

A photograph of a woman and a young child walking away from the camera on a rocky, moss-covered path. The woman is wearing a red and white plaid shirt and black shorts, and the child is wearing a red and black striped shirt and red pants. They are holding hands. The path is surrounded by large, dark rocks and green grass. The background shows a steep, rocky hillside with some greenery.

Jan Adriansen

# GAMLE VEGER OG VEGFAR

En håndbok i vern og tilrettelegging



# **GAMLE VEGER OG VEGFAR**

Gamle veger og vegfar. En håndbok i vern og tilrettelegging

Forfatter: Jan Adriansen

Utgave: Første utgave, 2021

Opphavsrett: © 2021 Statens vegvesen og Riksantikvaren

Forsidefoto: Den bergenske kongeveg gjennom Galdane i Lærdal kommune, Vestland. Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

Layout: Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri

Trykk: Kai Hansen Trykkeri

Innbinding: Bokbinderiet Johnsen

Papir: G-print

ISBN: 978-82-303-5265-6





Jan Adriansen

# GAMLE VEGER OG VEGFAR

En håndbok i vern og tilrettelegging



**Statens vegvesen**



# Forord

Gamle veger og vegfar er historiens fysiske spor etter kontakt mellom mennesker, samferdsel og kommunikasjon. Hvor stiene grodde frem, hvor veiene ble anlagt og hvordan de ble bygget vitner om samfunnsutvikling, endring i bosetningsmønster, teknologisk utvikling, næringsutvikling og handel. Bevarte veger og vegfar er viktige kulturminner som gir oss innsikt i ulike sider ved vår historie. Mange av de gamle stiene og vegene er i dag også viktige ferdselsårer for friluftslivet.

Håndboka *Gamle veger og vegfar* ble første gang utgitt av Direktoratet for naturforvaltning i 1994. I årene etterpå har vi fått ny kunnskap og mer erfaring med å vedlikeholde de gamle vegene, og om betydningen de har som ressurs. Statens vegvesen og Riksantikvaren har derfor gått sammen om å revidere og utvide håndboka med råd og hjelp til dem som ønsker å bevare, ta i bruk og sette i stand de gamle vegene.

Riksantikvaren har et overordnet ansvar for kulturminner i Norge. Statens vegvesen har et særskilt sektoransvar for nyere tids veghistorie, som også inkluderer de eldste statlig anlagte post- og kongevegene. Fylkeskommunene har forvaltningsansvar for de fredete vegene. Fylkeskommunene, Sametinget og Sysselmesteren på Svalbard er, sammen med kommunene, viktige

delere av det offentlige forvaltningssystemet som skal ivareta kulturminner og verdifulle kulturmiljøer hvor veger inngår.

Flere lover og stortingsmeldinger innvirker på arbeidet med gamle veger og vegfar. I stortingsmeldingen *Opplev Norge – unikt og eventyrlig*, om bærekraftig og lønnsom reiselivsnæring fra 2017, påpekes viktigheten av å tilrettelegge historiske vegfar, og at vern gjennom bruk vil føre til at vegminnene blir bedre tatt vare på. I 2020 fikk vi en ny stortingsmelding om kulturmiljø; *Nye mål i kulturmiljøpolitikken, engasjement, bærekraft og mangfold*, som viser til samarbeid om ivaretagelse og bruk av historiske vegfar. I tillegg har Statens vegvesen *Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner* fra 2002. Dette er dokumenter som understreker betydningen av å ivareta kulturmiljø og kulturlandskap, og å bruke veger som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.

Jan Adriansen (SWECO) har hatt hovedansvaret for revisjonsarbeidet. I tillegg har en svært aktiv referansegruppe bistått. Referansegruppa bestod av Åse Bitustøl, Lars Rogstad, Ingrid Smedstad fra Riksantikvaren, Ann Kristin Engh og Bjørn Christian Grassdal fra Statens vegvesen, Elisabeth Sæthre fra Miljødirektoratet, Louise Brunborg-Næss fra Den Norske Turistforening og Sigrun

Wølstad fra Vestland fylkeskommune. Andre bidragsytere har vært Birgitte Akerhaugen, Geir Paulsrud og Tine Eikehaug fra Statens vegvesen, Benedicte Briså fra Nasjonalbiblioteket, Espen Finstad fra Innlandet fylkeskommune, Terje Larsen fra Norsk Språkråd og Leif Hauge fra Høgskulen på Vestlandet.

Historiske veger og vegfar er attraksjoner og gir mange flotte turopplevelser. Vi håper at boka vil være til nytte og glede for nye lesere, og at den vil inspirere. Både til turer, men også til ivaretagelse av viktige og interessante kulturminner som forteller historier om Norge, om regioner og lokalsamfunn.



Hanna Geiran, Riksantikvar



Per Morten Lund, Direktør  
Transport og samfunn, Statens vegvesen

# Innhold

<b>1. Innledning</b> .....	7	5.2 Definer målene .....	54
<b>2. Veghistorie</b> .....	<b>11</b>	5.3 Prosjektplan .....	55
2.1 Vegens utvikling i Norge .....	13	5.4 Tiltaks- og framdriftsplan .....	55
2.1.1 Tiden før 1650: kløv- og rideveger, stier og tråkk .....	14	5.5 Formelt vern av vegen .....	55
2.1.2 Veger bygd mellom 1650 og ca. 1770: viktige veger for hest og karjol .....	15	5.6 Finansiering .....	60
2.1.3 Veger bygd mellom 1770 og 1850: et hovedvegnett bygd for hest og vogn .....	18	5.6.1 Tilskuddsordninger .....	61
2.1.4 Veger bygd mellom 1850 og 1912: chauseer bygd for hest og vogn .....	18	<b>6. Registrering og kartlegging</b> .....	<b>63</b>
2.1.5 Veger bygd mellom 1912 og 1960: chauseer etter hvert tilpasset biltrafikk .....	22	6.1 Forarbeid og metode .....	64
2.1.6 Veger bygd etter 1960: Bilen blir allemannseie... 23		6.1.1 Forarbeid .....	64
2.1.7 Vadesteder, bruer, ferjeleier .....	23	6.1.2 Registreringsmetode for gamle veger og vegfar ... 67	
<b>3. Hva du må tenke på før du går i gang</b> .....	<b>29</b>	6.1.3 Kartgrunnlag og oppmåling .....	73
3.1 <u>Hvorfor</u> skal det gjøres tiltak? .....	31	6.2 Ute i marka .....	74
3.2 <u>Hvilken</u> periode skal restaureringen ta utgangspunkt i? 31		6.2.1 Vegens trasé .....	74
3.3 Hva <u>må</u> gjøres? .....	31	6.2.2 Lokalisering av vegtraseen .....	76
3.4 Hva <u>kan</u> gjøres? .....	33	6.2.3 Vegens tilstand .....	80
3.5 Hva skal <u>ikke</u> gjøres? .....	33	6.2.4 Verdier langs vegen .....	82
3.6 <u>Hvordan</u> skal vegen restaureres og tilrettelegges? .....	33	6.2.5 Vegetasjon .....	84
3.7 Er fremtiden sikret? .....	33	6.2.6 Fotografering .....	86
3.8 <u>Hvem</u> er målgruppen for tiltaket? .....	33	6.2.7 Vurder andre tiltaksområder .....	89
<b>4. Bruk og vern</b> .....	<b>35</b>	6.3 GIS – verktøy som forenkler arbeidet .....	89
4.1 Bærekraftig kulturmiljøvern .....	36	6.4 Del registreringsresultatene .....	91
4.2 Hvilken bruk tåler en historisk veg? .....	38	<b>7. Skadeårsaker og prioritering av tiltak</b> .....	<b>93</b>
4.3 Turrute og kulturminne – kan det kombineres? .....	41	7.1 Naturskader og klimaendringer .....	94
4.4 Styr brukerne .....	43	7.2 Menneskeskapte påvirkninger .....	100
<b>5. Organisering og planlegging</b> .....	<b>45</b>	7.3 Prioritering av tiltak .....	108
5.1 Organisering av prosjektet .....	46	<b>8. Praktisk arbeid</b> .....	<b>111</b>
5.1.1 Prosjekteier .....	46	8.1 HMS: helse, miljø og sikkerhet .....	112
5.1.2 Styringsgruppe – for de største prosjektene .....	46	8.2 Kompetansekrav .....	113
5.1.3 Prosjektgruppe .....	48	8.2.1 Enklere arbeidsoppgaver kan mange utføre .... 115	
5.1.4 Prosjektleder .....	49	8.2.2 Restaurering av vegkroppen krever erfaring og spesialkompetanse .....	115
5.1.5 Arbeidsgrupper .....	50	8.3 Bruk av motorisert kjøretøy .....	116
5.1.6 Organiseringsmodeller .....	50	8.4 Restaurere historiske «feil» eller forbedre situasjonen? 116	
		8.5 Ny trasé .....	118
		8.6 Dokumentasjon av arbeid og endringer .....	119
		8.7 Vegetasjonsrydding .....	119
		8.7.1 Flora og fauna .....	121
		8.7.2 Rydding og slått av småvegetasjon .....	121



8.7.3	Hogst på og langs vegen.....	125	<b>11. Lover og regler .....</b>	<b>207</b>	
8.7.4	Gamle veger i hogstfelt .....	127	11.1	Hvem eier de gamle vegene?.....	209
8.7.5	Trær som del av veganlegget .....	127	11.2	Rett til bruk .....	212
8.7.6	Transport av hogst .....	127	11.2.1	Frilufsloven (Lov om friluftslivet) .....	212
8.7.7	Røtter og stubber i vegen .....	129	11.2.2	Hevdsloven (Lov om hevd) .....	213
8.7.8	Plantevernmidler .....	130	11.2.3	Tinglysingsloven (Lov om tinglysing).....	215
8.7.9	Vegetasjonsavfall .....	131	11.2.4	Motorferdselloven (Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag) .....	216
8.8	Vann.....	132	11.3	Etablering av nye vegfar .....	216
8.9	Grøfter.....	133	11.4	Hvilket vern har de gamle vegene mot inngrep? .....	219
8.9.1	Maskingrøfting?.....	133	11.4.1	Vern etter kulturminneloven .....	219
8.10	Stikkrenner .....	135	11.4.2	Vern etter plan- og bygningsloven .....	221
8.10.1	Gjengroing av stikkrenner.....	135	11.5	Hjemler for tiltak.....	224
8.10.2	Kollaps.....	137	<b>12. Aktører og samarbeidspartner.....</b>	<b>229</b>	
8.10.3	Restaurering av stikkrenner.....	137	12.1	Kulturmiljøforvaltningen i Norge .....	230
8.10.4	Endret nærområde.....	139	12.2	Andre aktører.....	232
8.10.5	Ikke restaurer stikkrennene til å bli noe annet enn de opprinnelige har vært .....	139	<b>13. Kilder.....</b>	<b>235</b>	
8.11	Tørrmuring og steinarbeid .....	140	13.1	Kildekritikk .....	236
8.11.1	Fyllmasse .....	144	13.1.1	Hvor er vegen?.....	239
8.11.2	Ødelagte vegmurer.....	146	13.2	Snakk med folk.....	240
8.11.3	Arbeid med gravemaskin.....	147	13.3	Kulturmiljødatabaser .....	242
8.11.4	Arbeidsområdet .....	148	13.4	Arkiv og Arkivverket .....	245
8.12	Vegdekke .....	149	13.5	Aviser, bøker og tidsskrift .....	246
8.13	Klopper og bruer .....	155	13.6	Stedsnavn.....	250
8.14	Gjerder og grunder .....	164	13.7	Kart .....	254
8.15	Vegtilbehør .....	168	13.7.1	Hva kan kartene gi oss?.....	254
8.15.1	Vegmerker .....	168	13.7.2	Hvor finner man gamle kart? .....	256
8.16	Vegrelaterte kulturminner .....	175	13.7.3	Nyere kart.....	261
8.17	Andre opplevelser undervegs.....	181	13.8	Foto og illustrasjoner .....	262
<b>9. Framtidig drift og vedlikehold .....</b>	<b>183</b>		13.8.1	Flyfoto .....	264
9.1	Driftsavtale .....	184	13.8.2	Hvor finner man gamle bilder? .....	267
9.2	Driftsarbeidet.....	188	13.9	Spor i naturen .....	269
<b>10. Informasjonstiltak .....</b>	<b>193</b>		<b>14. Forslag til litteratur og nettsider .....</b>	<b>270</b>	
10.1	Hva skal formidles?.....	195	14.1.1	Litteratur om veger og vegfar .....	270
10.2	Formidling – for hvem? .....	196	14.1.2	Nyttige nettsted .....	271
10.3	Uteinformasjon.....	199	<b>15. Litteraturliste .....</b>	<b>272</b>	
10.4	Trykt informasjon og digital formidling.....	205			



# 1. INNLEDNING

“ Gjennom øde skogen er stien vandringsmannens følgesvenn, en menneskehånd som aldri forlater ham. Først borte fra veien er en mann helt alene. Veiene er faste streker gjennom skogen som binder mann etter mann og slekt etter slekt til de samme steinene, de samme krokene utenom bløtmyr, de samme bakkene op på berg. Det er de gamle slekters bånd på oss, og deres hjelp til oss. Hver enkelt av oss vilde ikke maktet å finne vei gjennom skogen alene. Vi forstår ikke stien, men vi går den, bøier oss under tradisjon og erfaring og går der de andre har gått, ikke hver for sig, men alle samme sti.

STEEN, 1929:192–193

Gamle veger og vegfar er ikke bare historiske traseer og gode turruter. De er også fysiske kulturminner som bærer i seg en mengde kunnskap om tidligere tiders levekår, teknikk og tilnærming til naturen. Vegminner er en stor ressurs, en viktig kilde til vår felles kulturhistorie. De kan gi grunnlag for opplevelser og økt miljøkvalitet, ha betydning for næringsutvikling og utgjøre en viktig bruksressurs i samfunnet. Felles for alle de historiske ferdselsårene er at de utgjør en viktig del av Norges kulturarv, men det er stor forskjell på å arbeide med en bygd veg og et historisk vegfar. Mens en bygd veg er et fysisk byggverk fullt av historiske detaljer, vil et historisk vegfar hovedsakelig bære med seg sporene etter årelang ferdsel, bruk og endringer. I noen tilfeller er et vegfar ikke engang en fysisk trasé, bare en idé om en historisk rute.

Denne håndboka vil gi deg tips om hvordan du kan arbeide med både gamle veger og historiske vegfar. Temaet i håndboka er ferdselsårer på landjorda, selv om vannvegene også alltid har vært viktige i Norge. Fordi man naturlig nok har mindre behov for å gjøre tiltak på vegfar og stier, inneholder boka mest stoff om bygde veger.

De første vegfarene i Norge fikk vi trolig alt da steinaldermenneskene begynte å vandre rundt i faste ruter mellom boplasser og jaktmarker. Siden har behovet for ferdselsveger bare økt helt fram til vår tid. Grensen for hva som er en gammel veg er vanskelig å trekke, men et naturlig tidsskille inntraff da rasjoneringen av personbilene ble opphevet 1. oktober 1960. I prinsippet var bilen tilgjengelig for alle fra denne datoen av. Dette medførte et helt annet behov for vegsystem, og vegnettet vi har fått etter den tid, kan fremdeles regnes som nytt. Selv om mye av teksten i boka er

generell, passer nok hoveddelen av innholdet best på ferdselsårer fra før bilen ble dominerende.

Interessen for å bevare historiske veger er stor i Norge, og har vært det lenge. Det er lagt ned en enorm innsats i vern og stell av gamle vegspor i hele landet, og mange har opparbeidet seg stor erfaring med dette arbeidet. Spesielt bør nevnes Statens vegvesen, som via sitt sektoransvar for både vernede og andre vegminner har bygd opp en spesialkompetanse på fagfeltet rundt i landet. Også flere offentlige organ, fylkeskommuner, kommuner, frivillige interesseorganisasjoner og privatpersoner har kommet langt på dette feltet.

Erfaringene viser at det ligger svært mye kunnskap i vegen som et fysisk kulturminne. Vi må samtidig innse at vi bare så vidt har begynt å forstå hvordan vi skal tolke og bruke denne kunnskapen. Vi har imidlertid kommet langt nok til å erkjenne at om vi fjerner de fysiske sporene, fjerner vi også den framtidige muligheten til å tilegne oss kunnskapen.

Målgruppen for håndboka er både forvaltningen, privatpersoner, lag og organisasjoner. Boka er ment som en guide for alle som interesserer seg for gamle veger og historiske vegfar, spesielt de som planlegger og gjennomfører restaurering og tilrettelegging av dem. Den er beregnet på dere som har én spesifikk veg å jobbe med, men kan også være aktuell som et hjelpemiddel dersom det må gjøres et utvalg til for eksempel en kulturmiljøplan. Håpet er at flere får øynene opp for de spennende kulturmiljøverdiene som finnes i våre historiske ferdselsårer, og at vi skal klare å forvalte dem på en bærekraftig måte, slik at de blir tilgjengelige både for oss og for framtidige generasjoner.



Et flott parti av Dalevegen i Sirdal i Rogaland ligger fremdeles bevart mellom Dorgefoss og Ferjeplassen. Denne strekningen ble bygd i årene 1862–1865 og var i bruk fram til 1923. I dag hindrer vegetasjonen på vege vannet fra å renne bort. På sikt kan det føre til større problem. Vegene er registrert i Askeladden med ID 175577. Foto: Rita Hauge/privat



Håndboka er en revisjon av Direktoratet for naturforvaltnings *Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehold* (Møyner, 1994). Det er fylt på med kunnskap og erfaringer som har kommet til i de 25 årene siden forrige håndbok kom ut, blant annet fra arbeidet med de store veghistoriske prosjektene Kongevegen over Filefjell, Den trondhjemske postvei mellom Bergen og Trondheim og Kongevegen over Dovrefjell.

