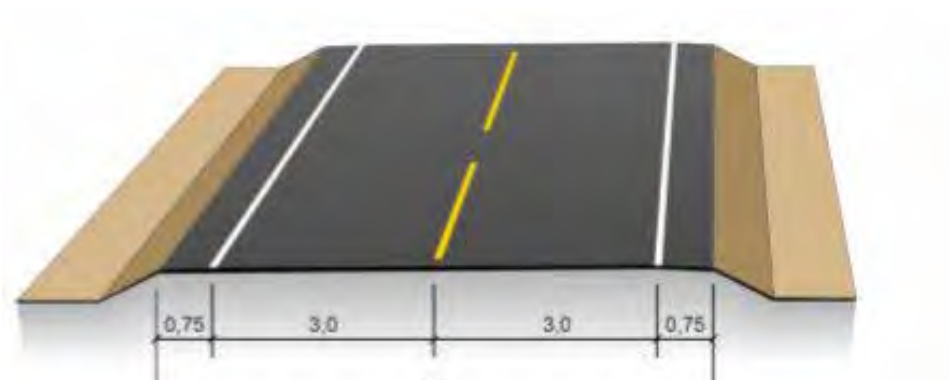
ÅDT 6000 - 12000 og fartsgrense 90 km/t



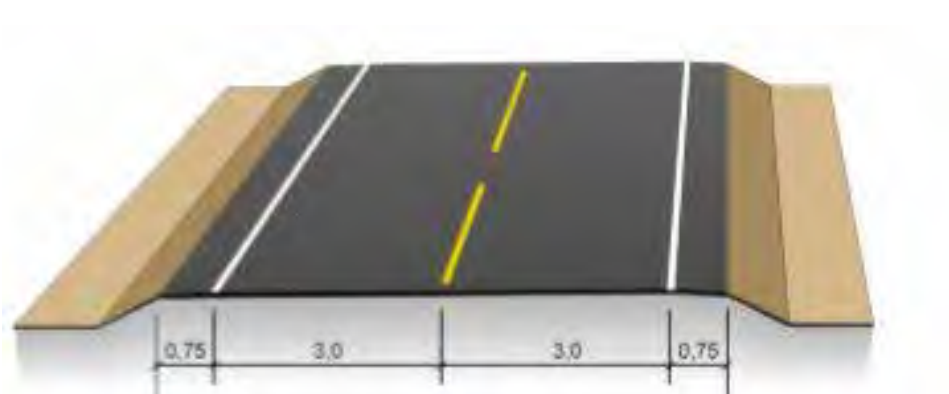
H3 - Nasjonal hovedveg
 ÅDT > 12000 og fartsgrense 110 km/t



Hø1 - Øvrige hovedveger
 ÅDT < 4000 og fartsgrense 80 km/t



Hø2 - Øvrige hovedveger
 ÅDT < 12000 og fartsgrense 60 km/t



Hovedveger med standardklasse H1 eller H5 kan være aktuelt i tettbebygde områder, men slike veger bør frigjøres fra bystrukturen for eksempel ved hjelp av en tunnel eller en omkjøringsveg. I by og tettsted bør vegen utformes som en gate.

	Spredt bebyggelse	Middels tett bebyggelse	Tett bebyggelse
Hovedveg	H1	H5	H3

Litteraturliste

Rjukan Notodden historie og verdensarvkriterier:

Rjukan-Notodden industriarv (u.å.) Historien. Hentet fra <https://industriarven.no/historien/>

UNESCO (2015). Retningslinjer for gjennomføring av verdensarvkonvensjonen.

UNESCO (u.å.) Rjukan- Notodden Industrial Heritage Site, Norway. Hentet 23.06.20 fra: <https://whc.unesco.org/en/list/1486/>

Riksantikvaren (2014). Nominasjonsdokument Rjukan-Notodden industriarv. https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_nomination_norsk.pdf

Riksantikvaren. (u.å). NB! Registeret. Hentet 13.09.2020 fra <http://riksantikvaren.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=43a25b7d4d474f36ade60f9a69e620f0>

Forvaltningsplan:

Forvaltningsplan. (2020). Rjukan – Notodden industriarv, Forvaltningsplan 2020-2023. På høring

Riksantikvaren. 2014. Nominasjonsdokument. Hentet fra <http://hdl.handle.net/11250/196192>

Tinn kommune. 2016. Planstrategi 2016-2019.

Nasjonal transportplan:

Samferdselsdepartementet. (2016-2017). Nasjonal transportplan 2018-2020. (Meld. St. 33 (2018-2029)). Hentet 26.06.20 fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>

Øst-vest utredningen:

Statens vegvesen. 2015. Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Hentet 04.09.2020 fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/2685374/binary/1325825?fast_title=Hovedrapport%3A+Forbindelser+mellom+%C3%98stlandet+og+Vestlandet.pdf

Riksvegutredningen:

Statens vegvesen. (2015). Riksvegutredningen. Hovedrapport fra Statens vegvesen. Hentet 26.06.2020 fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2607834/riksvegutredningen%202015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Konseptvalgutredning:

Statens vegvesen. (2011). Konseptvalgutredning E 134 Kongsberg-Gvammen. Hentet fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/265066/binary/469348?fast_title=Konseptvalgutredning+%28hovedrapport%29.pdf

Vegutforming:

Statens vegvesen (2019) Veg- og gateutforming. Normal, N100. Hentet 21.07.20 fra https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjzm7-w993qAhXp-kIsKHaktD3gQFjABegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fwww.vegvesen.no%2F_attachment%2F61414&usg=AOvVaw2PD3tzM2B9rHutMkWI-u03X

DEL 3

Noen avsluttende betraktninger

Formålet med del 3 er å åpne for diskusjon og refleksjon rundt temaet kulturverdier, verdensarv og veg. Vi starter med å se på hva man kan lære av erfaringene man har skaffet seg på Vegaøyene, som også er på verdensarvlista og har utfordringer knyttet til utbygging i nærområdet. Videre ser vi på hvordan man kan krysse verdensarven og hvordan verdensarven kan formidles videre. Avslutningsvis problematiseres temaer som stedsblindhet, sektorisering og kulturbegrepet.

Hva kan vi lære av Vega?

Planlegging av veg gjennom et tettsted er en kompleks prosess som påvirker samfunnet og omgivelsene. Ved inngrep i et verdensarvområde er det mange hensyn man må ta, og kriterier som må følges for å kunne beholde verdensarvstatusen. Dette gjør eventuell oppgradering eller omlegging av E 134 gjennom Notodden utfordrende.

Vi har sett på internasjonale eksempler på hvordan verdensarv og stedsutvikling utfordrer hverandre, men vi har også lignede konflikter her i Norge. Øylandskapet på Vega viser hvordan generasjoner av fiskere og bønder gjennom de siste 1500 år har opprettholdt en bærekraftig levemåte i et værhardt område langt nord. Det unike kulturlandskapet viser et samspill mellom mennesker og natur over lang tid. Verdensarvstatusen har også ført til økt turisme og flere arbeidsplasser på Vega. Midt i panoramautsikten på Vega, selve bildet på verdensarven, har verdens største oppdrettsvirksomhet MOWI funnet ideelle forhold for oppdrett av laks. Diskusjonen om verdensarvverdier i konflikt med næringsutviklingen har ført til en polarisert debatt, som er i ferd med å splitte lokalsamfunnet på øya. Enten er man for verdensarven, eller for arbeidsplasser – men hvor mye er verdensarven verdt?

Befolkningen på øya spør seg om det er byråkratene i Oslo eller til og med FN som skal bestemme hvordan de skal leve livet sitt. I intensjonserklæringen for verdensarvstatusen legges det vekt på “vern gjennom bruk”, men hva dette innebærer er ikke alle enige om – mest vern eller mest bruk? Det er flere usikkerhetsmomenter knyttet til påvirkningsfaktorene, som i hvor stor grad verdensarvverdiene vil påvirkes negativt, i hvilken grad landskapet blir endret og om den spektakulære utsikten blir ødelagt. Blir grunnideen om bærekraftig bruk av naturressursene motsagt med et moderne oppdrettsanlegg midt i verdensarven?

«Vega skal være åpent for nye næringer, men at det ikke skal skje på bekostning av verdensarvverdiene.»

Verdensarvkoordinator på Vega, Rita Johansen

Utfordringene verdensarven på Vega står ovenfor, kan på noen måter ligne på de utfordringene en kan møte med planlegging av veg som krysser verdensarvområdet på Notodden. Rjukan-Notodden industriarv viser til en revolusjon innen teknologi og vitenskap. Kulturlandskapet viser et samspill mellom naturkrefter og moderne teknologi, der landskapet gjorde det mulig å hente energi fra det rennende vannet. Dette var avgjørende for samfunnsutviklingen på denne tiden. Mange av de samme spørsmålene som gjelder for Vega vil dukke opp i denne sammenhengen; er det mulig å gjøre et slikt inngrep i verdensarvområdet og samtidig bevare verdensarvverdiene? Hvor mye er verdensarven verdt i forhold til næringsutviklingen? I likhet med Verdensarven på Vega skal Rjukan-Notodden industriarv legge til rette for «vern gjennom bruk», men samtidig bevare verdensarvverdiene og beholde den autensiteten og integriteten som er grunnlaget for verdensarvstatusen.

«Hva dette vil gjøre med tillit andre land vil ha til oss, om vi selv har problemer med å passe på vårt eget?»

Tora Aasland, leder den norske UNESCO-kommisjonen



Foto: Hildegunn Nielsen Hanssen

Figur 3.1: Verdensarvområdet på Vega.