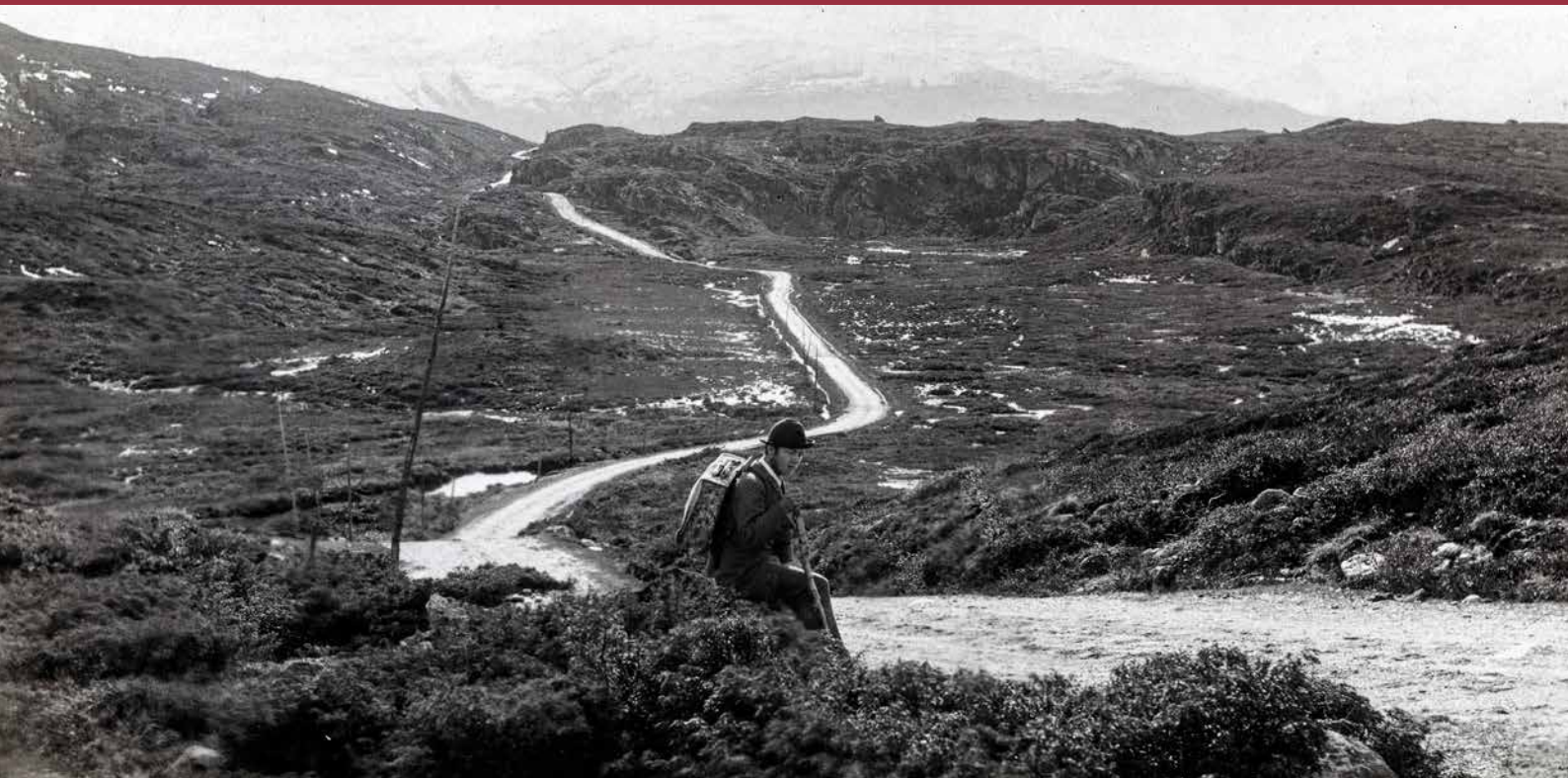
Gjennom boka vil vi gi en innføring i forskjellige sider av tematikken vern og tilrettelegging

av gamle veger og vegfar. Håndboka gir deg praktiske råd og tips omkring fagområdet, men er langt fra uttømmende. Mange av temaene kunne vært mye mer detaljert beskrevet, og andre har det ikke vært rom for i boka. I tillegg til at det er stor forskjell på veger og vegfar, har vi store geografiske forskjeller i Norge. Men vi har forsøkt å trekke essensen ut av tidligere erfaringer og ny fagkunnskap. Vi håper at boka vil inspirere til videre undersøkelser. Som en ekstra drahjelp har boka med et lite utvalg av den store mengden god litteratur som finnes om temaet.





## 2. VEGHISTORIE



Vinterstaker langs Den trondhjemske postvei mellom Utvik og Red i Stryn kommune, Vestland, rundt 1880-1890. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalt bibliotek (redigert)

## Gamle vegen

Av Einar Hovdhaugen (1978)

Når du rosar nye vegen  
som ligg brei og flat og bein,  
må min tanke stundom stanse  
ved ein veg, ein annan ein, –  
ein som var litt meire kronglet,  
bakke opp og bakke ned, –  
smal og skeiv var gamlevegen  
der han ligg i gøymslefred.

Etter nye vegen lagar  
bil og sykkel sine far,  
etter gamle vegen gjekk det  
folk som tunge bærer bar.  
Vi som hastar utan tanke  
på å halde rast og kvil,  
veit kje kva det var å traske  
steg for steg dei mange mil.  
Nye vegen han vart stukken,  
rekna ut og nivellert.  
Gamle vegen har frå gamle  
gløymde tider eksistert.  
Han har krøkt seg kringom steinar,  
han har gjerne gjort ein sving,  
han var ingen vørdlaus fuse  
som gjekk beint på alle ting.

Mang ein sår og vegasliten  
fot har forma denne veg,  
men han vart og stundom trakka  
lett av lykkelege steg.  
Når dei svære bærer tyngde,  
gjorde gonga tung og sein,  
var det lykke det å finne  
vegakant med kvilarstein.  
Du har gløymt den gamle vegen,  
han er ikkje vegen din.  
Eg har gått han glad i lykke,  
eg har gått han tung i sinn.  
Der du sit bak ratt og rute,  
susar fram i buss og bil,  
har eg vandra trøyt og sliten  
mang ein kveld den siste mil.

Snart vil gamlevegen gløymest,  
tida løyner alle far.  
Unge slekter som nå går her  
kan kje ane det som var.  
Seige gongslit, kvilarsteinar,  
har kje rom i deira sinn, –  
eg vil sitja her ein time  
– minnast gamlevegen min.





Ved Helle i Vaksdal, Vestland, finner vi flere generasjoner vegger side om side. Øverst til høyre restene etter en kløvveg av ukjent alder. I midten med fine stabbesteiner er den første kjerrevegen, som muligens er bygd under generalvegmeister Georg Anthon Krogh i siste halvdel av 1700-tallet. Nedenfor til venstre skimtes Hellevegen, kjørevegen fra 1920, mens dagens E16 går i tunnel gjennom fjellet på andre siden av fjorden. Innerst inne i fjordarmen Dalevågen finner vi en kongevegbygge, muligens fra rundt 1800, som viser at man nok tok båt forbi dette strekket dersom man hadde mulighet. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

**S**kal vi ta vare på en gammel veg eller et vegfar på rett måte, bør vi kjenne den historiske bakgrunnen til ferdsselsåren. En veg er ikke bare en nødvendig og praktisk passasje mellom to punkt. Den kan også si oss mye om tidligere tiders liv og samfunn. Ulike kilder kan fortelle hvorfor vegen ligger der den ligger, peke på årsaken til at den er formet slik den er, og gi en forklaring på endringer og utbedringer opp gjennom årene. Kombinerer vi denne kunnskapen med de fysiske vegsporene, kan vi nærmest «lese» historien til vegbyggerne, få bedre kjennskap til eldre håndverk og nøste opp historier som ellers ville være forsvunnet for alltid. Og kan hende tar vi undervegs med oss en og annen lærdom vi senere får bruk for?

## 2.1 Vegens utvikling i Norge

*Av Geir Paulsrud, Statens vegvesen*

Veger blir vedlikeholdt, utbedret, ombygd og omlagt. De er kulturminner i stadig utvikling. Det kan derfor noen ganger være vanskelig å fastslå den eksakte alderen deres. Men vi kan gi noen generelle karakteristikk av vegene i ulike tidsperioder ved å dele dem grovt inn etter hovedtrekkene i byggetradisjonene:

- Veger eldre enn ca. 1650: kløv- og rideveger, stier og tråkk
- Veger bygd mellom 1650 og ca. 1770: viktige vegger for hest og karjol

- Veger bygd mellom 1770 og 1850: et hovedvegnett bygd for hest og vogn
- Veger bygd mellom 1850 og 1912: chausseer bygd for hest og vogn
- Veger bygd mellom 1912 og 1960: chausseer etter hvert tilpasset biltrafikk
- Veger bygd etter 1960: bilen blir allemannseie

### 2.1.1 Tiden før 1650: kløv- og rideveger, stier og tråkk

Før midten av 1600-tallet var det få kjørbare veger i Norge. Noen enkle veger ble anlagt, men stort sett brukte folk stier og tråkk når de vandret eller reiste med hest. At det har vært vegfar i lang tid, vet vi. Alt i steinalderen har nok folk beveget seg over store avstander. Våre eldste vegfar går sikkert tilbake til denne tiden.

Da februk og korndyrking vant innpass i landet omkring 4000 år f.Kr., førte det til mer stabile former for bosetting. Gårder med beiter og åkrer ble etter hvert bundet sammen med et nett av faste vegfar. Først med fast bosetting i dalene fikk vi mer regelmessig samferdsel over fjellovergangene. Hvert dalføre fikk sine veglinjer som gikk mellom gårdene, og etter hvert bygdene.

Om vinteren kunne avstandene mange steder forkortes betraktelig ved å utnytte frosne myrer, elver og innsjøer. Da foregikk mye av ferdseien med hest og slede. Selv om de eldste vegene våre stort sett var vegfar uten noen form for opparbeiding, finner vi eksempler på at man allerede for omkring 2-3000 år siden benyttet steinsatte veger og trebrulegging i vegene.

Vegen utviklet seg fra å være tråkk til å bli «tjodgate» eller «tjodveg» med en viss

minimumsbredde, som omtalt i Magnus Lagabøtes landslov (1274). Vegen var delt i tre klasser: *tjodgata* var hovedvegen gjennom bygda, *tverrgatene* gikk til de ymse grender og gårder, og *rekstene* var driftsveger for gårdene, gjerne til utmarka. Landsloven hadde fem paragrafer om vegstell som definerte ansvaret for bruer og ferjer, og regulerte vedlikeholdet. Landsloven fra 1274 bygger på de enda eldre landskapslovene.

Landsloven fastsatte at tjodgata skulle være slik den hadde vært fra «gammel tid», og det var straffbart å gjøre skade på den. Den skulle være ryddet i 8 alens bredde, det vil si ca. 4 meter ved bruk av gamle norske alen. Det var bøndene som hadde



Mindre, lokale veger holdt gjerne helt andre mål enn de større offentlige. Parti av veien fra Gjerde i Mauranger til Folgefonna, i Kvinnherad kommune, Vestland. Ca. 1890-1895. Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)




plikt til å holde vegen ved like, og bygge og holde bruer og ferjer der det var nødvendig. Dette var kløv- og rideveger. Vedlikeholdet skulle gjøres tre ganger i året: etter at snøen gikk, ved midtsommer mellom våronn og slåttonn, og om høsten før frosten kom, men etter at avlingen var i hus. Alt var tilpasset onnene i det gamle bondesamfunnet.

### 2.1.2 Veger bygd mellom 1650 og ca. 1770: viktige veger for hest og karjol

På 1600-tallet og framover ble vegstandarden forbedret. Den første kjørevegen i Norge ble

anlagt i 1624 og gikk mellom Hokksund og Kongsberg. Etter hvert begynte man å «bygge» stadig flere veger som skulle være kjørbare med vogn eller kjerre. En omlegging av hele vegstellet i Norge kom med innføringen av eneveldet i Danmark–Norge i 1660. Inntil da hadde lensherrene hatt ledelsen og oppsynet med både vegbyggingen og vedlikeholdet. Fra 1664 ble det utnevnt særskilte embetsmenn til disse oppgavene, og i 1665 ble det utnevnt to generalvegmaster for henholdsvis det *sønnenfjelske* og det *nordenfjelske*. I denne sammen-



Vårstigen langs Kongevegen over Dovrefjell i Oppdal kommune, Trøndelag er nevnt alt i 1182, og vegstykket ble gjort kjørbart rundt 1700. I 1853 åpnet en ny helårsveg nede i dalbunnen langs elva, og Vårstigen fikk mest funksjon som lokal stølsveg. Foto: Matti Bernitz/Kongevegen over Dovrefjell, Statens vegvesen

hengen hører Rogaland og agderfylkene til det sønnenfjelske sammen med Østlandet. Det nordenfjelske var Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Trøndelag. Generalvegmeistrene hadde ansvar for vegstellet i hver sin landsdel etter ensartete bestemmelser

for hele landet. Vegene skulle være 8, 10 eller 12 sjællandske alen breie (det vil si ca. 5, 6,3 eller om lag 7,5 meter. Se rammeteksten *Alen*). I Nord-Norge var all bebyggelse mer eller mindre relatert til sjøen, så der var det foreløpig lite behov for vegbygging.

## ALEN

Før metersystemet ble innført i 1875, var alen det gjeldende lengdemålet i Norge. Men hvor lang en alen var, er mer forvirrende enn lengden på en meter. Ikke bare endrer alenlengden seg over tid, den kunne også ha lokale variasjoner. Dette er verdt å merke seg dersom man leser historiske kilder. Holder man seg til det offisielle i Norge, har man likevel et godt utgangspunkt for å sjekke vegbredder og liknende.

Opprinnelig var en alen avstanden mellom albuen og fingertuppen, og begrepet har vært brukt over store deler av verden. Det har kanskje sin opprinnelse i oldtidens Egypt.

Norges eldste kjente alen, tommelalen, skriver seg tilbake til norrøn tid og var rundt 47,4 cm lang – med en del lokale variasjoner. Sent på 1100-tallet fikk vi en ny måleenhet, stikke, som var ca. 55,3 cm lang. Men mange valgte å bruke alen som benevnelse på stikke også, slik at vi

gjennom middelalderen hadde to alenmål i bruk i Norge.

Neste endring kom i 1541, da kongen bestemte at den 63,26 cm lange sjællandske alen skulle være påbudt som lengdeenhet i hele Danmark–Norge. Denne holdt seg til 1683, da lengden ble justert til 62,8 cm. Én alen skulle da tilsvare to rhinske fot. Til tross for dette brukte man ofte andre alenmål, så lengden varierte mye i både Danmark og Norge. Den offisielle lengden forble gjeldende til man i 1824 ved lov finjusterte alenmålet til 62,748 cm.

Da metersystemet ble vedtatt i Norge i 1875, erstattet det alenmålet, og vi gikk over til centimeter og meter. Man tok likevel delvis vare på alen, og bestemte at en meter-alen skulle settes til 60 cm. I praksis tok det lang tid før meteren ble vanligere enn både alen og tommer, og fremdeles finner vi for eksempel tommer på mange av tommestokkene våre.

År	1274	1274	1541	1683	1824	1875
<b>Benevnelse</b>	Tommel-alen/kort alen	Stikke/lang alen/ «gammel norsk alen»	Sjællandsk alen	Sjællandsk alen	Norsk alen	Meter-alen
<b>Lengde</b>	47,4 cm	55,3 cm	63,26 cm	62,8 cm	62,748 cm	60 cm
<b>Kommentar</b>	Magnus Lagabøtes landslov	Magnus Lagabøtes landslov	Sjællandsk alen tas i bruk i Norge	Ole Rømers system innført	Revidert ved lov	Metersystemet innføres. Men den gamle alenen bruktes fortsatt av mange.

Kilde: Espeland, 2006 og Wikipedia



“ For gjemt og glemt er du forlængst av tidens rastløse mennesker. Chaufføren liker ikke dine originale paafund. Dine fantefulde byks og fandens himmelspret er en forargelse for ham selv og en vederstygelighet for hans gummi hjul, og der han sitter i sin gule fløielsfrak og durer op og ned i knækkene, har han saa evig nok med at klare rattet, at dine gamle strev og viser gaar ham sporløst forbi. Og som det er gaat dig, saa er det ogsaa gaat mesteparten av de gamle farveiene i landet. De er omlagt og utbedret eller nedlagt for godt. Det er blit tyst om de gamle «farende svende» av veier. Men raaker du saa en dag tilfældigvis paa en slik gjenganger av en gamlevei, da kan det times dig, at det skyller som en varm strøm igjennem dig. Helst om du selv tilhører et ældre slektsled, og chaufføren altsaa ikke er faret i dig.

CASPARI, 1927

I praksis ser vi at autentiske kjøreveger som kan dateres til denne byggeperioden, gjerne er 2,5–3,5 meter breie, ofte uten grøft og med en lav steinbygd vegmur eller vegskulder på utsiden. Med nød og neppe kunne man kjøre med vogn mellom Christiania og Trondheim i 1704. Men det vanligste var å bruke båt (eller slede på isen vinterstid) mellom Eidsvoll og Tangen. Vegen over Vårstigen var knapt kjørbar. Over Morskogen var det bare kløv- og rideveg. Reiste man fra Christiania over Kløfta, Kongsvinger, Elverum og Aker i Vang på Hedemarken og videre over Gudbrandsdalen, Dovrefjell, Oppdal, Støren og Melhus over Byåsen til Trondheim, var det kjørbar veg. Også til Fredrikshald (Halden) og Svinesund kunne man kjøre, så vel som til Drammen og Kongsberg fra 1665. I Vestfold fantes det flere kjøreveger av mer lokal art. Ut over dette var det nok ikke mye veg som var bygd for hest og vogn.

### **2.1.3 Veger bygd mellom 1770 og 1850: et hovedvegnett bygd for hest og vogn**

I siste halvdel av 1700-tallet kom franske idealer inn i norsk vegbygging. Vegene skulle helst være snorrette som sine europeiske forbilder, og gikk bakke opp og bakke ned. Resultatet ble ofte bratte stigninger. En typisk veg fra denne perioden har høye murer som hever vegen over små og store søkk i terrenget for å gi jevnere kjørebane. På flatene ble vegkantene markert med stramme, lave steinmurer, slik at vegen lå litt over terrenget og var høyest på midten. Vegfyllet kunne være litt tilfeldig, med både bruk av myrjord, kvister og til og med sagflis. Men stort sett fylte man på med stein og jord som var lett tilgjengelig i området. I det veghistoriske miljøet i Norden blir gjerne denne måten å lage veger rett

fram på, kalt det franske prinsipp. Vår «norske» versjon av dette franske prinsippet var alt landet kunne klare av moderne vegbygging i denne perioden.