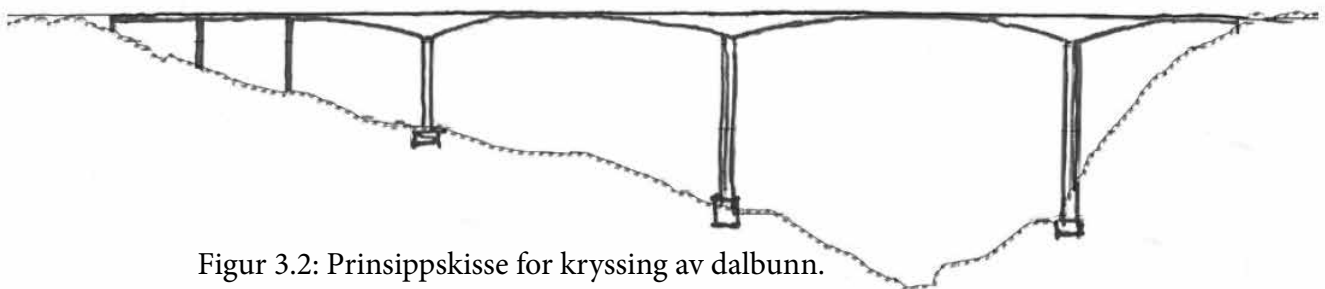
Hvordan krysse verdensarven?

Det at nasjonen har et ønske om forbedring og effektivisering av forbindelsen mellom øst og vest (Statens vegvesen, 2015), gjør bevaring av verdensarvområdet Notodden enda mer utfordrende. Samtidig er det et mål at de norske verdensarvområdene skal utvikles som fyrtårn for beste praksis innen natur- og kulturminneforvaltning. Hvilke muligheter finnes og hvordan kan man planlegge vegen slik at den blir en del av steds karakteren?

Konseptvalgutredningen fra 2011 peker på fire alternative traséer. Et alternativ foreslår å legge vegen nord for Notodden. Ved dette alternativet vil vegen legges utenfor sentrum, der mange av verdensarvverdiene er lokalisert. Likevel vil vegen måtte krysse verdensarvområdet og buffersonen i området mellom Kloumannsjøen og den nordligste bebyggelse på Skogen i Notodden.

Det er stor enighet om å flytte vegen utenfor sentrum. Eksisterende veg kan da brukes til å avlaste trafikk og bli tilkomstveg til Notodden sentrum. Ved etablering av den nye strekningen E 134, er ideen at kryssingsområdet over dalen skal ha dimensjoneringsklasse H5, det vil si en tofelts veg med midtskille. Dersom en skulle ende med en kryssing ved juvet over Svelgfoss, er det en mulighet å etablere en bru over juvet, som går så høgt at jernbanen og fylkesvegen kan passere under. Da vil også verdensarvverdiene i området langs Svelgfoss kunne bevares som de er i dag.

Det er flere tilnæringsmåter på hvordan en designer en bru. Brua bør forenes med landskapet og industriarven– for eksempel gjennom materialbruk tilpasset stedet. Et annet alternativ kan være å synliggjøre brua som en del av industriarven ved overdramatisering. Gjennom å forsøke å skjule menneskeskapte elementer i landskapet, kan man risikere å oppnå motsatt effekt. Det er viktig å tenke på at brua kan bli et viktig element som man i fremtiden kan se tilbake på som et godt eksempel på byggverk fra dagens tidsepoke.



Figur 3.2: Prinsippskisse for kryssing av dalbunn.

Verdensarvområdet på Notodden består av enkeltobjekter og kulturmiljøer, men helheten av landskapet og hvordan objektene komplementerer hverandre er vesentlig for verdensarvstatusen. Vegutbygging kan føre med seg flere ulemper, men det kan også tilføre noe og forsterke steds karakteren positivt. E6 gjennom verdensarvområdet i Tanum er et bevis på hvordan vegen kan løfte fram og vise landskapet og verdensarvens unike natur og kultur. Prosjektansvarlig for E 6 gjennom Tanum, Josefina Lenning, understreker prosessen med landskapsanalysen som avgjørende for å komme frem til gode løsninger. Juryens begrunnelse for arkitekturprisen som vegen fikk, fremhever samspillet mellom linjeføring og omgivelser og at dette vitner om en forståelse for landskapet og vegutforming. Landskapsanalysen ble brukt som et viktig verktøy for å kartlegge og bli enige om de ulike verdiene i landskapet. Rasteplassen på Tanumshede ble en arena for formidling av verdensarven og har som formål å skape nysgjerrighet hos de besøkende og et ønske om å forstå historien og lete videre ut i landskapet.



Figur 3.3: Rasteplass på Tanumshede.

«Hvor begynner et landskap? Ikke noe kart i verden kan vise oss begynnelsen. For et landskap har innganger og utganger over alt. Slik underviser landskapet oss i tilgjengelighet for alle. Men denne tilgjengeligheten forutsetter at vi enser landskapet, at vi merker det som noe annet og mer enn en konkret omgivelse full av ting. Et tre er ikke en ting. Og treet kan heller ikke erfares eller forstås uten den sammenhengen det inngår i. Et tre er alltid mer enn et tre, akkurat som en kropp er mer enn et legeme.»

Karin Sveen

(Utdrag fra innledning til boka "Det tålmodige landskapet", 998 s. . Forlaget Ord og Jord, Hamar)

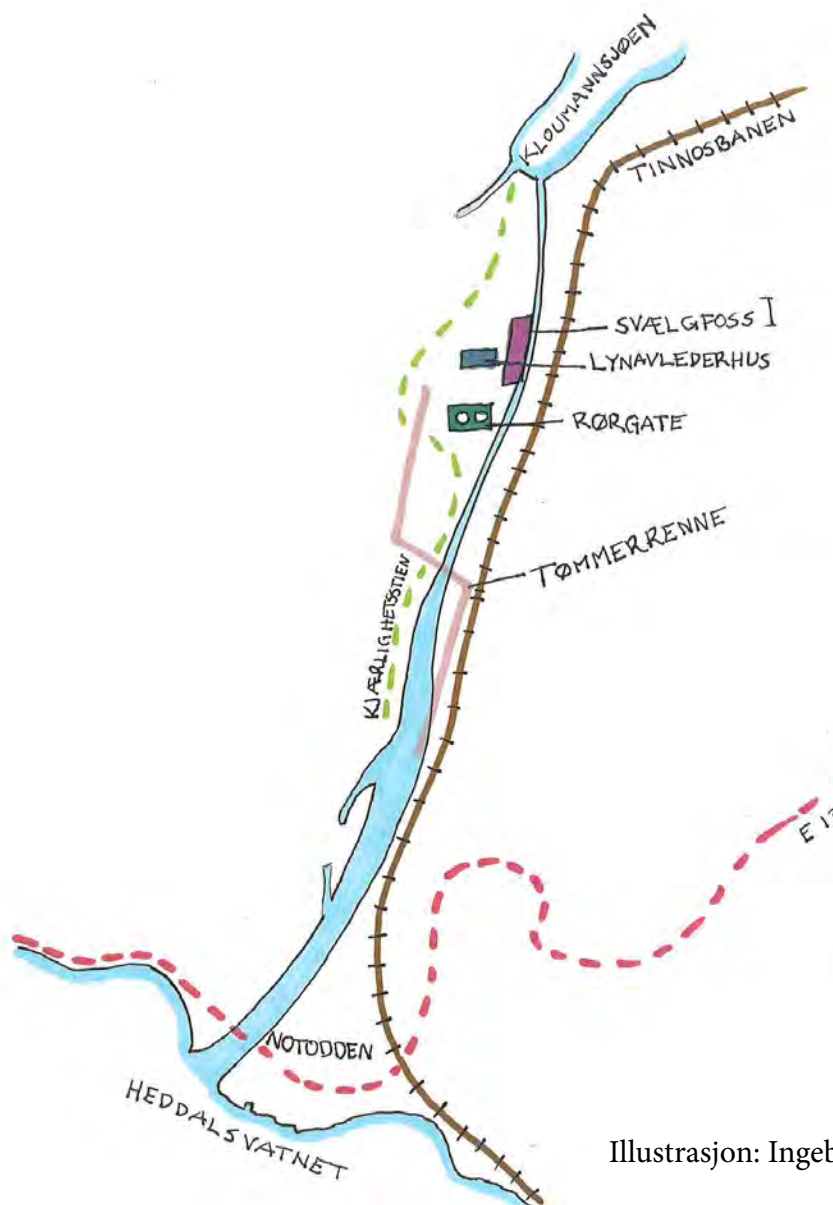
Hvordan formidle verdensarven?

Stedsprofilering kan brukes som virkemiddel for å styrke stedsidentitet og øke tiltrekningskraften til et sted. Konseptet stedsprofilering har gjort sin entré de siste årene som et kraftig instrument, og tilnærmingen er basert på at steder kan markedsføres. En kan også se at flere byer over hele verden stimulerer til kulturell merkevarebygging for besøkende og lokalbefolkningen. En kan se at kulturarv brukes som en form for virkemiddel i stedsprofileringen av Notodden. Industrierarven er områdets kjennetegn og en viktig del av stedets identitet. Verdensarvstatusen er viktig for å verne om disse verdiene.