Noen av våre mest imponerende tørrmurte veger stammer fra denne tiden. For eksempel kongevegene over Dovre og Filefjell, Krokkleiva i Hole kommune i Viken, Kong Karl Johans veg i Trøndelag, samt en veg i Bommestad i Larvik i Vestfold og Telemark.

Et annet godt eksempel er Den vestlandske hovedveg mellom Oslo og Stavanger. I Agder er den ett av de viktigste samferdselsminnene. Den er den eldste statlig bygde kjørevegen gjennom fylket, og var i 1805 ferdig fra Telemark grense til Kristiansand. Videre til Stavanger sto den klar i 1815, med noen nødvendige ombygginger i 1840-årene, blant annet Tronåsen.

Fram mot 1824 ble vegstellet styrt gjennom en rekke forordninger. Dette ble etter hvert så uoversiktlig at det var nødvendig å lage en ny felles lov for hele landet, vegloven av 1824. Den førte til at vegstellet kom inn i mer ordnete former.

### **2.1.4 Veger bygd mellom 1850 og 1912: chausseer bygd for hest og vogn**

Fram til midt på 1800-tallet var det naturalhusholdningen som rådde i Norge. Da industrialiseringen skjøt fart på denne tiden, fikk dampskips- og jernbanetrafikken en mer effektiv frakt av varer og reisende. Disse faktorene hadde også betydning for vegene, som nå skulle knyttes til jernbanestasjoner og anløpssteder for dampskip. De var viktige for å binde landet sammen der dampbåt og jernbane ikke kom

fram, og man trengte flere og lengre veger i grisgrendte strøk. For å oppnå dette gikk man paradoksalt nok ned på vegbredden på nye veger.

Rundt 1850 skjedde det viktige forandringer i vegbyggingen. Særlig gjaldt det prinsippet om hvordan man skulle bygge veger i kupert terreng. Den vesentligste endringen besto i at veger nå ble lagt rundt åser og fjellparti, istedenfor rett fram og opp og ned i terrenget. Dette nye prinsippet

ga mindre stigning, og vegen fulgte landskapet godt. Populært er dette blitt kalt bømme- eller grytehankprinsippet: Vegen var like lang om den gikk rundt eller over åsen. Dette var vegbygging etter kontinentaleuropeiske forbilder, og det er først nå vi kan si vi har såkalte chausseer i Norge. Chausseene var flatere veger, med maks stigning på 1:20, en bygd bæreevne i fundamentet og et grusdekke oppå for å minske friksjonen, slik at hjulene trillet lett. Ikke minst kunne man nå



Den bergenske hovedveg ved Borgund i Lærdal kommune, Vestland, ble bygd i 1840-årene, i brytningsfasen før chausséperioden formelt ble innført med vegloven av 1851. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



kjøre mye større lass på vegene, noe som var en stor fordel for både tidsbruk og økonomi.

Vegloven av 1851 var viktig for vegbyggingen i Norge. Det som kanskje hadde størst betydning i den nye loven, var at Stortinget, ikke regjeringen i Sverige, ble bevilgende myndighet for vegbudsjettet. Kong Karl Johan i Sverige ville ha mange nye mellomriksveger, mens man i Stortinget var mer interessert i å bygge ut innenriksvegene.

Veidirektør Christian Wilhelm Bergh var den som først og fremst sto for gjennomføringen av chausséprinsippet som en del av oppbyggingen av Norge, med sin faglige tyngde. Han tiltrådte i embetet som veidirektør i 1852, og ble sittende i 12 år fram til 1864.

De Veje, som vore Forfædre byggede, gif, som bekjendt, Vakte op og Vakte ned, og Vejlinjen drog nødig forbi en større Gaard, men tog sig helst en Sving opom. I Aarenes Løb kom man imidlertid efter, at det i Længden ikke var fordelagtigt for Hest og Folk at følge Giejten paa dens Veje, og man begyndte at bygge Vejene flade. Det viste sig snart, at der her var opnaaet en stor Lettelse for Hesten, og Praxis viste, hvad Theorien ogsaa lærte, at en Hest paa en meget god flad Vej kunde trække 2 til 3 Gange saa meget som paa de gamle bakkede Veje, og naar Hesten før kun kunde trække 280 Kilogram til Exempel, saa kunde den paa de nye Veje trække 700, og paa ganske flad Vej mere, og om end den flade Vej var lidt længere, saa gif det hele desto lettere.

De her udviklede Sandheder, der allerede længe har været kjendte, er nu ogsaa trængt almindelig igjennem i alle Dele af Landet, og overalt ønskes man at faa sine Vakter omlagte, hvor der er nogen nævneværdig Trafik paa Vejen.

En avisartikkel fra 1887 forklarer fordelene med flate veger framfor bakkete veger. Bergens Tidende, 24/9 1887



Sanddølaveien eller Gamle Lifjellveg i Grong kommune, Trøndelag, ble bygd mellom 1876-1892. At det kunne være utfordrende å reise her i byggeperioden, er godt skildret av Albert Fenger-Krog i 1882: «Enkelte korte stykker kan det gå nok så lunt; men i regelen er kjørsel på kjærre efter denne vei ledsaget af en uafbrudt række af stød og rystelser, der således forstyrrer de indre organers indbyrdes stilling og jevne funktion, at man meget snart foretrækker at gå eller ride». Fotografiet over er tatt en god stund etter at vegen var ferdig, og sannsynligvis også behageligere å reise på. Bilen på bildet er en Chandler, trolig en 1922-modell eller eldre. Foto: Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum





### 2.1.5 Veger bygd mellom 1912 og 1960: chausseer etter hvert tilpasset biltrafikk

Vogner, og etter hvert motoriserte kjøretøy, stilte nye krav til bredde, grøfting, stikkrenner og dekke. Vegloven og motorvognloven av 1912 skulle forberede denne nye utviklingen. Etter en revisjon av vegloven i 1927, ble det innført

at vegavgiften skulle gå til hovedvegene. Det var mye prøving og feiling med faste dekker i mellomkrigstiden. Både betongdekker og brostein ble brukt, men asfalt ble det vanlige etter krigen.

Helt fram til rundt 1960 hadde man blandet hestetransport og biltransport i Norge.



Vegarbeidere på Åmyra i Åfjord i Trøndelag i 1920-årene. Foto: Joakim Brevold/Helge Bueng, Brevoldsamlingen

### 2.1.6 Veger bygd etter 1960: Bilen blir allemannseie

Vegloven av 1964 delte det offentlige vegnettet inn i riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Denne oppdelingen hadde i praksis skjedd allerede i 1928. Men nå begynte utviklingen av et differensiert vegnett med motorveger, planfrie kryss og gang- og sykkelveger, slik vi kjenner det fra vår egen tid. De første firefelts motorvegene ble åpnet i 1964, bare fire år etter frislippet av bilsalget, som gjorde at alle som ville, og hadde råd, kunne kjøpe seg en bil. Den aller første lengre firefelts motorvegstrekingen i Norge var E6 mellom Olavsgård og Skedsmo nordvest for Oslo. Disse store vegene viste seg imidlertid å være for kostbare å bygge, og det ble isteden satset på en enklere løsning, kalt motorveg B. Den var uten midtdeler og med enklere standard. Det ble ansett som viktigere å knytte landet sammen enn å løse trafikkproblemene i tettbygde strøk. Man begynte også å differensiere og dimensjonere vegene etter funksjon og trafikkmengde. Først etter 2004 ble det fart i arbeidet med trafikksikre veger.

### 2.1.7 Vadesteder, bruer, ferjeleier

Før det ble bygd bruer, måtte folk finne steder der de kunne vade over elver, bekker og vann. Ordet «vad» finnes i mange stedsnavn, som på denne måten indikerer hvor vegen har gått (se også kapittel 13.6 *Stedsnavn*).

I et land som Norge med mange elver, fjorder og vann ble det tidlig behov for å bygge klopper og bruer. En klopp er en liten bru bygd av stokker eller steinheller lagt i vegens lengderetning over en elv, en bekk eller et myrete vegstykke. Over lengre myrstrekinger eller våtmarksparti, la man kavlebruer. Noen vassdrag var så store at man

verken kunne bygge klopper eller bruer, og slett ikke vade.

På slike steder ble det brukt flåter, båt eller ferje. Ferjeleiene var gjerne uten noen form for oppbygning. Men særlig i forbindelse med postvegene på 1800-tallet ble det bygd små steinbrygger og moloer – såkalte vårrer. Behov for å kjøre vogner om bord og større areal til



Det å dramatisere terreng og opplevelser var et grep mange kunstnere brukte for å formidle opplevelsene. Her har Wilhelm Maximilian Carpelan illustrert den bratte nedstigningen fra Gaustatoppen i Vestfold og Telemark fylke. Tegner: Wilhelm Maximilian Carpelan, 1821. Håndkolorert av F. E. Werner



krøttertransport, gjorde at ble ferjene bygd flater. I andre halvdel av 1800-tallet kom det mange steder også til lemmer som kunne løftes opp på ripa til ferja for ombordkjøring.

I middelalderen var det stor sælebot (noe som er til gagn for sjelen) i å bygge bruer, særlig om det var til hjelp for folk som dro på pilegrimsferd til hellige steder. En slik investering kunne hjelpe giveren gjennom skjærsilden.

Der det var stor trafikk, slik som over Nidelva ved Nidaros, ble det bygd bruer allerede tidlig i middelalderen. I et rikt vikingtidsområde på Vestvågøy i Lofoten er det funnet rester etter ei stor bru fra 1000-tallet. Vi kjenner ikke disse konstruksjonene i detalj, men det var nok vanligvis åsbruer, det vil si tømmerstokker lagt tett i tett eller med litt avstand mellom, med strøved som brudekke, mellom tømrete brukar fylt med jord og stein. Litt større bruspenn ble



Smedbrua fra 1767 kan være Norges eldste steinhvelvbru. Den går over Fiskumelva på Norges første offentlige vei, Sølveien mellom Kongsberg og Hokksund, bygd rundt 1625. Brua ble fredet alt i 1960. I 1997 ble den åpnet og forsterket med betong på innsiden, en restaureringsmetode vi ikke bruker i dag. Utvendig ble den delvis endret. Øvre Eiker kommune i Viken. Foto: Cato Enger/Riksantikvaren



løst med utkragete tømmerbruer. Alle bruer skulle helst ha rekkverk.

Brubyggingen henger nøye sammen med samfunnsutviklingen, som stilte stadig nye og strengere krav til framkommelighet. Utbyggingen av postrutene, særlig på slutten av 1700-tallet, førte til bygging av en rekke murte steinbruer, ikke minst på Vestlandet. Disse var jevnt over utkragete steinhellebruer. Langs postvegene

mellom Stavanger, Bergen og Molde fikk man en rekke steinhellebruer med utkragete brukar av stein i perioden fra litt før 1790 til 1850. Ellers er steinhvelvbruer av naturstein i hovedsak fra perioden 1790–1880, og i hogd stein fra perioden 1880–1930. Fra slutten av 1700-tallet ble det også vanligere med murte brukar i stein, til å begynne med gjerne naturstein, men etter hvert tilhogd stein.



Trangane bru i Gulen kommune, Vestland, fra 1788 er et flott byggverk, og brubyggerne ble premiert med pris for arbeidet. Statens vegvesen er på inspeksjon og dette illustrerer samtidig størrelsen på den 17 meter lange utkragete steinhellebrua. Foto: Silje Drevdal/Statens vegvesen





Utleggsbru ved Nigardsbreen i Jostedalen, Luster kommune, Vestland, 1874. En utleggsbru består av tømmerstokker ut fra landsidene, lag på lag og stadig lenger utover elva. På land ble stokkene holdt nede ved hjelp av stein, slik at de ikke tippet ut i elva. Oppå stokkene plasserte man et vegdekke av tre, og ofte rekkverk. Her var lengden over elva såpass liten at det bare var nødvendig med ett lag tømmer i utlegget. Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen

Trebruer var nok det vanligste, ikke minst utkragete tømmerbruer, som trolig har vært bygd fra tidlig middelalder og opp til 1930-åra. Ellers bygdes bjelkebruer og enkle sprengverksbruer. Treverk var lett tilgjengelig byggemateriale, men det råtner. Derfor er det ikke mange igjen av disse trebrueene, selv om det har vært benyttet

ulike former for tildekning for å beskytte trekonstruksjonene mot vær og vind.

Helt fram til siste halvdel av 1700-tallet var brubygging et håndverk tuftet mest på tradisjon og erfaring. Materialer som støpejern ble utviklet og tatt i bruk, men fikk ingen stor





Den 82 meter lange Skodjebrau, eller Storstraumen bru, er Norges største steinhvelvbru bygget for vegtrafikk. Den og søsterbrua Heggjebrau er rene kunstverk i kystlandskapet. Bruene ligger i Skodje kommune i Møre og Romsdal, og åpnet for trafikk i 1919 (offisielt i 1922). Begge bruene er fredet og med i Nasjonal verneplan for vegminner. Det samme er den 110 meter lange tunnelen som skiller dem. Den var Møre og Romsdals første vegtunnel. Foto: Trine Dahl/Wikimedia

utbredelse. Midt på 1800-tallet begynte det å komme nye konstruksjoner som plankebuebruer, jernfagverksbruer og pælebruer, gjerne kombinert med sprengverk. Den eldste jernfagverksbrua i Norge kom i Elverum i 1865, og var egentlig bygd som jernbanebru. Foruten tre hengebruer av smijernkjetting som ble satt opp i årene 1844–56, kom wirehengebrue for fullt utover 1900-tallet. Etter hvert kom det også forbedringer, såkalt myke hengebruer. De var konstruert av Olaf Stang, en norsk ingeniør

som utviklet en billig løsning over store spenn der det var lite trafikk. Dette passet godt i Distrikts-Norge. Betongbruer, gjerne av «fritt fram»-typen, utviklet seg til store konstruksjoner i andre halvdel av 1900-tallet.

Statens vegvesen sin *Håndbok V440 Bruregistrering* (Statens vegvesen, 2019) anbefales som videre lesning om du er interessert i å vite mer om ulike brutyper og hvordan de er konstruert.



# 3 HVA DU MÅ TENKE PÅ FØR DU GÅR I GANG



Den dramatiske vegen gjennom Bratlandsdalen, Suldal kommune i Ryfylke i Rogaland, fotografert mellom 1880-1890.  
Foto: Axel Lindahl/Nasjonalbiblioteket (redigert)

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

Av Kjell Bjorvatn (2008)

Vegen var trong, sa dei.  
Full av stein,  
smal og bakkut.  
Og mørk:  
Svart skog og bratt fjell  
stengde for synet.  
Og auka du farten  
steig støvet  
kjøvande turt!

Hesteveg.  
Kjerreveg!  
Brukbar for bønder  
men gagnlaus,  
ja, farleg  
i vår tid,  
seier dei.  
Med stabbestein  
som hindrar, ferdsla!

Dei talar om  
ein annan veg, trur eg.  
Den vegen eg minnest  
- rett nok var han trong,  
men trygg!  
Ein levande veg  
som leika seg fram  
mellom gardar

og grender,  
gjennom skogar,  
framom fossar.  
Gras vaks  
i grøne band  
midt etter vegen.  
Markjordber raudna  
langs bekkar  
som sulla og song  
og baud vatn  
til alle som  
for etter vegen.

Svalt var det  
mellom trea,  
og vind bles  
med ange av  
blomar og kvae.  
Og frå bakketoppene  
kunne ein sjå  
heilt til himmels,  
til himmels!

Det var ein  
gamal veg,  
ein trong,  
men trygg veg!  
Mange svingar;

men alle visste  
kvar vegen bar.  
Og langs stupet  
og langs grøfta  
sto stabbestein ...

Støtt sto dei,  
trauste var dei:  
Rike på røynsle  
visste dei fåren  
viste dei vegen:  
Her er de trygge!  
Her var det  
– før dykk –  
at fedrane gjekk!

Stabbestein  
langs vegen:  
Det blømer  
i kring dei  
(sjølv midt  
i desember!)  
og vandrarar  
vinkar dei  
ordlaut i møte:

TAKK AT DE STO DER  
TAKK AT DE STÅR!



**F**ør du gjør tiltak på en gammel veg eller vegfar, bør du gå gjennom kontrollspørsmålene nedenfor for å forsikre deg om at det er nødvendig å gjøre noe med vegen, og i så fall hva.

Spørsmålene er også nyttige dersom man må prioritere mellom ferdselsårer.

### 3.1 Hvorfor skal det gjøres tiltak?

Hva er intensjonen og drivkraften bak arbeidet? Hvorfor vil du restaurere og tilrettelegge det historiske vegfarene? Klarhet i dette gjør det lettere å velge de rette tiltakene. Mulige motiver kan være at vegen er i dårlig stand, eller står i fare for å bli mer ødelagt. Vegetasjonen kan ha tatt overhånd. Du ønsker kanskje at vegen skal brukes som en historisk turopplevelse, eller i andre sammenhenger.

I tillegg til de praktiske årsakene, bør målet med alle tiltak på en historisk veg eller vegfar være å sikre de kulturhistoriske verdiene.

### 3.2 Hvilken periode skal restaureringen ta utgangspunkt i?

Historiske veger og vegfar endrer seg over tid. Dersom du skal tilbakeføre vegen til slik den så ut på et tidligere tidspunkt, må du tenke gjennom valget av standard og tidsepoke. Skal vegen se ut som da den ble bygd, som da den gikk ut av bruk, eller kanskje noe midt imellom? Er det aktuelt å vise flere perioder?

Å vite hvilken vegperiode du jobber med, er avgjørende for et godt sluttresultat.

### 3.3 Hva må gjøres?

Det er viktig å skille mellom hva som må gjøres

og hva vi ønsker å gjøre. Det kan være vanskelig å definere hva som virkelig er nødvendige tiltak på en gammel veg eller et historisk vegfar. Dette gjelder spesielt ved restaureringer. Spør hva som virkelig er nødvendig. I praksis vil det kanskje være tilstrekkelig med mindre tiltak, som enkle reparasjoner eller vegetasjonsrydding.

**Definisjon:** restaurering av vegminner (veger, vegfar og vegrelaterte kulturminner) Vedlikehold eller reparasjon av et vegminne der historisk og arkitektonisk verdi vektlegges. Arbeidet utføres etter kulturmiljøfaglig godkjente metoder, baseres på historisk kildemateriell, og det brukes historisk korrekte materialer. Kan også inkludere hel eller delvis tilbakeføring.