For at stedstyringsmekanismen skal øke tiltrekningskreftene bør vegen bli en liten detalj av landskapet og kulturhistorien, mens kulturarven bør bli en enda større detalj av vegen. Inngrep i et verdensarvområde trenger ikke nødvendigvis å være ødeleggende. En måte å gjøre dette på kan være ved å innlemme vegen naturlig i landskapet, der vegen er med på å formidle kulturarvhistorien – som Solbergstårnet i Østfold. For å realisere og imøtekomme lokale- nasjonale og globale behov kan en innlemme mulighetsstudien (Garberg, 2019) som er gjennomført i området, da mulighetsstudien og vegen kan være med på å videreformidle kulturarvkunnskap til besøkende, passerende og lokalbefolkningen.



Figur 3.4: Industriområdet på Notodden.



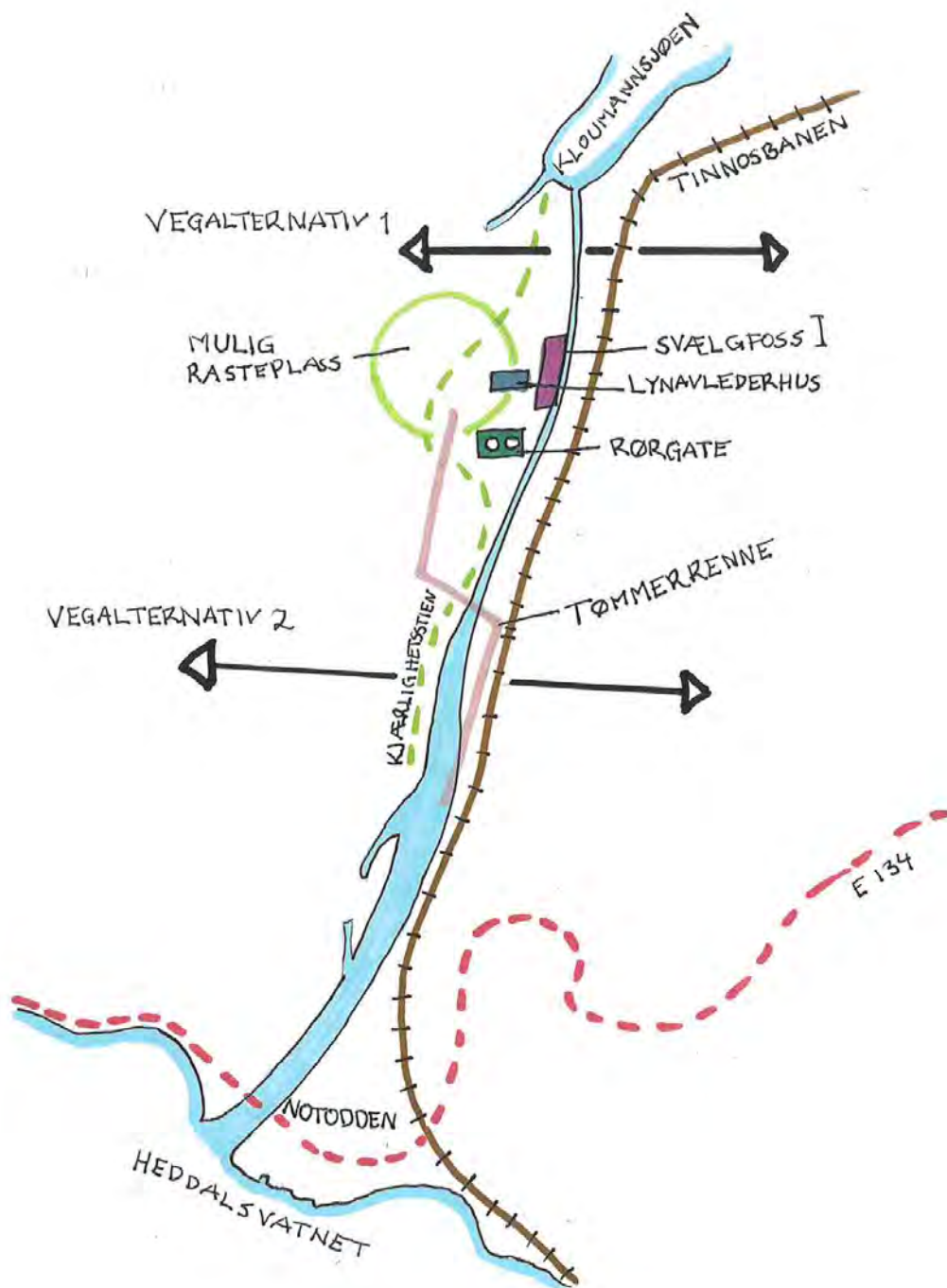
Illustrasjon: Ingeborg Njøs Slinde

Både mulighetsstudien for Svelgfossområdet og forvaltningsplanen (Garberg, 2019. Notodden kommune, 2020) synliggjør mulighetene som ligger i området og hvilke verdier og kulturattraksjoner man kan bruke i stedsprofileringen av Notodden. Gjennom å etablere et informasjonspunkt i krysningspunktet der ulike historiske elementer som tømmerrenna, rørganger, kjærlighetsstien og Lynavlederhuset møtes, kan verdensarven synliggjøres og kunnskap formidles (Se illustrasjoner).