Det er viktig å finne ut hvilke tiltak som må utføres for å få vegen i stand og ta vare på den som kulturminne, ikke hva som skal til for å gjøre den til en høystandard turveg. Rydding av vegetasjon er ofte et helt nødvendig tiltak for å bevare eller synliggjøre et kulturminne. Også skilting kan noen ganger betraktes som et nødvendig tiltak, dersom det øker bruken av og oppmerksomheten om en veg eller et vegfar som er i ferd med å bli glemt. Restaurering av skadde murer kan være et annet nødvendig tiltak.

Å ikke utbedre skader når det er nødvendig, fører ofte til ytterligere forfall. Samtidig kan de fleste større utbedringer eller endringer av opprinnelige deler av vegen redusere eller ødelegge kulturhistoriske verdier, istedenfor å bevare dem. Trekk derfor tidlig fagpersoner med både kulturmiljøfaglig bakgrunn og erfaring fra liknende arbeid inn i vurderingene av hva som skal gjøres.





Ulike brukergrupper har forskjellige behov. Noen trenger bare en farbar veg, andre kan ha behov for mer tilrettelegging undervegs. Foto: Jan Adriansen/Kongevegen over Filefjell, Statens vegvesen

### 3.4 Hva kan gjøres?

Så lenge et tiltak ikke skader kulturminnet eller kulturmiljøet og de kulturhistoriske verdiene, kan det være gode grunner til å gjennomføre mer enn helt nødvendige tiltak. Dette gjelder spesielt dersom det forbedrer bevaringssituasjonen til vegen og bruken av den. Aktuelle tiltak kan være bedre skilting og annen formidling, utbedring av tilkomster, fjerning av vegetasjon som tar utsikt, klipping av gress i vegbanen eller liknende. Andre eksempler er å sette opp stabbesteiner som har veltet på en veg som er ute av drift, eller tiltak som øker sikkerheten for brukerne.

### 3.5 Hva skal ikke gjøres?

Det er svært viktig å unngå tiltak som skader kulturminnet. Du må finne ut om vegen har spesielle særtrekk som må tas vare på. Ble vegen bygd eller lagt i terrenget ut fra en spesiell tanke på omgivelsene? Kan det være elementer som viser til historiske hendelser eller historisk bruk av vegen? Vil tidstypiske trekk eller unike opplevelser gå tapt eller bli ødelagt ved et tiltak? Hva bør tas spesielt vare på?

Noen ganger kan det være bedre å la være å gjøre noe enn å utføre tiltak som skader kulturminnet!

### 3.6 Hvordan skal vegen restaureres og tilrettelegges?

Når du har tenkt gjennom spørsmålene ovenfor, må du finne ut hvordan du skal gå fram. Denne håndboka gir deg mange svar. Ofte finnes det mer enn én løsning på problemene, så du bør tenke godt gjennom hvilke muligheter du har før du setter i gang.

For alle spørsmål om hvordan man skal utføre arbeidet, gjelder at avgjørelsene bør tas av eller i samarbeid med kulturmiljømyndighetene.

### 3.7 Er fremtiden sikret?

Tenk framover. Sørg alltid for å sikre at arbeidet på vegen blir ført videre etter at prosjektet er over. Å rydde vegetasjon har liten hensikt dersom vegen er like overgrodd igjen om ti år. Lag drifts- og vedlikeholdsplaner tidlig i prosjektet (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*).

### 3.8 Hvem er målgruppen for tiltaket?

Det er ofte flere grunner til å gjøre tiltak på en historisk ferdselsåre. Bevaring og sikring av kulturmiljøverdiene må som regel prioriteres høyest.

Etter å ha funnet premissene for hva som kan og bør gjøres med vegen eller vegfaret, bør du tidlig definere hvem det skal tilrettelegges for. Hvem vil bruke vegen og ha nytte av tilretteleggingen? Svaret er i mange tilfeller én eller flere hovedgrupper, og i tillegg flere mindre brukergrupper.

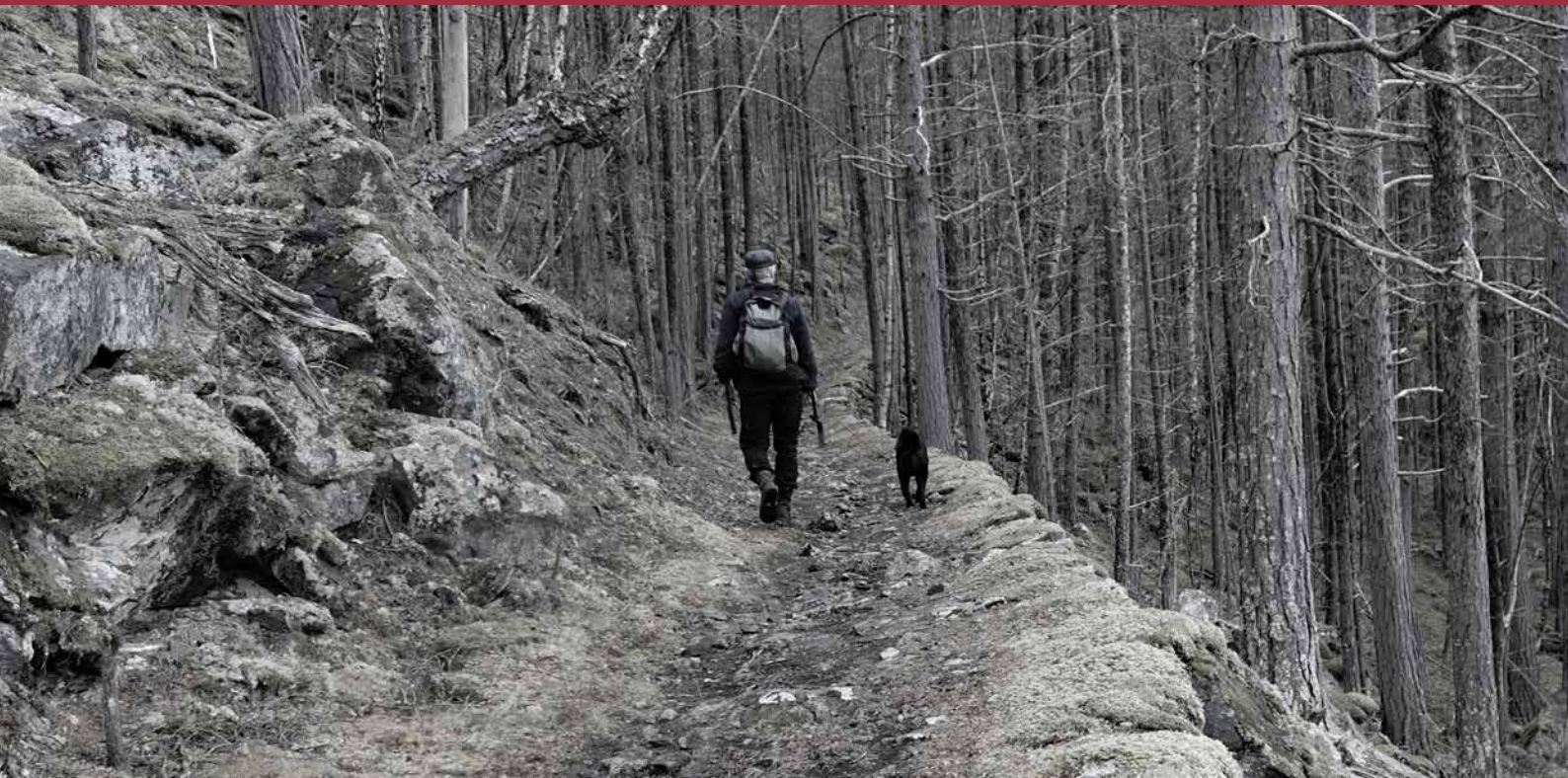
Å vite hvem målgruppen for prosjektet er, vil hjelpe deg til å velge ut hvilke tiltak som skal prioriteres og gjennomføres. Er det brukergrupper eller framkomstmidler som man ikke ønsker på vegen, må dette komme klart fram. Dersom vegen skal være universelt utformet eller kjørbart med motorisert kjøretøy, kreves det vanligvis større tiltak enn om vegen i hovedsak er ment for turvante fjellvandrere.

Ofte er målgruppen de man ønsker skal bruke vegen i dag. Men husk at forskere og framtidige generasjoner også er viktige målgrupper.





## 4. BRUK OG VERN



«Det veks ikkje gras i allmannaveg» (visdomsord med ukjent opphav). Gammel veg i Kaupanger, Sogndal kommune i Vestland.  
Foto: Liv Byrkjeland/Statens naturoppsyn Luster

### 4.1 Bærekraftig kulturmiljøvern

Med et sterkt søkelys på kvalitet og kulturhistorie øker sjansen for at både turister og lokalbefolkning tar den gamle vegen i bruk. Dette skaper i sin tur lokal stolthet, større omsetning i reise- og næringslivet og et bærekraftig kulturmiljøvern. Ikke minst vil økt bruk av gamle vegger og vegfar ha en helse- og miljøgevinst som alle er tjent med.

Vern gjennom bruk er en god måte å bevare kulturminner og kulturmiljø på. Det gjelder også for gamle vegger og vegfar. Den framtidige utfordringen vil være å hindre at de kulturhistoriske verdiene blir ødelagt gjennom feil tilrettelegging og restaurering, eller av slitasje, forsøpling, klimaendringer og liknende. Samarbeid mellom kulturmiljøforvaltningen, lokalmiljøet og andre aktører sikrer at vegen blir tatt riktig vare på.

En nøkkelfaktor for å få til et bærekraftig kulturmiljøvern er å forankre arbeidet lokalt. Jobb for å

fremme den lokale entusiasmen. Da følger eierskapsfølelsen til den historiske vegen automatisk etter, og dermed også interessen for å ta vare på den. Med lokal forankring er sjansen større for at en liten busk i vegkanten blir fjernet og ikke får vokse seg til et stort tre som kan skade vegen. Hvorfor skal vi ta vare på kulturminner? Sarpsborg er en av mange kommuner som har sett nærmere på dette, og skriver i kommunedelplanen for kulturminner 2020-2032:

*Kulturminner og kulturmiljøer er viktige spor fra fortiden, men også en del av nåtiden og fremtiden. Hver for seg og sammen representerer de kunnskapsverdier, opplevelsesverdier og bruksverdier. Kulturminnene er en del av vår identitet og gir både tilhørighet og karakter til miljøet rundt oss. De sier noe om hvordan det var å være mennesker før og hvordan samfunnet var organisert. Dette gir oss grunnlag for å forstå vår egen tid og for å kunne planlegge bedre for fremtiden. (Sarpsborg kommune, 2019)*

Kulturhistoriske verdier er viktige for dagens og framtidens befolkning, blant annet som kilder til rekreasjon og økt livskvalitet. De utgjør også en viktig ressurs for turisme og reiseliv. For å kunne beholde tidsdybde, mangfold og miljøkvaliteter er det ikke nok å bevare enkelte objekter. Vi må se på vegene som større anlegg og del av kulturmiljøer, som et puslespill satt sammen av mange kulturminner gjennom ulike landskap.

Som andre kulturminner er historiske vegger og vegfar en ikke-fornybar ressurs. Hvis en veg går tapt, er det umulig å erstatte det kulturhistoriske tapet ved å lage en ny veg.

### FNs bærekraftsmål

Bevaring av kulturminner og kulturmiljø er gjennom FNs bærekraftsmål ansett som viktig for en bærekraftig utvikling. Særlig mål nr. 11, Bærekraftige samfunn og byer, omfatter kulturarven direkte. Her heter det blant annet at man skal «styrke innsatsen for å verne om og sikre verdens kultur- og naturarv» (punkt 4). Se mer på nettsiden til FN-Sambandet. Vær oppmerksom på at UNESCOs verdensarvkonvensjon angår alle kulturminner og kulturmiljø, ikke bare dem som står på verdensarvlisten.





## Nasjonale mål

Regjeringen har framhevet kulturmiljøets betydning gjennom tre nasjonale mål i kulturmiljøpolitikken (Klima- og miljødepartementet, 2020):

- Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø.
- Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging.
- Et mangfold av kulturmiljø skal bli tatt vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelser og bruk.

Å la den oppvoksende generasjon bli glad i å gå tur på gamle veger, er en god investering for framtiden.

Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen



### 4.2 Hvilken bruk tåler en historisk veg?

De fleste er enige om at en tilrettelagt ferdselsåre skal kunne brukes, ikke bare være en museums-gjenstand. Men hva slags ferdsel kan man ha uten at den gamle vegen eller vegfarene blir skadet? All bruk er dessverre ikke alltid forenlig med vern av vegen eller vegfarene. En rekke faktorer spiller inn i forhold til hva vegminnene tåler.

Skadepotensialet varierer med vegtypen. En asfaltert kjøreveg tåler naturlig nok langt mer enn en kjerreveg fra 1700-tallet eller et opptråkket vegfar. Vegens tilstand har også mye å si for hvordan den kan brukes. En solid bygd vegkropp med et tørt og fast vegdekke vil ha større tåleevne enn om vegbanen ligger våt og løs på en enklere bygd veg.




Kongevegen over Filefjell fra slutten av 1700-tallet er stedvis stor og bred over høyfjellet, men ville ikke tålt ferdsel med moderne kjøretøy. Lærdal kommune i Vestland.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

Høy bruksfrekvens sliter naturlig nok mer enn om det er få brukere av vegen eller vegfarete. For eksempel kan en veg som tåler noe hesteridning, bli helt ødelagt om den brukes av for mange hester. Samtidig kan vegen eller vegfarete gro igjen dersom det blir lite brukt.

Vandrere, syklister, ridende og motoriserte kjøretøy øver ulikt trykk og ulik slitasje på

underlaget. Vitenskapelige undersøkelser tyder likevel på at det generelt er små forskjeller i slitasjeskader mellom sykkel og ferdsel til fots (Evju m.fl., 2020:15-17). Selv om det ikke er vitenskapelig undersøkt, tyder erfaring fra forskjellige veghistoriske prosjekt på noen generelle trekk. Syklister gir fort bremsmerker og spor etter hard tråkking i bakker og vått terreng, mens vandrere tilpasser seg lokale forhold i



Sykling nedenfor Gorseidet i Seljestadjuvet i Ullensvang kommune i Vestland, rundt 1880-1890. Foto: Axel Lindahl/Nasjonallbiblioteket (redigert)

terrengtet bedre. Ridende har et større marktrykk og setter dypere spor. Til gjengjeld er det vanligvis langt færre hester enn syklistene og vandrere som bruker vegerne.

Eldre veger har som regel mindre bæreevne enn nyere veger. Tung transport på disse kan skade dreneringen i vegen, vegmurer og liknende. Skal man likevel kjøre på historiske veger og vegfar, må det skje i perioder da vegen vil tåle det. I Norge vil frost i bakken med snø på toppen være det beste dekket. I andre deler av året er det viktig at vegbanen er tørr, at marktrykket er så lite som mulig, og at sjåføren kan kjøre kjøretøyet uten å lage spor i vegen. Alle tiltak som kan endre historiske veger og vegfar, må uansett avklares med kulturmiljøforvaltningen på forhånd!

Disse og andre faktorer spiller inn når man skal vurdere om det bør tillates mye, litt eller ingen ferdsel. Også her er det nødvendig å drøfte saken med forvaltningens fagfolk.

Generelt bør forbud bare vurderes der ferdselen skader fredete eller andre kulturhistorisk verdifulle veger eller vegfar, og der det ikke finnes andre løsninger. Rene forbud strider også ofte mot allemannsretten. Man kommer langt med informasjon som forklarer hvordan ulike bruk vil kunne skade kulturminnet. En løsning er å tilrettelegge vegen, for eksempel med en fysisk hindring, slik at den blir lite attraktiv for uønskete brukergrupper.

En fysisk hindring kan være noe så enkelt som en kjetting mellom to trær eller en stein

### Allemannsretten

I Norge gir friluftsløven (lov om friluftslivet) alle rett til å ferdes på utmarksveger og stier hele året, når det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet. Det samme gjelder ferdsel med hest, sykkel eller liknende på veg eller sti, såfremt ikke kommunen med samtykke av eieren eller brukeren har forbudt slik ferdsel på nærmere angitte strekninger. Denne allemannsretten sikrer at alle kan bruke naturen vår til rekreasjon og uteliv. Det finnes imidlertid mange unntak fra loven. For eksempel er ikke motorisert ferdsel en del av allemannsretten, men reguleres av motorferdselloven (lov om motorferdsel i utmark og vassdrag). Lovens § 19 presiserer også at begrensninger som følger av andre lover og forskrifter, går foran. Blant annet kan man gjennom kulturminneloven og plan- og bygningsloven ha egne restriksjoner på eldre veger og vegfar. Kommunen har også mulighet til, med samtykke fra eieren eller brukeren, å forby ferdsel helt eller delvis, for eksempel dersom bruken vil kunne skade en tilrettelagt veg.

Se kapittel 11.2 Rett til bruk for mer om lover som påvirker allemannsretten.



plassert i vegbanen. Det kan også settes opp skilt der uønskete brukergrupper blir anbefalt å velge en alternativ rute eller er utelukket i informasjonen. Er det for eksempel ikke forenlig med målsettingen at det blir syklet på vegen, kan informasjonen fokusere på ferdsel til fots. Et skilt som forbyr sykling, er ikke tillatt etter frilufsloven. Unntaket er om det er gjort andre bestemmelser og reguleringer etter for eksempel kulturminneloven. Ønsker man å fokusere på spesielle brukergrupper, er det viktig å få fram denne informasjonen også i kanaler som hjemmesider, hos turistkontoret osv. Det vil ofte være for sent å hindre brukere når de først er kommet til vegen.

### 4.3 Turrute og kulturminne – kan det kombineres?

En av de store utfordringene med restaurering og tilrettelegging av gamle veger og vegfar er hvordan man kan ta vare på viktige kulturmiljøverdier samtidig som den historiske vegen også kan være en god turveg.

Nordisk ministerråd var blant de første som tok tak i problemstillingen på et offisielt nivå. I boka *På vei – friluftsliv og opplevelse langs gamle ferdselsårer* fra 1999 staket de ut kursen for framtidig bruk av historiske veger:

*«Ved revitalisering skal alle nye fysiske tiltak ta hensyn til kulturminner, historie og natur i det gamle veimiljøet. Det er de opprinnelige opplevelsesverdiene som skal løftes frem og synliggjøres. Rester av autentisitet skal pleies med nennsom hånd»*

*... «Det er den gamle veiens opprinnelige standard som skal sette premissene for graden av tilrettelegging. Brukergruppene ønsker og behov skal høres, men de må ikke gå på bekostning av hensynet til kultur- og naturverninteresser» (Nordisk ministerråd, 1999:69).*

Både gamle og nye ferdselsveger kan være ypperlige til turbruk dersom de tilrettelegges for vandrere og andre. For nyere stier og veger kan man fokusere mest på turopplevelsen, mens historiske veger og vegfar også er fysiske kulturminner som må tas vare på. De er ofte tilpasset en helt annen tid og andre krav, og vi kan miste verdifull kulturhistorie dersom de endres for å tilfredsstille nye standarder. Dette må ha førsteprioritet i alt arbeid med de gamle vegminnene.

Alle skal ha muligheter for turer og opplevelser, men det betyr ikke at alle turveger må tilrettelegges for alle. Vi har tusenvis av turveger i Norge uten kulturmiljøverdier. Disse kan tilrettelegges for motoriserte kjøretøy – så lenge det er bilveger bygd og godkjent for slik trafikk (tillatt etter motorferdselloven, se kapittel 11.2 *Rett til bruk*), universell utforming og liknende. Men dersom slik ferdsel vil ødelegge verdiene i historiske veger og vegfar, må kulturmiljøverdiene prioriteres.

Store vegrestaureringer blir fort mer omfattende dersom man skal ta vare på kulturmiljøverdiene i den gamle vegen eller vegfarene på rett måte. Men i de fleste prosjekt kreves det ikke mer enn litt bakgrunnsforståelse for disse verdiene for å unngå konflikter mellom turvegen og kulturminnet.



Det må være balanse mellom bruksinteressene for vegen. For mye tilrettelegging kan for eksempel minke opplevelsen av det autentiske. Illustrasjon: Geir Helgen, 2006

#### 4.4 Styr brukerne

I større prosjekt med mange brukere bør du ha tenkt gjennom hvordan du kan legge til rette for besøk, og samtidig styre bruken av vegen eller vegfare innenfor grensene for hva kulturmiljøverdiene tåler. Slik blir både opplevelsen for besøkende og den lokale verdiskapingen best mulig, forståelsen for vernet økes og verneverdiene ivaretas.

En slik bærekraftig besøksforvaltning kan styres gjennom en besøksstrategi, altså en plan for hvordan man vil gjennomføre forvaltningen av vegen. Den bør inneholde kunnskap om både kulturminne- og kulturmiljøverdier, sårbarhet, besøkende og reise- og næringsliv. Den må også vise hvilke tiltak som er nødvendige for å balansere verneverdier, besøkende og lokal verdiskaping langs vegen, slik at man oppnår størst mulig nytte for alle tre interesser. Det kan for eksempel gjøres gjennom informasjon, fysisk tilrettelegging, driftsrutiner, oppsyn og liknende.

Dersom prosjektet har motstridende målsettinger når det gjelder å ivareta verneverdiene, tilrettelegge for de besøkende og sikre lokal verdiskaping, skal hensynet til verneverdiene alltid tillegges størst vekt. I en del tilfeller er dette også forankret i kulturminnelovens bestemmelser.

Også i mindre prosjekt kan det være god hjelp å hente i en plan for hvordan brukerne skal få det best mulig uten at det går ut over vegens verdier. Men vurder hvor mye arbeid du skal legge i en slik plan, sett på bakgrunn av antatt nytteverdi.

Det anbefales å lese Miljødirektoratets *Veileder for besøksforvaltning i norske verneområder* (Miljødirektoratet, 2015) om hvordan man kan legge forholdene til rette og styre brukerne i norske verneområder. De samme prinsippene kan stort sett også anvendes på historiske veger og vegfar.





## 5. ORGANISERING OG PLANLEGGING



Vegen mellom Odda og Seljestad i Ullensvang kommune i Vestland, i 1871.  
Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)

Når du har avklart at det trengs tiltak på vegen eller vegfarete (se kapittel 3 *Hva du må tenke på før du går i gang*), må du tenke gjennom hvordan prosjektet skal gjennomføres. Generelt krever små prosjekt mindre organisering og planlegging enn større prosjekt. Men det vil alltid være nødvendig å gjøre et godt forarbeid for å sikre best og riktigst mulig resultat.

### 5.1 Organisering av prosjektet

Hvordan man organiserer et prosjekt, avhenger av hvilken rolle man har. Privatpersoner, eller frivillige lag og organisasjoner, vil ha behov for en annen organisering enn for eksempel en kommune. Størrelsen på prosjektet avgjør hvor omfattende organisering man trenger. I dette kapitlet er noen muligheter for organisering skissert (se Kapittel 5.1.6 *Organiseringsmodell*). Det viktige er å tilpasse organiseringen til prosjektet du jobber med.

Det er en stor fordel å være flere om jobben, bortsett fra for de aller minste oppgavene. Det er både hyggelig, lærerikt, effektivt og ikke minst faglig betryggende. Samspillet mellom deltakere med ulikt utgangspunkt gjør at man øker sjansen for å finne de beste løsningene både for vegen og for brukerne. Du slipper også å gå i fellen med å skulle gjøre alt selv, og at arbeidsoppgavene vokser seg for store. Flere har trolig interesse av å jobbe med vegen eller vegfarete, så bruk de ressursene som er tilgjengelige. Jo mer omfattende tiltak man legger opp til, jo flere medhjelpere vil det være behov for. Behovet for ulike typer kompetanse kan endre seg gjennom prosjektperioden, slik at det kan bli utskiftninger blant prosjektdeltakerne.

Å etablere en god organisering i starten vil svare seg ganske fort, selv om det kanskje kan virke byråkratisk. Det er alltid viktig å inkludere dem som er direkte berørt, enten det er offentlige etater, interesseorganisasjoner eller grunneiere. Dette gjelder både i planleggings-, gjennomførings- og driftsfasen. Unngå en så tungrodd organisering at jobben blir vanskelig å gjennomføre. Enkelte ganger er det smart å begynne med få aktører og heller trekke inn flere etter hvert.

Å ha med offentlige aktører og andre i et felleskap skaper både forpliktelser og bidrar med nye tanker og ressurser. Det vil likevel være lurt å ha én prosjekteier som formelt styrer det hele.

#### 5.1.1 Prosjekteier

Prosjekteieren, også kalt oppdragsgiveren, er prosjektets øverste leder og beslutningstaker, og vanligvis også den som har satt i gang prosjektet. Prosjekteieren har det overordnede ansvaret for at prosjektet har et mål og at man når dette målet. De involverte må derfor bli enige om hvem som skal ha prosjekteierrollen.

#### 5.1.2 Styringsgruppe – for de største prosjektene

For større eller mer sammensatte prosjekt kan det være en fordel å ha en egen styringsgruppe. Den tar seg av overordnede spørsmål og sørger for at man holder seg til prosjektets målsettinger innenfor de økonomiske rammene. Gruppen fastsetter alle grunnleggende føringer for prosjektet, men legger seg lite opp i den daglige driften.

I en styringsgruppe sitter som regel representanter for de øverste organene som deltar i prosjektet,





Gruppe på vegen gjennom Bratlandsdalen i Suldal kommune i Rogaland, i 1880. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalbiblioteket

typisk prosjekteier, politikere eller ledere fra fylkeskommunen og kommunen. Også andre som har store interesser i prosjektet kan delta her, alt etter hva som er hensiktsmessig. Dette kan for eksempel være representanter for Statens vegvesen, Riksantikvaren eller store finansielle bidragsytere. Vanligvis består en styringsgruppe av rundt fem deltakere, der prosjekteier som regel velger styreleder. Deltakerne må ha myndighet

til å ta avgjørelser på vegne av organisasjonen de representerer.

Det vil som regel være prosjektgruppen som velger ut hvilke organisasjoner som skal sitte i styringsgruppen. Organisasjonene velger så selv sine representanter. I mindre prosjekt er det sjelden hensiktsmessig å ha en egen styringsgruppe. La heller en prosjektgruppe få det overordnede ansvaret.

### 5.1.3 Prosjektgruppe

Alle prosjekt av den typen vi snakker om i denne boka, bør drives av en prosjektgruppe. Dette er en gruppe som har i oppgave å koordinere, gi støtte og veiledning underveis og å sørge for at prosjektmålene nås. Det første man bør gjøre, er å organisere denne gruppen. Slike grupper kan ha litt ulike funksjoner og ha betegnelser som referansegruppe, samarbeidsgruppe eller liknende. I denne håndboka kaller vi dem prosjektgruppe.

Medlemmene i prosjektgruppen har ulike kompetanse og representerer ofte forskjellige interessegrupper. Størrelsen på prosjektgruppen vil variere fra prosjekt til prosjekt, men vær oppmerksom på faren ved å gjøre den for stor. Da blir den lett mindre løsningsorientert og

vil fungere mer som en informasjonskanal til deltakerne.

Prosjektgruppen bør velge en leder som har hovedansvaret for at prosjektet utvikler seg slik det skal, og som kan styre agendaen på møter. Det er fort gjort å snakke bort tiden på spørsmål som engasjerer, så det er viktig at noen sørger for at man kommer i mål med dagsordenen og får fastsatt de rammene prosjektet trenger. Lederen kan også ha det overordnede ansvaret og ta avgjørelser der gruppen ikke blir enig. De fleste prosjekt opplever før eller senere motgang eller problem. Da er det godt å ha en leder som ser på problemene som utfordringer som kan løses. For at de involverte i prosjektet skal jobbe godt sammen, er det også viktig å definere roller og ansvar tidlig i prosessen.



Mange kokker... Illustrasjon: Helgen, 2006

Ofte er det forskjellige interesser knyttet til bruken av en gammel veg eller et historisk vegfar. Dersom prosjektgruppen har med folk med ulik bakgrunn, vil man få fram flere sider ved prosjektet og som regel oppnå et bedre sluttresultat enn om alle mener det samme.

Representanter for grunneierne, kultur- miljøforvaltningen og andre som har spesielle interesser i vegen, hører naturlig med i prosjektgruppen. Kommunen, turlaget, historielaget, reise- og næringslivet og lokale kjentfolk er eksempel på andre som kan delta. Dersom vegen eller vegfare er del av løypenettet til DNT eller andre organisasjoner, er det naturlig at de er med i prosjektgruppen. Avklar hvem som formelt sett må underrettes og delta i planprosessen.

Ved at offentlige etater tas med, blir prosjektet forankret i besluttsende organ, noe som er nyttig både med tanke på søknader, tillatelser og tilgang til fagkompetanse på ulike felt. Det sikrer også oppfølging av prosjektet over tid. Kulturmiljøforvaltningen i kommunen har lokal forankring og kan være med og holde prosjektet i gang, mens fylkeskommunen er kulturmiljømyndighet for de fleste vegminner, og vil se prosjektet i en litt større sammenheng. Aktuelle aktører som kan være nyttige og nødvendige i prosjektet, er nevnt i kapittel 12 *Aktører og samarbeidspartnere*.

Prosjektgruppen har mange oppgaver å ta stilling til. De varierer selvsagt fra prosjekt til prosjekt. Her er en liste over oppgaver som mange prosjektgrupper må ta hånd om:

- avklare hvem som formelt sett skal underrettes og delta i planprosessen
- eventuelt sette ned styringsgruppe for store prosjekt (se kapittel 5.1 *Organisering av prosjektet*)
- definere målgruppe for arbeidet (se kapittel 3.8 *Hvem er målgruppen for tiltaket?*)
- definere prosjektmål (se kapittel 5.2 *Definer målene*)
- tilsette prosjektleder (se kapittel 5.1 *Organisering av prosjektet*)
- sørge for at vegen eller vegfare blir registrert og kartfestet (se kapittel 6 *Registrering og kartlegging*)
- finansiere prosjektet (se kapittel 5.6 *Finansiering*)
- lage en tiltaks- og framdriftsplan (se kapittel 5.4 *Tiltaks- og framdriftsplan*)
- vurdere behovet for å sikre vegen gjennom et formelt vern (se kapittel 5.5 *Formelt vern av vegen*)
- avklare hvilke tiltak som må gjøres for at vegen kan brukes (se kapittel 3 *Hva du må tenke på før du går i gang*)
- gjennomføre praktiske tiltak (se kapittel 8 *Praktisk arbeid*)
- gjennomføre informasjonstiltak (se kapittel 10 *Informasjonstiltak*)
- lage en framtidig driftsplan og driftsavtale (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*)

#### 5.1.4 Prosjektleder

En prosjektleder står for den daglige driften av prosjektet og sørger for at prosjektgruppens (og eventuelt styringsgruppens) avgjørelser blir gjennomført, og at prosjekteierens mål blir nådd. Prosjektlederen har ansvar for å planlegge arbeidet, motivere andre involverte til å bidra og delegere oppgaver – kort sagt definere hvordan ting skal gjøres, og hvem som skal gjøre hva. Prosjektlederen



er den enkeltpersonen som har best overblikk over alt som skjer i prosjektet, og er også bindeleddet mellom beslutningene og det utførte arbeidet. Ofte har prosjektlederen også hovedansvaret for kommunikasjon utad og kontakt med media. Prosjektlederen informerer styringsgruppen og/eller prosjektgruppen og andre i prosjektet om utviklingen og ting som må tas tak i, og har stor påvirkning på prosjektet. Det ligger et stort ansvar i prosjektlederrollen, og prosjektlederen må velges med omhu. Prosjektlederen må få et klart og tydelig mandat til å drive prosjektet.

### 5.1.5 Arbeidsgrupper

Alt etter størrelsen på prosjektet kan det være lurt å sette ned ulike arbeidsgrupper som tar seg av praktisk arbeid og spesielle oppgaver. En gruppe kan for eksempel ha ansvar for at vegetasjon blir fjernet, og en annen kan jobbe med skilting langs vegen. Eller én gruppe kan ta seg av alt, dersom det er mest hensiktsmessig. I store prosjekt kan arbeidsgruppene fungere som egne delprosjekt. I små prosjekt kan egne arbeidsgrupper være unødvendig, da prosjektgruppen i praksis også tar seg av disse arbeidsoppgavene. Arbeidsgruppene har som hovedoppgave å sørge for praktisk gjennomføring av målsettingene med prosjektet ut fra føringene til prosjektgruppen (og styringsgruppen, dersom en slik finnes).

Ved å samle like prosjektoppgaver eller delprosjekt i arbeidsgrupper får man en enhetlig gjennomføring i praksis, og reduserer risikoen for at enkeltpersoner blir overarbeidet. Arbeidsgruppene kan enten gjennomføre tiltak selv eller legge til rette for at andre enkelt kan ta på seg oppgavene. Prosjektgruppen lager en tiltaks- og framdriftsplan som blant annet viser hvordan dette skal gjøres (se kapittel 5.4 *Tiltaks- og framdriftsplan*).

Arbeidsgruppene kan bestå av personer fra prosjektgruppen og lokale personer eller andre som ønsker å bidra i prosjektet. Prosjektlederen, som har oversikt over helheten i prosjektet, bør være med i arbeidsgruppene eller delta på møtene deres. Velg antall deltakere ut fra hva som er behovet.

### 5.1.6 Organiseringsmodeller

Et prosjekt kan settes sammen på mange måter. Nedenfor vises eksempel på hvordan henholdsvis et stort, et mellomstort og et mindre prosjekt kan organiseres. Innimellom disse løsningene finnes mange varianter, både i størrelse og sammensetning. Det kan være vanskelig å estimere hvor grensene mellom prosjektnivåene går, så hvert enkelt prosjekt må finne ut hvilket nivå som er fornuftig å legge seg på.



Arbeidslag med spett og slegge på en ukjent veg rundt 1900. Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum

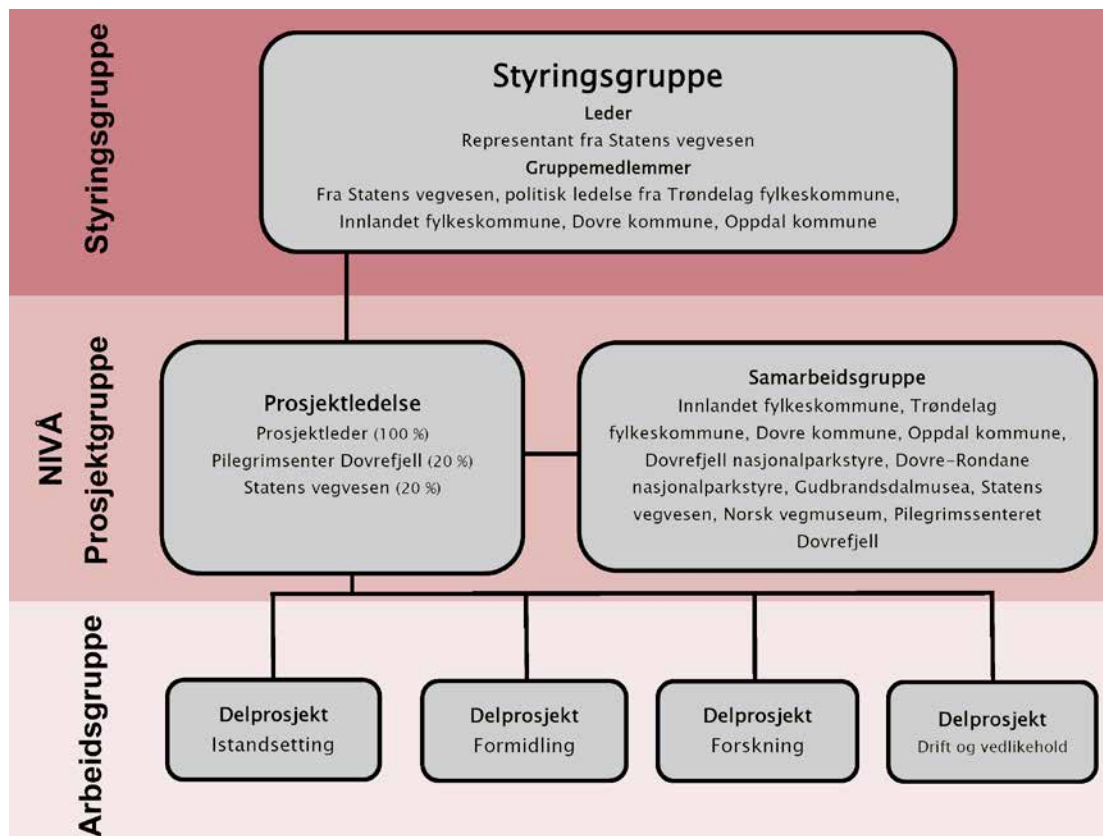
### Store prosjekt – eksempel fra Kongevegen over Dovrefjell

Kongevegen over Dovrefjell er et stort og velorganisert prosjekt, ett av Norges aller største veghistoriske prosjekt til nå. I 2017 ble vegen kartlagt gjennom et forprosjekt, mens et fireårig hovedprosjekt startet i 2018.