Samtidig vil det åpne opp muligheter og ekstra begrunnelse for å utføre en gjenopprustning av de delene som er forringet. Bygging av veg

med tilhørende informasjonspunkt, vil generere aktivitet, og på denne måten skape press på å gjennomføre tiltakene fra mulighetsstudien som for eksempel å ruste opp igjen Kjærlighetsstien, tømmerrenna, og å legge til rette for bruk. Disse tiltakene kan ha en positiv effekt på folkehelsen i tettstedet, gjennom å reetablere en tursti som går fra Notodden sentrum, videre langs Tinnelva helt opp til Svelgfoss.

Allerede gjennom oppgradering av Industripromenanden, har man erfart at slike tiltak fører til økt bruk. Om en ser mulighetene i området og forslagene blir realisert, kan dette bidra til å formidle verdensarvverdiene og Notoddens historie.



Illustrasjon: Ingeborg Njøs Slinde

Er vi stedsblinde?

Vi har drøftet muligheter og utfordringer knyttet til dette vegprosjektet, men en må ikke sove, en må våkne – for vi har blitt stedsblinde. Å være stedsblind betyr at en ikke klarer å se stedet, ikke rent visuelt – men den grunnleggende kompleksiteten i et sted (Cruickshank, 2014). For eksempel hverdagslivsperspektivet i planlegging, aktører, prosesser, nettverk og de drivkreftene som skal til for å bevare eller utvikle et sted.

Naturen er selve grunnlaget og utgangspunktet for at Rjukan og Notodden industriarv er på verdensarvlisten. Det er interessant å se på hvordan hensynet til naturen med dets verdier og kvaliteter kan forvaltes som del av verdensarven i fremtiden. Traséen nord for Notodden vil føre til en stor utbygging av uberørt natur og jordbruksarealer, og de økologiske og landskapsmessige konsekvensene tilknyttet dette viktig å reflektere rundt i planleggingen av ny veg. Verdensarvstatusen avhenger dermed av mer enn bare kultur, naturen er også en svært viktig del av grunnlaget for verdensarven.

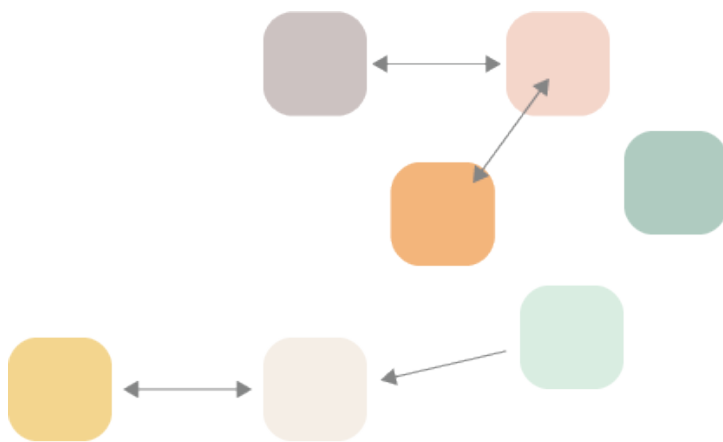


Foto: Ingeborg Njøs Slinde

Figur 3.5: Rørgata er et viktig landskapselement i Svelgfoss.

Kan planleggeren være festens midtpunkt?

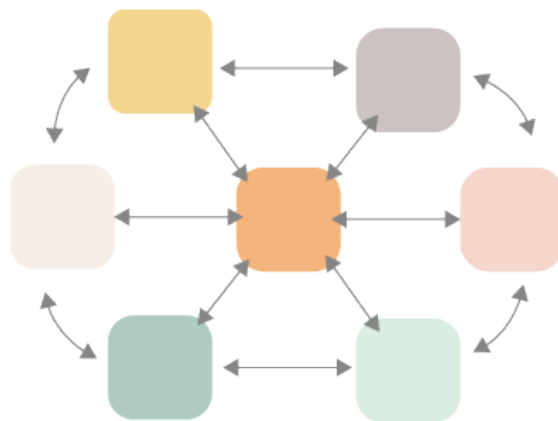
Ja, som planlegger skal man sette seg i sentrum av kreftene som driver utvikling (Healey, 2010). Det en trenger er bredere dialog med flere sektorer, samt å sette søkelys på elementer en tar som en selvfølge. Det er planleggeren sin kapasitet til å samhandle, og resultatet og summen av samhandlingen som er sentralt. Vi trenger en dialog der alle faggrupper og interesser er representert (se illustrasjon under).



Illustrasjon: Nettverk som er sektorisert.