Svært mange aktører har vært involvert undervegs i Kongevegen over Dovrefjell. Det å forenkle prosjektets oppbygning ved hjelp av en organiseringsmodell har vært et nyttig redskap for alle involverte.

Statens vegvesen var i 2018 inndelt i regioner, og fikk med en representant fra hver region i styringsgruppen. Som prosjekteier fikk de også lederrollen i gruppen. Prosjektet tilsatte en prosjektleder på heltid i fire år, og i tillegg to personer som jobbet i 20 prosent stilling. Disse utgjorde prosjektledelsen, som hadde dialog med en bredt sammensatt samarbeidsgruppe, og rapporterte videre opp til prosjektets styringsgruppe. Arbeidsgruppene i dette prosjektet var så store at man organiserte dem som egne små delprosjekt.

### Eksempel på organiseringsmodell stort prosjekt Kongevegen over Dovrefjell

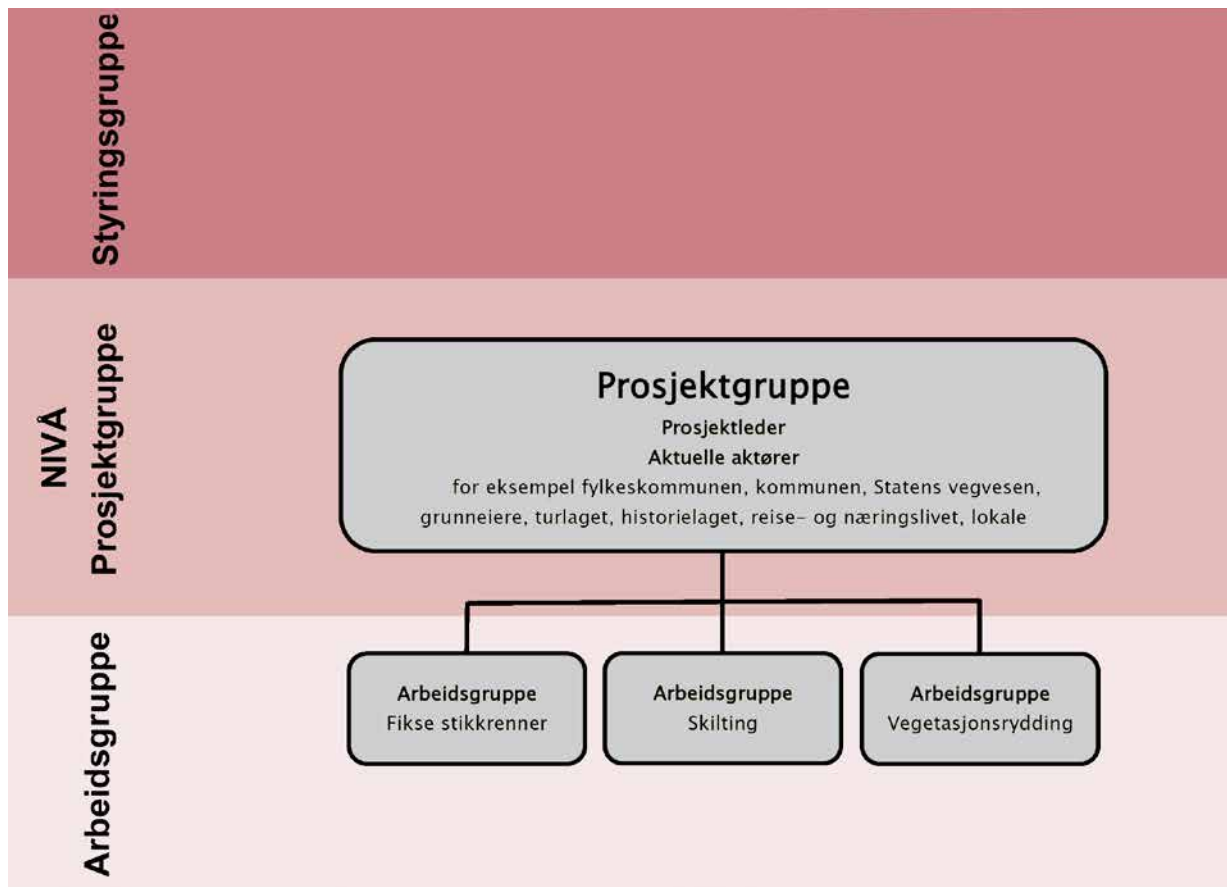


**Mellomstore prosjekt – et tenkt eksempel**

Det varierer om et mellomstort prosjekt vil ha behov for en styringsgruppe. En styringsgruppe forankrer prosjektet i offentlige organisasjoner, men det samme kan gjøres gjennom prosjektgruppen. Prosjektgruppen kan også fatte de fleste beslutninger som ligger til en styringsgruppe. Men man kan risikere

potensielle konflikter dersom samme gruppe skal ha overordnet ansvar og samtidig styre det praktiske i prosjektet. En prosjektgruppe kan ha med deltakere fra ulike organisasjoner, men kan også bestå av mer lokale aktører. Arbeidsgruppene i mellomstore prosjekt får gjerne mer spesifikke oppgaver enn i de største prosjektene.

**Eksempel på organiseringsmodell mellomstort prosjekt**  
**Tenkt eksempel**

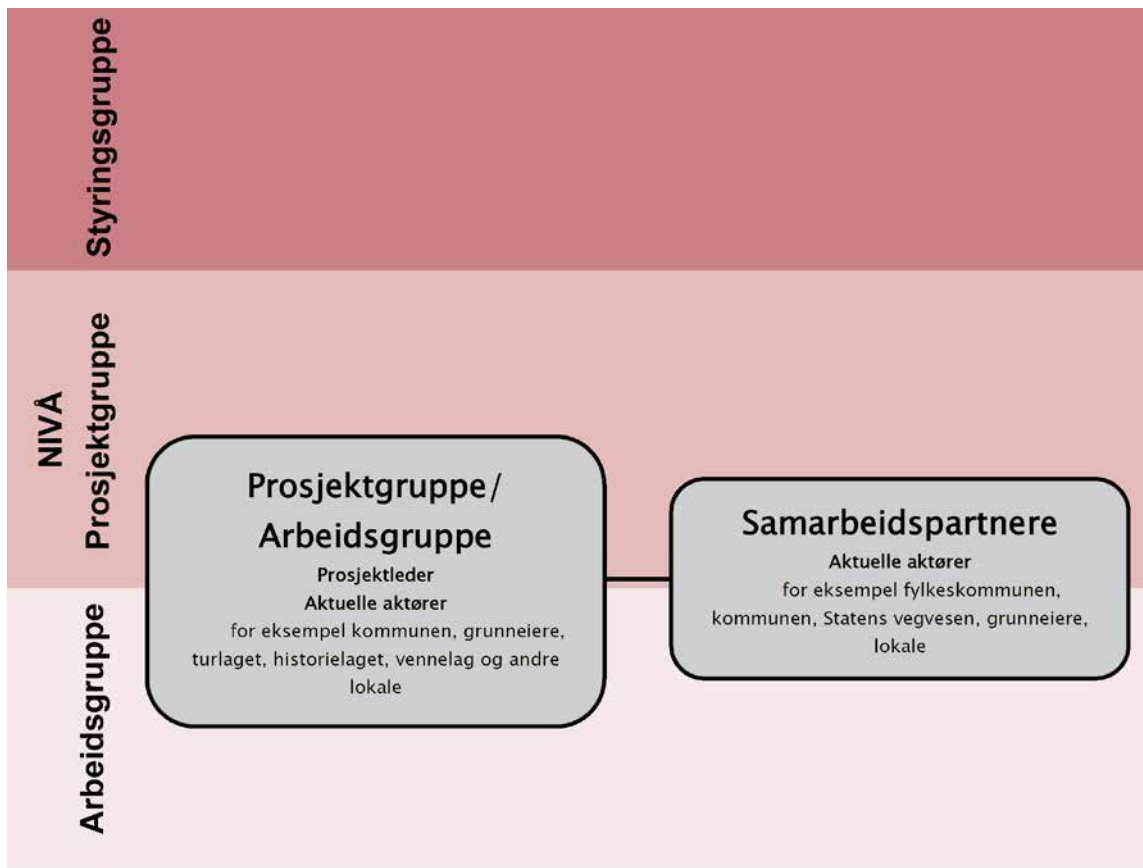




**Mindre prosjekt – et tenkt eksempel**

Mindre prosjekt kan organiseres enklere. Her inkluderer prosjektgruppen kanskje bare et vennelag, kommunen eller andre lokale aktører. Prosjektgruppen fungerer også som arbeidsgruppe og tar seg av det praktiske arbeidet langs vegen.

Men også for slike små prosjekt er det viktig å søke samarbeid med eksterne aktører som kan hjelpe med fagkompetanse, søknader og liknende, og å sikre at arbeidet som gjøres, ikke går på bekostning av kulturminneverdiene, lovverk eller andre hensyn.

**Eksempel på organiseringsmodell mindre prosjekt**  
 Tenkt eksempel




Vandring på høyfjellet langs Kongevegen over Filefjell. Lærdal kommune, Vestland.  
Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

### Små prosjekt

Dersom prosjektets hovedoppgave bare er å reparere én stikkrenne, fjerne vegetasjon på et lite parti eller liknende, vil kanskje en formell organisering være unødvendig. Et godt samarbeid med grunneieren, kommunen og kulturmiljøforvaltningen kan i mange slike tilfeller oppfylle behovet. Da sikrer man at tiltakene både har tillatelse og er i tråd med lover og regler. De offentlige etatene kan i tillegg gi hjelp og råd i forbindelse med søknadsskriving og liknende. Men også for de minste prosjektene vil det være fornuftig å ha en egen prosjektleder, eller i det minste en fast kontaktperson som andre kan henvende seg til.

### 5.2 Definer målene

En av de første arbeidsoppgavene prosjektgruppen bør ta tak i, er å definere både hovedmål med prosjektet og delmålene som skal nås undervegs. Som bakgrunn for dette bør gruppen gå gjennom og enes om de overordnede spørsmålene som er skissert i kapittel 3 *Hva du må tenke på før du går i gang*. De overordnede målene for istandsetting og vedlikehold kan være flere, men det viktigste **hovedmålet** bør være å

- ta vare på vegen og dens omgivelser som et viktig kulturmiljø og tilrettelegge for bruk tilpasset verneverdiene

Andre overordnede mål kan for eksempel være å

- skape sammenhengende turveger
- bidra til økt kunnskap om og opplevelse av natur og kulturmiljø
- bruke vegen til å styrke lokal tilhørighet og identitet
- tilrettelegge for friluftsliv
- bidra til fysisk aktivitet, helse og trivsel
- skape grobunn for reise- og næringsliv
- tilrettelegge og formidle vegens historie

**Delmålene** i prosjektet bestemmes for å sikre at man når hovedmålet. De er mer konkrete enn hovedmålene og kan både vise til milepæler undervegs og til det ferdige resultatet.

Noen av mange eksempel på delmål kan være å

- gjennomføre en veghistorisk registrering
- rydde vegetasjon på en delstrekning
- skaffe finansiering
- reparere en nedrast tørrmur
- lage og sette opp informasjonsskilt
- opprette en facebookside for prosjektet

### 5.3 Prosjektplan

En prosjektplan inneholder konkrete mål for prosjektet. Hvorfor, hvordan og til hvilken tid skal ting gjøres? Den gir også en oversikt over kostnader og ressurser. Selv om det kanskje kan virke som unødvendig tidsbruk å utarbeide en detaljert prosjektplan, øker det sjansen for å få et vellykket resultat og bør prioriteres.

Ansvar for utarbeidelsen av og innholdet i prosjektplanen ligger hos prosjektlederen, men å utarbeide og vedlikeholde den er en oppgave for hele prosjektgruppen. Da får alle

eierskap til planen, og ansvarsfordelingen blir tydeligere.

### 5.4 Tiltaks- og framdriftsplan

Både kortsiktige og langsiktige mål bør knyttes til en tiltaks- og framdriftsplan, slik at de blir lettere å holde oversikt over. Der kan man sette opp tidspunkter for når ulike ting skal være ferdige eller oppnådd. Det er viktig å gjøre denne planen så realistisk som mulig. Er den for stram, får man hele tiden følelsen av ikke å lykkes. Blir den derimot for slakk, kan man miste motivasjonen. Skjer det endringer undervegs, kan planen tilpasses fortløpende.

Uten en god plan vil man lett komme for sent inn i prosesser som krever tid å gjennomføre. For eksempel er det viktig å begynne tidlig, helst i starten av prosjektet, med å finne løsninger på hvordan vegen skal driftes etter at prosjektet er ferdig. Er man for sent ute med denne delen, risikerer man at det blir vanskelig å få de aktuelle partene med på avtalen (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*).

En tiltaks- og framdriftsplan må, i tillegg til å ta stilling til når praktiske tiltak og andre oppgaver skal gjennomføres, også ta for seg økonomi og klargjøre hvem som skal ha ansvar for de ulike oppgavene i prosjektet. Noter hvem som får de ulike arbeidsoppgavene under møter, og start neste møte med å gå gjennom referatet for å se om disse oppgavene er utført.

### 5.5 Formelt vern av vegen

En historisk veg eller et gammelt vegfar er som regel fredet eller verneverdig: Undersøk alltid om vegminnet allerede har et formelt vern. Et vern



regulerer hva man har lov til å gjøre med vegen. Et slikt vern sikrer også vegen mot andre tiltak som eventuelt planlegges i nærheten.

I dag får stadig flere gamle veger og vegfar et formelt vern. Er kulturminnet fra før 1537, er det automatisk fredet etter kulturminneloven. Det samme gjelder samiske kulturminner eldre enn 1918. På Svalbard er alle veger eldre enn 1946 automatisk fredet etter svalbardmiljøloven. Veger og vegfar kan også være vedtaksfredet eller statlig listeført. (Se også kapittel 11 *Lover og regler*). De fleste formelt vernede vegene er det likevel i kraft av fylkesdelplaner, kommunedelplaner eller reguleringsplaner, gjennom plan- og bygningsloven. Som regel er disse regulert til spesialområde bevaring eller inngår i hensynssoner. I plan- og bygningsloven er det hovedsakelig bruk av hensynssoner eller tilsvarende bestemmelsesområder som utgjør virkemidlene for vern. Hensynssonene erstatter spesialområde bevaring fra tidligere planlov. Sjekk med kulturmiljøforvaltningen om vegen har et vern, dersom du er i tvil.

Hvis vegen ikke allerede har et formelt vern – bør den da få det?

Ved å sette i stand og tilrettelegge en gammel veg eller et historisk vegfar, øker man ferdsele. Dette betyr større slitasje og mulighet for andre skader. Utbygging, og ikke minst moderne skogbruk, er en stor trussel for vegminnene. Dersom det ikke allerede finnes et formelt vern av vegminnet, bør man vurdere om det bør etableres et slikt for å sikre både vegen og landskapet omkring. Det kan gjøres via diverse planer ved å bruke plan- og bygningslovens bestemmelser og andre lover.

### Verneverdig

Begrepet verneverdig betyr det samme som bevaringsverdig. Et verneverdig kulturminne har så stor verneverdi at det bør vernes og bevares. De fleste verneverdige eller bevaringsverdige kulturminner er ikke formelt vernet, men tas allikevel vare på fordi de oppfattes som verdifulle.

### Vernet

Et verneverdig kulturminne eller kulturmiljø kan være vernet med hjemmel i lov eller gjennom andre virkemidler. I tillegg til kulturminner og kulturmiljøer som er fredet etter kulturminneloven eller svalbardmiljøloven, omfatter dette hovedsakelig kulturminner og kulturmiljøer som er vernet etter plan- og bygningsloven eller naturmangfoldloven. Som oftest har et vernet kulturminne blitt vernet etter plan- og bygningsloven. I praksis vil dette si at kulturminnet blir sikret gjennom hensynssoner, bestemmelser, retningslinjer eller arealformål i enten kommuneplan eller reguleringsplan. Andre virkemidler for vern er for eksempel statlige verneplaner, listeføring og tilskuddsordninger.

### Fredet

En fredning er den strengeste formen for vern. Fredning innebærer at inngrep/ endringer på kulturminnet, utover vanlig vedlikehold, må godkjennes av myndighetene. Lovene som benyttes ved fredning av kulturminner og kulturmiljø er kulturminneloven og svalbardmiljøloven.

Et vedtaksfredet kulturminne er fredet gjennom særskilt vedtak for det enkelte kulturminnet. Et automatisk fredet kulturminne er fredet direkte gjennom kulturminneloven eller svalbardmiljøloven, uten særskilt vedtak.



Isfjord Radio, på vestkysten av Spitsbergen på Svalbard, var en norsk radiostasjon og knutepunkt for telekommunikasjon til og fra Svalbard. Den ble opprettet i 1933 og fungerte også som meteorologisk observasjonsstasjon, og hadde fyr for skipstrafikken. Den 200 meter lange stien mellom stasjonen og fyret er automatisk fredet, som alle andre kulturspor eldre enn 1946 på Svalbard. Flyfotoutsnittet fra Askeladden viser at stien, med Askeladden-ID 93240-5, også har en fredet sikringssone på 100 meter ut fra kulturminnet. Dette illustrerer hvor store områder et vern på Svalbard kan dekke. På Fastlands-Norge er tilsvarende automatiske sikringssone på 5 meter. Illustrasjon: Utklipp fra Askeladden.no



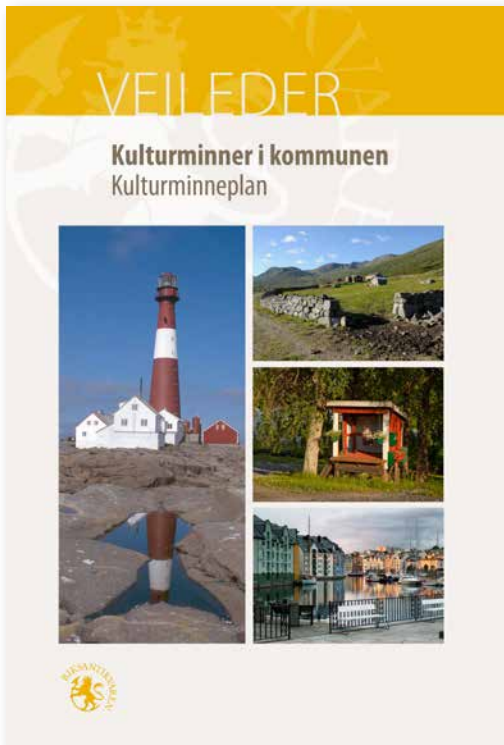
Bergen kommune har lagt ned et stort arbeid i å kartlegge vegfarene i kommunen og å legge dem i hensynssoner. I kommuneplanens arealdel for 2018 er blant annet postvegen mellom Bergen og Christiania beskyttet av en hensynssone. Kartutsnittet viser postvegen mellom Erdal og Øvre Bratland, som i dette tilfellet er beskyttet av hensynssonen H570 bevaring kulturmiljø. Illustrasjon: Bergen kommune, 2018

Alle kommuner skal utarbeide en kommuneplan som inneholder en arealdel og en samfunnsdel. Kommunen kan også utarbeide kommunedelplaner, som er mer detaljerte planer for forskjellige fagområder eller geografiske steder i kommunen. Både kommunedelplanene og reguleringsplanene (områderegulering og detaljregulering) kan angi en mer detaljert arealbruk enn kommuneplanen, og de kan inneholde konkrete bestemmelser om hva som er tillatt og ikke.

Planene skal omfatte plankart og bestemmelser, hvor blant annet kulturminner som gamle veger og vegfar kan vises og eventuelt vernes. Vær klar over at ikke alle gamle veger er registrert og lagt inn i kommuneplanene. Det finnes en rekke vegminner som kan være fredet eller verneverdige uten at de har kommet med i planen.

Kommunenes Kulturmiljøplaner, tidligere kulturminneplaner, er også viktige. De er arbeidsverktøy med formål å få bedre oversikt over





Riksantikvarens veileder *Kulturminner i kommunen* fra 2013 er et godt hjelpeverktøy for å lage kulturmiljøplaner. På hjemmesiden RA.no til Riksantikvaren finner du enda flere veiledere som er nyttige i arbeidet med kulturmiljøplaner og annet

kulturminner og kulturmiljø man ønsker å ta vare på. Mange kommuner har lagt inn veger i kulturminne-/kulturmiljøplanene sine – og flere bør gjøre det.

For kommuneplaner og reguleringsplaner som lages, er det klare regler for hvordan man informerer og legger til rette for medvirkning undervegs. Det samme gjelder for kulturmiljøplanen, dersom den utarbeides som en kommunedelplan. For eksempel skal alltid forslagsstilleren –



## RÅDE KOMMUNE

### Kulturminneplan for Råde kommune

Varsel om oppstart av kulturminneplan for perioden 2018-2031 og høring og offentlig ettersyn av planprogram. Formannskapet i Råde kommune vedtok i sak-FS 003/19 den 24. januar 2019 oppstart av kulturminneplanarbeidet og offentlig ettersyn og høring av forslag til planprogram for kulturminneplan. Formålet med planarbeidet er å styrke kommunens kunnskapsgrunnlag om kulturminner og sikre en effektiv, langsiktig og forutsigbar forvaltning av kulturminner i Råde. Planen skal fungere som et styringsverktøy i planlegging og saksbehandling som berører kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap. Vi håper så mange som mulig vil gi innspill til arbeidet med kulturminneplanen.

For mer informasjon om planprosessen og innholdet i planarbeidet se planprogrammet på kommunens hjemmeside; <https://www.rade.kommune.no/>.

Fristen for å komme med innspill til planarbeidet og planprogrammet settes til 01. april 2019. Aktuelle innspill merkes med saksnummer 18/49 og sendes til Råde kommune, Skråtorpveien 2a, 1640 Råde eller på e-post til [postmottak@rade.kommune.no](mailto:postmottak@rade.kommune.no)

Eksempel på kunngjøring av oppstart av arbeidet med kulturminneplan. Fredrikstad Avis, 14/2 2019

kommunen eller private – kunngjøre oppstart av planarbeidet i minst én avis som er alminnelig lest på stedet, og på kommunens hjemmeside. Her må man følge med. Orienter deg om framdriften i kommuneplanarbeidet og om frister for innspill. Har du kjennskap til gamle veger og vegfar, er det viktig at du kommer med innspill til disse planene, slik at vern blir vurdert i prosessen. Det kan være en god idé å ta kontakt med kulturmiljøforvaltningen i forbindelse med innspill til planen.

### 5.6 Finansiering

Å revitalisere gamle ferdselsårer koster tid – og veldig ofte penger. Etter at man har fått en grov oversikt over nødvendige restaurerings- og vedlikeholdsarbeid, er det viktig å sette opp et kostnadsoverslag. Prøv å spesifisere utgiftene så langt som mulig. Søk eventuelt hjelp hos andre med erfaring. Spesielt restaurering av vegmurer kan være vanskelig å anslå prisen på. I tillegg til at det er kostbare tiltak i utgangspunktet, viser skadene seg ofte å være mer omfattende enn de på forhånd ser ut til å være. Her kan det derfor være lurt å legge på litt ekstra. Andre oppgaver krever mindre tid og fagkunnskap, og kan gjøres langt billigere. Vegetasjonen kan man gjøre mye med selv. Et godt spesifisert budsjett er viktig både for å kunne lage gode søknader om økonomiske tilskudd og for å ha styring på økonomien i gjennomføringsfasen.

Det må ikke settes i gang tiltak før du vet at finansieringen er klar.

“ Dend tyngste byrde paa vejen er en let pung

**SYV, 1683:345**

Prosjektgruppen må tidlig klarlegge hvem som skal stå for økonomistyringen i prosjektet. Uten en ansvarlig er det lett å sette i gang tiltak før det finansielle er i orden. På samme måte må det bestemmes hvem som skal ha ansvar for å følge opp vedlikehold og drift av vegen når arbeidet er avsluttet (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*). Mens man i selve prosjektet bør ha én person som ansvarlig, kan det for framtidig drift og vedlikehold være mest tjenlig

at en organisasjon, etat eller liknende sitter med ansvaret.

Det finnes en rekke steder man kan skaffe finansiering fra, både offentlige etater, stiftelser, privatpersoner og andre. For de fleste gjelder at man må kunne vise til en god plan for hvordan pengene skal brukes, og at man deltar med egenkapital og/eller egeninnsats i prosjektet.

Et godt tips når det gjelder egeninnsats er å arrangere dugnader eller liknende for å fjerne vegetasjon. Bruk av motorsag krever egen sikkerhetsopplæring (se kapittel 8.2.1 *Enklere arbeidsoppgaver kan mange utføre*), men kratt og småskog kan de fleste jobbe med, store som små. Vegetasjonsfjerning er et tiltak som gir store synlige resultat uten for mye arbeid og høye kostnader, og teller positivt for potensielle bidragsytere. Sjekk med de ulike organisasjonene hvilken timepris de opererer med for egeninnsats. Det kan variere litt.

### Uavklart eierskap

Tidligere offentlige vegger som i dag har uavklart eierskap, er å regne som statlig bygd og dermed statlig eid. Unntaket er dersom det finnes skriftlig dokumentasjon på at vegen er tilbakeført (de som hevder at vegen er tilbakeført, sitter med bevisbyrden for eierskapet). Dette er viktig å vite i de tilfellene det skal søkes om midler og det er et krav at eierskapet er fastslått. Ellers kan søknadene bli avslått. Se mer om dette i kapittel 11.1 *Hvem eier de gamle vegene?*

### 5.6.1 Tilskuddsordninger

Det finnes en rekke støtteordninger for å finansiere ulike tiltak, som også kan brukes på gamle vegger og vegfar. Disse ordningene er i stadig endring. Noen forsvinner, andre endres, og noen nye kommer til. Kulturminnefondet har laget en oversikt over flere av de viktigste stedene det er mulig å få tilskudd til kulturminnetiltak. Den ligger [kulturminnefondet.no](http://kulturminnefondet.no). Listen oppdateres fortløpende, men er naturlig nok ikke komplett.

Miljødirektoratet forvalter tilskudd til friluftsliv på vegne av Klima- og miljødepartementet. Det kan søkes om tilskudd til friluftslivsaktivitet, til statlig sikring av friluftslivsområder (kjøp og servituttavtaler) og til tilrettelegging i de statlig sikrede områdene. I tillegg gis det tilskudd til nasjonale turiststier, men dette gjelder et fåtall stier hvor det kreves autorisasjon.

Kulturdepartementet forvalter spillemidler som kan brukes til bygging og rehabilitering av idrettsanlegg for fysisk aktivitet i kommunene. Det kan også gis tilskudd til opparbeiding av stier og turveger og til skilting og merking. Spillemidlene er overskuddet fra de forskjellige spillene som administreres og drives av Norsk Tipping. Mer informasjon om tilskuddene og hvordan man kan søke, finnes i [Anleggsregisteret.no](http://Anleggsregisteret.no).

Er man kreativ og leter på de rette stedene, er det imidlertid mange flere muligheter for å finne midler til prosjektet. Kanskje det lokale kraftverket, nærbutikken, banken eller enkeltpersoner vil bidra? Sjekk også ut organisasjoner, lokalt reise- og næringsliv og andre som kan være

aktuelle sponsorer der tiltaket skal utføres. De fleste kommunene har egne tilskuddsordninger for både friluftsliv og kulturarv som man kan søke på.

Dersom vegen har samferdselshistorisk betydning, er det verdt å høre om Statens vegvesen, via Norsk Vegmuseum, vil være med og støtte. Etaten har sektoransvar for vegminner i Norge.

Spør kommunen, kulturmiljømyndighetene eller andre med erfaring om hjelp til å skaffe tilskudd for arbeidet.



“ Minner om vegene er til dels bevart i form av stedsnavn og overleveringer, men vel så ofte som spor i terrenget, best synlig i bratte lier der folk flest ikke skjønner at det kan ha gått allmannveg. Ikke likner faret mye på det vi forbinder med en veg heller, og blir ofte tatt for å være en slags grøft. Det finnes uten tvil mange vegrester rundt om som enda venter på å bli oppdaget.

**SELNES, 2007**

## 6. REGISTRERING OG KARTLEGGING



Varde fra den gamle Saltvegen over Filefjell. Ved Sauetjørrn, 1220 meter over havet. Lærdal kommune, Vestland.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

**P**lanlegges fysiske tiltak på en gammel veg eller et historisk vegfar, er det helt nødvendig først å dokumentere, kartfeste, fotografere og tilstandsvurdere ferdselsåren, både som helhet og enkeltelement undervegs. Det bør også skaffes oversikt over de nærmeste omgivelsene som kan være relevante for vegen eller turopplevelsen. Se kapittel 8.16 *Vegrelaterte kulturminner* og kapittel 8.17 *Andre opplevelser undervegs*.

Da står man langt sterkere rustet til å velge tiltak som gjør minimal skade på kulturminnet for framtiden. Dessuten vil den nyervervete kunnskapen om vegen kunne utnyttes i forbindelse med formidling og være grunnlag for en tilretteleggingsplan. I tillegg vil den være en styrke i seg selv.

Har du et område der man ikke kjenner til hvor de gamle ferdselsårene gikk, vil registreringen være et viktig bidrag til å bevare vår felles kulturarv. Dersom en veg eller et vegfar ikke er registrert og dokumentert, kan kulturminnet

forsvinne uten at noen i det hele tatt er klar over tapet. Sporene etter gamle ferdselsveger er svært ofte bare gjengrodde stier.

I dette kapitlet ser vi på hvordan vi kan dokumentere våre gamle vegminner, fra forarbeid til registrering og etterarbeid. Vi ser på en registreringsmetode som fungerer på de fleste veger og vegfar, og går inn i hva vi bør registrere.

### 6.1 Forarbeid og metode

#### 6.1.1 Forarbeid

Før registreringen starter, må du vite mest mulig om vegen eller vegfaret som skal registreres, både om historie, lokalisering og tilstand. Et godt grunnlag gjør etterarbeidet lettere og øker kvaliteten på registreringene. Gå gjennom skriftlige kilder, gamle kart og databaser, og snakk med folk som kjenner området. Kapittel 13 *Kilder* gir deg en oversikt over ressurser du kan bruke til dette arbeidet.

### Knytt kontakter og undersøk det formelle

Skal det gjøres tiltak på gamle veger og vegfar, må man vite hva man har lov til å gjøre, og hva som krever samtykke fra grunneiere og andre. Tidlig i prosessen bør det etableres kontakt med kulturmiljømyndighetene, grunneiere og rettighetshavere. Dette er viktig for kommunikasjonens del, men også for å sikre nødvendige samtykker og tillatelser. I mange tilfeller vil det også være riktig eller nødvendig å innhente råd, og noen ganger samtykke, fra andre parter som kommunen, Statsforvalterens miljøvernavdeling og vegmyndighetene.

Ferdselsåren kan være beskyttet av lover og regler som regulerer hva man kan gjøre av tiltak. Kapittel 11 *Lover og regler* viser noe av det man må undersøke. Her vil det være god hjelp å få hos kulturmiljøforvaltningen og andre offentlige etater.



Den fem kilometer lange Hylsvegen gjennom Hylsskaret var den korteste vegen mellom Suldalsvatnet og Hylsfjorden i Suldal kommune, Rogaland, og kan ha vært brukt alt fra forhistorisk tid. Før vegen ble utbedret og gjort om til rideveg i 1840–50-årene, kunne den bare forseres til fots. Historier og sagn hører også hjemme i en helhetlig opplevelse av historiske ferdselsårer. Til Hylsvegen hører blant annet sagnet om husmannsdatteren som var forelsket i en huldregutt i Hylsskaret og ble lokket inn i fjellet for resten av livet. Siden den tid har mang en vandrør hørt kubjeller og jentas klaging når natten faller på (Adriansen, 2000b). Sagnet gjorde kanskje turen gjennom skaret ekstra minneverdig for selskapet på bildet i 1903.

Foto: Lauritz Johan Bekker Larsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)





Å tegne inn det man kjenner av traseen på et kart ( gjerne digitalt) under forarbeidet, kan være et nyttig hjelpemiddel ved registreringen i terrenget. Registrer også viktige punkt som man må være spesielt oppmerksom på. Det kan være stedsnavn, bruer, omlegginger, vegrelaterede kulturminner eller liknende.

Vær også sikker på at du har alt du trenger av utstyr klart før du setter i gang med registreringene. Du vil kunne trenge:

- GPS, mobiltelefon med GPS-program eller liknende for å foreta innmålinger
- kart
- notisbok (stor nok til å tegne skisser i)
- skrivesaker
- registreringsskjema
- målebånd (helst langt) eller tommestokk
- digitalt fotoapparat (reservebatteri kan være smart)
- mat og klær etter forholdene

### Del vegen inn i parseller

Dersom det er en lengre strekning som skal registreres, kan det være lurt å dele vegen eller vegfarene inn i mindre parseller, med registrerte vegelement og andre kultur- og naturverdier langs delområdet som underobjekt. Bruk logiske inndelinger på parsellene, slik at det blir enkelt å finne tilbake til stedet etterpå. Det kan være ved kjennetegn langs vegen som en stor stein, en større bekk eller en bygning i vegkanten. Eller kanskje det finnes spesifikke trekk ved selve vegen, som avslutningen av en lengre vegmur, en milestein, en brå sving eller en kryssende veg. Det viktigste er at stedet er lett å kjenne igjen når det senere skal gjøres tiltak i marka, slik at man slipper å bruke tid på å lete eller gjøre feil.

Kvamskleiva fra 1808 i Vang i Valdres i Innlandet lar seg lett avgrense i parseller på hver side av ura. Vegen var en del av Den bergenske kongeveg, og inngår i vandrevegen Kongevegen over Filefjell. Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell



### 6.1.2 Registreringsmetode for gamle vegger og vegfar

Registreringen av historiske vegger og vegfar må foregå systematisk for at helheten skal bli oversiktlig, lett forståelig og sammenlignbar. Det gjøres enklest ved å presentere sluttresultatet i en registreringsrapport, som blir utgangspunktet for arbeidet videre i prosjektet.

Registreringsrapporten kan for eksempel inneles slik:

- 1) Innledning med bakgrunn for prosjektet
- 2) Sammen drag hvor de viktigste funn og tiltak er nevnt
- 3) Hovedtrekk ved ferdselsåren. Det vil si slikt som historikk, utforming og funksjon, spesielle trekk, hvor traseen går fra og til, og landskapet den er lagt i. Ferdselsåren kartfestes og tilstandsvurderes her på et overordnet nivå. Denne delen kan gjøres i tekstform uten noe registreringsskjema
- 4) Enkeltelement i og langs vegen. Disse beskrives, kartfestes, tilstandsvurderes, og framtidige tiltak foreslås. Denne delen kan gjøres på et egnet registreringsskjema
- 5) Kildehenvisninger

Mens hovedtrekkene beskrives og vurderes i tekstform, settes enkeltelement i og langs ferdselsåren inn i et registreringsskjema. Her kan man ta med vegelement, vegtilbehør, vegrelaterte kulturminner og andre opplevelser undervegs. Dette er en praktisk og systematisk måte å få oversikt over registreringene på.

Hva selve registreringsskjemaet bør inneholde, varierer etter hva slags veg eller vegfar som registreres, og hvilke typer tiltak man planlegger. Vi har valgt å vise en metode som er praktisk rettet. Den rangerer skader og utfordringer for å gjøre det enklere å prioritere hvilke tiltak som bør gjennomføres.

Metoden er relativt grovmasket og kan gjerne suppleres med mer detaljert dokumentasjon, for eksempel av bruer som skal restaureres, dersom det er hensiktsmessig.

#### **Innholdet i metoden<sup>1</sup>**

Hovedgrepet i metoden er at den deler tilstanden til enkeltelementene inn i fire tilstandskategorier (tilstandsgrad TG0–TG3) med hver sine anbefalte tiltak. I tillegg har den en kategori for tapt/fjernet (TG4) og en for ukjent/ikke registrert (TG9):

<sup>1</sup> Metoden er en bearbejdet versjon av metoden som Statens vegvesen bruker på historiske vegger. Den igjen er en videreutvikling av Norsk standard NS 3424 «Tilstandsanalyse for byggverk» (Norsk Standard, 2012a) og NS-EN 16096 «Tilstandsanalyse av fredete og verneverdige bygninger» (Standard Norge, 2012b).