Illustrasjon:
Ingeborg Njøs Slinde
& Ismail Mahammed

Hva om alle hadde vært inkludert fra start? Politikere, kulturarvforvaltere, planleggere og øvrige i samfunnet er enige om at bred dialog bør være grunnleggende i dette vegprosjektet – da prosjektet påvirkes av verdier som er betydelige for lokale, nasjonale og globale interesser. Det er vanskelig å forhåndsdefinere hvem som skal være med fra start, men dette oppdages og læres gjennom prosessen. Hver og en av oss bør tenke på å ha en enda mer sentral posisjon innen styringsnettverket (se illustrasjon under), da dette kan bidra til snarere og bredere enighet i planleggingen.



Illustrasjon: Nettverksamling som viser god informasjonsflyt.

Illustrasjon:
Ingeborg Njøs Slinde
& Ismail Mahammed

Er kultur verdifullt?

Hva gjør man når en påstår at kultur er statisk, noe som er et unikt og karakteristisk særegent mønster - mens samfunnet er dynamisk? Boas mente nettopp at materiell og forestillingsmessig kultur er noe som er statisk og ikke kan endres (Boas, 1940, sitert i, Baldwin, Faulkner, Hecht & Lindsley, 2006). Baldwin et al (2006) påstår at definisjonen av et så sentralt begrep som «kultur» over tid vil endre betydning. I likhet med de fleste sentrale konsepter, som for eksempel demokrati, statsborgerskap eller utdanning, er kulturbegrepet involvert i fagområder som politikk - og dermed vil begrepet få forskjellige definisjoner i sammenheng med forskjellige prosjekter i samfunnsanalyser (Baldwin et al, 2006).

Når en i dag bevarer kulturarv som er verdifullt, kan det bety at morgendagens samfunn mener noe helt annet. Dette så vi eksempel på i Tanumshede, der man i planprosessen til vegen tok særlig hensyn til verdensarvverdiene. Når det senere skulle etableres vindkraftanlegg i området, ble kraftutbygging og økonomi prioritert. Dette illustrerer at politiske prioriteringer er grunnleggende for hvordan kulturverdier blir forvaltet.

Et annet aspekt i forvaltning av kulturverdier er hvilket tidspunkt man skal ta utgangspunkt i når man bevarer et sted? Noen kulturminner, som for eksempel stavkirker har en mer statisk fremtoning, og kan sees på som et kunstobjekt som kan bevares som den er. I motsetning til dette er Notodden industriarv en mer dynamisk kunstfortelling som fortsatt er i endring. Derfor må man legge til grunn et lengre tidsperspektiv i bevaringen og ha mer fokus på bruk. Om kulturbegrepet er dynamisk og samfunnet er dynamisk, hva er utfordringen da? For det vi oppfatter som riktig forvaltning av kulturarv i dag, kan kanskje være noe annet i fremtiden.

Litteraturliste

Nipen, K. (2020, 10.juli). - Himmel og hav, skal oppdrettsanlegget ligge midt i verdensarven? Aftenposten. Hentet fra <https://www.aftenposten.no/amagasinet/i/XgPMyo/himmel-og-hav-skal-oppdrettsanlegget-ligge-midt-i-verdensarven>

Baldwin, J. R., Faulkner S., Hecht M & Lindsey S. (2006). Redefining culture; Perspectives across the disciplines. London: Lawrence Erlbaum Associates.

Healey, P. (2010) Making better places: The Planning Project in the Twenty-First Century. London: Red Globe.

Cruickshank, J. (2014) Stedsblind planlegging av lokalsamfunnet. Hentet 27.07.20 fra https://www.idunn.no/plan/2014/06/stedsblind_planlegging_av_lokalsamfunnet

Garberg, S (2019) Mulighetsstudie – Svelgfoss Kulturmiljø. Svelgfoss kulturmiljø som en arena for opplevelse og formidling. Sweco Norge AS. Prosjektnummer 10210578

Figurliste

Forside: Ismail Mahammed

DEL 1:

1.1. FN-sambandet (2020) FNs bærekraftsmål. Hentet 22.07.20 fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

1.2. Verdensarvstedene genererer mye turisme, og for mye turisme kan igjen gjøre det vanskeligere å bevare dem. Hentet 15.07.20 fra <http://www.aftenposteninnsikt.no/klimamilj/verdensarv-alle>

1.3 Leandersson, B (2017) Vegstrekningen gjennom verdensarvområdet i Tanumshede i Sverige. Infraverige. Hentet 22.07.20 fra <http://www.infraverige.se/vatten-avlopp/e6-genom-va-rldsarv-vinner-arkitekturpris>

1.4 UNESCO-a (u.å.) Dresden Elbe Valley. Rehfeld, S. & Boccardi, G. hentet 20.07.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/1156/gallery/>

1.5 UNESCO-b (u.å.) Royal Domain of Drottningholm. Smolianitski, A. hentet 21.07.20 fra <http://whc.unesco.org/en/list/559/gallery/>