Eksempel på TGO. Nedenfor Maristova, langs Kongevegen over Filefjell i Lærdal i Vestland, er to kongevegbuer rekonstruert og vegetasjonen er rensket. Her er det nok med ordinært vedlikehold for å holde vegeen i god stand. Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

- Tilstandsgrad 0 (TG0): Ingen tiltaksbehov  
Ingen tiltak nødvendig per i dag, men elementet må holdes under oppsyn.

Murer og vegelement er uten synlige skader og krever ikke mer enn ordinært vedlikehold for å hindre framtidige skader. Slikt vedlikehold kan for eksempel være å rense stikkrenner og grøfter jevnlig, holde vegetasjon nede eller passe på at vegdekket er intakt.

- Tilstandsgrad 1 (TG1): Ordinært tiltaksbehov  
Vegen eller vegelementet har behov for tiltak på sikt.

Stikkrenner på steder med mindre vanngjennomstrømning kan ha begynt å tette seg, det kan være småvegetasjon i murer eller i vegbanen, eller et vegfar kan stå i fare for å gro ned i oppvoksende vegetasjon. Utbedring av TG1 blir normalt fanget opp av vanlig, jevnlig vedlikehold.





Eksempel på TG1. Småvegetasjon gjør liten skade på vegen før det vokser seg større. TG1 signaliserer at man må følge med på utviklingen. Vang kommune, Innlandet. Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

Tilstandsgraden kan også være relevant for vegrelaterte element langs vegen. Kanskje det for eksempel er ønskelig å rydde fram et grustak for å synliggjøre kulturminnet.

Dersom en registrering i TG1 ikke blir utbedret innen 4–10 år, kan tilstanden forverre seg til neste grad. Tiltak i denne kategorien bør iverksettes, men trenger ikke å prioriteres først. Utviklingen kan overvåkes og behov for utbedring vurderes fortløpende.

- Tilstandsgrad 2 (TG2): Moderat tiltaksbehov  
Tiltak er nødvendige, men behovet er ikke akutt.

Tilstandsgraden kan vise til eldre skader på vegen som har stabilisert seg og ikke utvikler seg videre. Det kan for eksempel være en kollapset stikkrenne på et sted hvor det ikke lenger renner vann, eller en vegmur som har seget ned og ikke kommer til å bevege seg videre. I slike tilfeller må man vurdere om



det er hensiktsmessig og kulturminnefaglig riktig å rette skadene.

TG2 kan også vise til aktive skader som kan føre til større ødeleggelser, for eksempel

murer som buler ut og indikerer at det er en skjult skade inni veggen, eller mer alvorlige vegetasjonstrusler enn det man har i TG1. Trær som står så nær vegen at de kan gjøre direkte skade om de får vokse videre, eller



Eksempel på TG2. En vegmur som har sklidd ut, men stabilisert seg. Den bør repareres, men ikke nødvendigvis prioriteres på kort sikt. Man må under registreringen være sikker på at steinene virkelig har stabilisert seg, ellers vil skaden gå over i neste kategori. Her fra ferdsevsvegen i Bargarden i Luster kommune i Vestland.  
Foto: Liv Byrkjeland/Statens naturoppsyn Luster

nesten tette stikkrenner som er nødvendige for dreneringen, er eksempel på slikt. Disse tiltakene bør prioriteres. Tilstandsgraden tilsier at utbedringstiltak vanligvis bør foretas innen 1–3 år, eller at utviklingen



overvåkes og behov for utbedring vurderes fortløpende.

- Tilstandsgrad 3 (TG3): Betydelig tiltaksbehov Akutt behov for tiltak.

Tilstandsgraden omfatter store skader som truer enten vegminnet eller brukernes sikkerhet. Det kan for eksempel være vegmurer som står i akutt fare for å rase ut, sammenraste/tette stikkrenner der vannet renner i vegbanen og tærer bort toppdekket, eller vegetasjon som aktivt ødelegger kulturminnet. Også skader som har gjort vegen eller vegfaret farlig å ferdes på, eller så store ødeleggelse at ferdselsåren mister sin funksjon, hører hjemme her.

Skader på dette nivået må prioriteres og krever tiltak innen ett år, eventuelt stenging eller avsperring av hele eller deler av vegen for trafikk.

- Tilstandsgrad 4 (TG4): Tapt/fjernet Vegen eller vegminnet er helt borte.
- Tilstandsgrad 9 (TG9): Ukjent/ikke registrert Kan brukes for å synliggjøre hvilken del av vegen man ikke har registrert.

Eksempel på TG3. Hvis en stein ramler ut, følger fort flere etter. Tørrmurer Haakon Aase vurderer tiltak på vegmuren fra slutten av 1700-tallet, som er i ferd med å kollapse og må repareres innen kort tid. Galdane i Lærdal kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



## 6. REGISTRERING OG KARTLEGGING

Skjemaet under er et fiktivt eksempel på hvordan et registreringsskjema kan se ut:

Gamle vegger og vegfar – Registreringsskjema for enkeltobjekt									
Vegnavn: Smaltråkkvegen		Parsell (fra-til): Granelva bru - Hansagerdet		Kommune: Vindskogen		Registrert av: Truls Nikkeland og Anita Strømjordet		Reg.dato: 1/5-2021	Revidert: 1/6 2021
Koordinatsystem: (Kjenner ikke hvilket system – koordinater hentet fra Google Maps)									
Objekt	Tilstand	Vurdering	Annet						
Obj.nr	Obj.type	Objektsbeskrivelse	VH	Tilstandsbeskrivelse	TG	Anbefalte tiltak	Foto	GPS-koordinat	Merknad
001	Rodestein	50 cm høy, 30 cm bred og 10 cm tykk skifrig stein med «Rode 5, SHKL» innhogd. På vegmur, 25 meter øst for Granelva bru.	H	Er i god stand, men småbusker vokser rundt steinen.	1	Rydde vegetasjon rundt steinen.	X	60.03558 N 5.36213 F	SHKL er trolig initialene til Svein Harald Knudsen Landstad, som levde fra 1813-1865.
002	Vegmur	5 meter lang, 0-80 cm høy. Tørrmurt av utilhogde stein. En rodestein (001) står oppå muren.	H	Muren er i god stand. Småvegetasjon vokser opp rundt muren.	1	Rydde vegetasjon rundt muren	X	60.03558 N 5.36213 E	
003	Vegmur	14 meter lang, 40-140 cm høy. Tørrmurt av utilhogde stein.	H	Midt på muren sprenger røttene til et tre ut vegmuren. Står i fare for å rase sammen.	3	Fjerne tre. Muren må trolig restaureres.	X	60.03564 N 5.36249 F	Skadeomfanget usikkert. Må vurderes av fagperson med tørrmurerkompetanse.
004	Stikkrenne	Tørrmurt stikkrenne. 40 x 40 cm bred og 4,5 meter lang. Er også steinsatt i bunnen.	VH	Begynner å tettes oppstrøms (høyre side av vegen), men ellers i god stand. Lite vann renner gjennom.	2	Fjerne torv og småvegetasjon.	X	60.03580 N 5.36290 E	
005	Grustak	Ca. 8x4 meter stort grustak inntil vegen. Større stein er lagt til side i grustaket. 5 meter øst for bekk.	V	I god stand.	0	Ingen nødvendige.	X	60.03600 N 5.36375 E	Trolig brukt da vegen ble bygd. De større steinene tyder på at det var sand til vegdekket, ikke vegfyllet man tok her.

### Forklaringer til registreringsskjemaet

#### Overordnede opplysninger (blå farge)

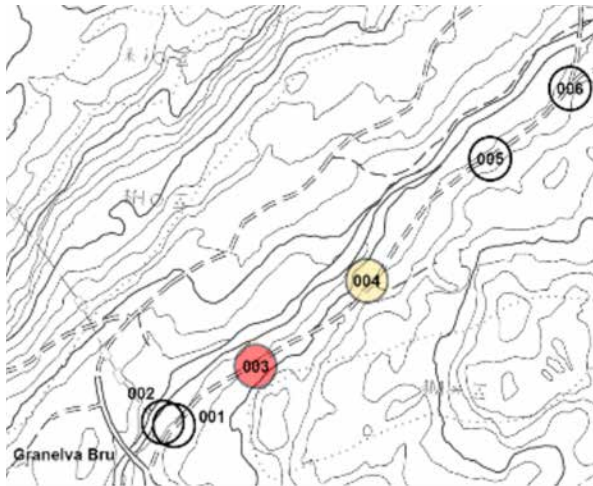
- **Vegnavn:** Navn på vegen eller vegfare
- **Parsell (fra-til):** Start og sluttsted for den registrerte parsellen. Viktig både for å kunne lokalisere parsellen og for å kunne angi hvilken side av vegen vegelementene ligger på (se «VH»). Dersom ikke parsellen har stedsnavn å relatere seg til, kan man bruke en beskrivelse. «Fra stor bekk 20 meter vest for Bruelva», eller liknende
- **Kommune:** Navn på kommunen
- **Registrert av:** Navn på registrator(ene)
- **Reg.dato:** Dato for registrering
- **Revidert:** Dato for revidering, og initialer til den som har revidert
- **Koordinatsystem:** Dersom du kjenner til hvilket koordinatsystem som brukes, skriver du det inn her. Koordinater i et koordinatsystem kan være helt annerledes fra andre koordinatsystem

#### Enkeltelement (gul linje)

- **Obj.nr:** Løpenummer på vegobjektet
- **Obj.type:** Objektstype. Hva slags vegelement som registreres
- **Objektsbeskrivelse:** En nøytral beskrivelse av konstruksjon, materiale, størrelse, avstander, plassering i landskapet og annet

- **VH:** Venstre/Høyre. Brukes for å fortelle hvilken side av vegen objektet finnes på. Dersom det for eksempel er en stikkrenne som går gjennom hele vegen, kan man skrive VH. Sidereferansen skal være i forhold til startstedet på parsellen
- **Tilstandsbeskrivelse:** En beskrivelse av vegelementets tilstand i dag. Eventuelle problem og utfordringer
- **TG:** En vurdering av tilstandsgraden settes inn som et tall fra TG0-TG4. Eventuelt TG9 dersom man vil markere at vegelementet ikke er undersøkt. Her har vi valgt å markere TG2 med gult og TG3 med rødt, for lettere å få oversikt over hovedutfordringene
- **Anbefalte tiltak:** Hva vurderer man bør gjøres for å få ned tiltaksgraden? Både i forhold til restaurering, skjøtsel og tilrettelegging
- **Foto:** Krysses av etter at man har fotodokumentert vegelementet for å sikre at det ikke blir glemt
- **GPS-koordinater:** Stedfesting av vegelementet. Husk å oppgi hvilket koordinatsystem du bruker. Dersom objektet blir registrert digitalt direkte inn i kartet, er det unødvendig å fylle ut GPS-koordinatene i tillegg
- **Merknad:** Andre relevante opplysninger omkring registreringen eller vegelementet

I registreringsrapporten bør det ligge ved kart som viser hvor de ulike registreringspunktene er.



Registreringene plottes inn på kart som legges ved registreringsrapporten. Bruk fargekoder til tilstandsgradene for å synliggjøre tiltaksbehovene. Numrene identifiserer hvert registreringspunkt, og fargen viser tilstandsgrad; der rødt er TG3 og gult TG2.

Tradisjonelt skrives slike registreringer på papirkopier av registreringsskjemaene, men det blir mer og mer vanlig å bruke digitale skjema. Begge deler har sine fordeler og ulemper. Du sparer fortid ved å registrere direkte inn i digitale skjema framfor å overføre senere. Ha uansett alltid med en notisbok. Skjemaene tar vanligvis ikke høyde for at man kanskje ønsker å lage skisser av området eller registreringselement underveis. Å skrive notater på kartet ditt underveis kan også være et godt hjelpemiddel for å huske bedre når du er tilbake fra registreringen og skal renskrive skjemaene.

Skjemaet kan også brukes til å vise forslag til andre tiltak underveis: Bør traseen legges om

et sted, eller skogen ryddes for å få fram en tapt utsikt? Kanskje det er behov for ulike typer skilt, benker eller rasteplasser langs vegen? Merk av på kartet hvor det er ønskelig eller nødvendig med slike tiltak, og legg dem inn som egne element i registreringsskjemaet på lik linje med andre enkeltelement.

**Miljødirektoratets veileder** *Plan for friluftslivets ferdselsårer* (Miljødirektoratet, 2019) gir mange gode tips til hele registreringsprosessen med en ferdselsåre. Den kan lastes ned fra [Mdir.no](http://Mdir.no).

### 6.1.3 Kartgrunnlag og oppmåling

Vegen bør måles inn digitalt ved hjelp av GPS. Da får man den beste nøyaktigheten, og dataene kan lett brukes i ulike kartprogram. Vær klar over at en GPS kan ha en feilmargin selv under gode forhold, så se om det virker rett på kartet mens du registrerer, og foreta eventuelle justeringer i ettertid dersom det lar seg gjøre. Noen steder fungerer ikke GPS i det hele tatt. Fjell og andre forhold kan gjøre det vanskelig å få inn gode nok signaler fra satellittene. Da må man legge inn vegen manuelt, enten på et digitalt eller et fysisk kart.

Det anbefales alltid å ta med papirkart selv om man skal gjøre registreringene digitalt. Der kan man notere stikkord, merke av fotonummer (dersom fotoene ikke har digitale koordinater) og føre på andre ting man vil huske. Dersom man bruker farger og symboler på skjema og kart ved registreringen, kan det bli lettere å «lese» notatene når de skal bearbeides i etterkant.

Et oversiktskart over området for å se helheten i vegsystemet er aldri dumt å ha tilgjengelig. Men vegtraseen bør avmerkes på kart med større målestokk, dersom det finnes tilgjengelig for området, ved detaljstudier og som utgangspunkt for planlegging. Kartene fra Økonomisk kartverk i målestokk 1 : 5000, ØK-kartene, egner seg godt til dette formålet. Der er det ofte ført på stier, stedsnavn og andre detaljer som kan være nyttige for registrering. Eldre ØK-kart kan også ha med detaljer som ikke finnes på nyere kart. Skal man se detaljer ved for eksempel bruer og murer, vil kart med større målestokk være hensiktsmessig. Kartene man har bruk for, ligger i dag stort sett på internett, for eksempel på Statens kartverks karttjeneste Norgeskart. Her finner du blant annet eiendomsdata, turkart, stedsnavn, sykkelruter og stier.

Mange av de gamle vegene og stiene ligger allerede innmålt i grunnkartene som blant annet finnes på [norgeskart.no](http://norgeskart.no). Ta en kikk her før du måler opp vegfaret ditt.

Jo bedre oppmåling man har på vegen og elementene, dess bedre er utgangspunktet for å vurdere hvilke og hvor store tiltak som må til. Men dersom det verken finnes detaljkart eller gode nok GPS-mottak i området, kan en skisse med vegen, enkeltelement og kjennetegn i landskapet gjøre nytten. Det anbefales også å se etter flyfoto (ortofoto) og LIDAR-skanninger, som kan vise både vegfar og enkeltelement dersom man er heldig. Slike foto og kart finnes for eksempel i karttjenesten Høydedata og i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden (krever påloggingstilgang) Se eksempel på LIDAR-foto under kapittel 13.3 Kulturminnedatabaser.

### 6.2 Ute i marka

Registreringsarbeidet blir sikrest utført dersom de som gjør jobben, har en del erfaring med vegminner. Det er ganske lett å overse ting du ikke kjenner til fra før. I tillegg bør de som utfører arbeidet, ha satt seg inn i veghistorien og topografien i området.

Informasjon er viktig i alle prosjekt. Dersom det skal registreres nær bebyggelse eller andre steder der folk vil lure på hva som skjer, er det derfor god skikk å formidle hva du holder på med. Er det en større registrering, kan du informere om arbeidet i lokalavisen og sosiale medier.

Sjekk alltid på forhånd om du må ha noen tillatelser for å registrere. Dyr på beite, naturreservat, privat innmark og liknende er forhold som kan gjøre dette nødvendig. Uansett bør man alltid melde fra til grunneiere og eventuelt andre det er naturlig å informere før man starter. Allemannsretten gir rett til fri ferdsel i utmark hele året, og på innmark om vinteren.

#### 6.2.1 Vegens trasé

Begynn med en grov kartfesting av traseen under forarbeidet, dersom det er mulig. Noen vegar og vegfar er godt kjent og kan allerede ligge inntegnet på kartet, mens andre krever mer detektivarbeid. Ute i terrenget kan enkelte strekninger av vegen være godt synlige, andre deler kan være vanskeligere å finne, eller helt borte. Da er det fint å vite hvor vegen antas å ha gått.

Finner du flere relativt like vegfar i samme område, kan det være utfordrende å datere dem og skille dem fra hverandre. Da er det lett å





Registrering av den over 220 år gamle Kongevegen i Galdane i Lærdal kommune i Vestland.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

bomme ved å velge den mest aktuelle kandidaten uten å sjekke nøyere. For å komplisere det hele enda mer, kan det finnes forskjellige oppfatninger om hvor den historiske vegen gikk, både i kildene og når man snakker med fagpersoner og lokalkjente. Dette kan skyldes forskjellig tolkning av historisk materiale. Husk derfor å ha et kritisk blikk på alle data som samles inn. Dette gjelder både de opplysningene man får i forarbeidet eller av andre underveis, og det som observeres ute

i terrenget (se kapittel 13.1 *Kildekritikk*). Det er generelt lettere å lokalisere nyere veger enn eldre veger, og enklere å finne bygde veger enn historiske vegfar. Man kan heller ikke utelukke at vegene er samtidige. Dette gjelder i alle fall for hulvegtraseer. I skrånende terreng bør man bevisst lete etter flere parallelle traseer. Noen ganger klarer man ikke – uansett hvor hardt man prøver – å kartfeste traseen i et område, rett og slett fordi det ikke finnes fysiske spor.

“ I hundreder av aar har han pleid at stanse op her, og gammel vane er vrang at vende. Men om litt tar han sig sammen igjen og lunter videre. Men altsom han gaar, tar han til at smalne saa betænkelig av, og tilslut blir han til en mørk hulvei. Alle skogens trær nærmer sig og hænger sig utover. Brisk og bregner og alt slags uvedkommende smaakryp lægger sig fore i selve veifaret, og fra den mosegrønne fjeldhammeren risler en næsvis sildre av en bæk tvers over kroppen hans.