1.6 UNESCO (2006) Royal Domain of Drottningholm. Map of the inscribed property. Hentet 19.07.20 fra https://whc.unesco.org/en/list/559/multiple=1&unique_number=2361

1.7 Jeffrey G3 (2006) Rock Carvings in Tanum. UNESCO. Hentet 14.07.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/557/gallery/>

1.8 Leandersson, B (2017) rasteplass med utsikt over verdensarvområdet. Hentet 14.07.20 fra <https://www.arkitekt.se/vinnare-trafikverkets-arkitekturpris-2017/>

1.9 Mason, G (u.å.) Liverpool - Maritime Mercantile City. UNESCO. Hentet 22.07.20 fra <https://whc.unesco.org/en/list/1150/gallery/>

1.10 Mahammed, I (2020) Dårlig vedlikehold og mangel på bruk, slik som her på Tinnosbanen, kan være en utfordring for bevaring av verdensarvverdiene.

1.11 ICOMOS (2011-a) Omfang og grad av endring/virkning matrise. Riksantikvaren. Hentet 22.07.20 fra <https://www.riksantikvaren.no/wp-content/uploads/2020/02/ICOMOS-KU-norsk-042018.pdf>

1.12 ICOMOS (2011-b) Betydning av virkning matrise. Riksantikvaren. Hentet 22.07.20 fra <https://www.riksantikvaren.no/wp-content/uploads/2020/02/ICOMOS-KU-norsk-042018.pdf>

DEL 2:

2.1 Riksantikvaren (2014) kart som viser Rjukan-Notodden industriarv. Hentet 30.07.20 fra https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_Kart_norsk.pdf

2.2 Riksantikvaren (2014) Kart over som viser Notodden og buffersone rundt verdensarvområdet. Hentet 20.07.20 fra https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_Kart_norsk.pdf

2.3 Notodden Historielag (u.å.) Vannkraftproduksjon i Svelgfoss. Hentet 04.09.20 fra <http://www.notoddenhistorielag.no/index.php?page=rundtom-i-notodden-og-omegn>

2.4 Kittelsen, T (1908) Et av Theodor Kittelsens malerier av industrieventyret på Notodden. Notodden Historielag. Hentet 13.07.20 fra <http://www.notoddenhistorielag.no/index.php?page=kunstneren-theodor-kittelsen>

2.5 Notodden Historielag (1952) Norsk Hydro, Tinfos jernverk, Grønbyen og Tinnålsa. Hentet 19.07.20 fra <http://www.notoddenhistorielag.no/index.php?page=notodden-1952>

2.6 Riksantikvaren (2014) Kart av oppsluttende verdier. Hentet 20.07.20 fra https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_Kart_norsk.pdf

2.7 Slinde, I. N (2020) Bilde viser det grønne landskapet med tømmerenna og rørgata ved Svelgfoss.

2.8 Mahammed, I (2020) Tømmerenna og landskapet rundt Lienfoss.

2.9 Riksantikvaren (2014) Definerde siktlinjer fra nominasjonsdokumentet.

Hentet 20.07.20 fra https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_Kart_norsk.pdf

2.10 Statens vegvesen (2011) E 134 øst-vest forbindelse. Hentet 17.07.20 fra <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiUsfuMouDqAhVDl4sKHRcECnA-QFjAAegQIBhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.regjeringen.no%2Fcontentassets%2Fe5584e2d67bf4ed98cbd2cd76e4dd99f%2Fkvu-134.pdf&usq=AOvVaw0RfFh7j2K1woxaIR6YJz7L>

2.11 Kolle, H. A (1904) Notodden byplan fra 1904. Hentet 20.07.20 fra https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_Kart_norsk.pdf

2.12 Kolle, H. A (1911) Byplanen viser en betydelig utbygging av tettstedet på starten av 1900-tallet. Hentet 20.07.20 fra https://www.tinn-kommune.com/dokument/Verdensarv_norskindustriarv_Kart_norsk.pdf

DEL 3:

3.1 Hanssen, H. N (2020) Verdensarvområdet på Vega. Hentet 30.07.20 fra <https://www.verdensarvvega.no/no/aktuelt2/2020/5/25/unesco-krever-svar-fra-norge-om-oppdrett-i-vegayan-verdensarvomrde>

3.2 Statens vegvesen (u.å.) Illustrasjonsskisse over mulig bruløsning. SV Bruseksjonen Region Sør.

3.3 Trafikverket (2017) Rasteplass på Tanumshede. Hentet 30.07.20 fra <https://via.tt.se/pressmeddelande/e6-genom-varldsarvet-i-tanum-far-trafikverkets-arkitekturpris?publisherId=44450&releaseId=1937938>

3.4 Norfolier GreenTec (u.å) Industriområdet på Notodden. Hentet 14.09.20 fra <https://norfolier.no/om-oss/>

3.5 Slinde, I. N (2020) Rørgata er et viktig landskapselement i Svelgfoss.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen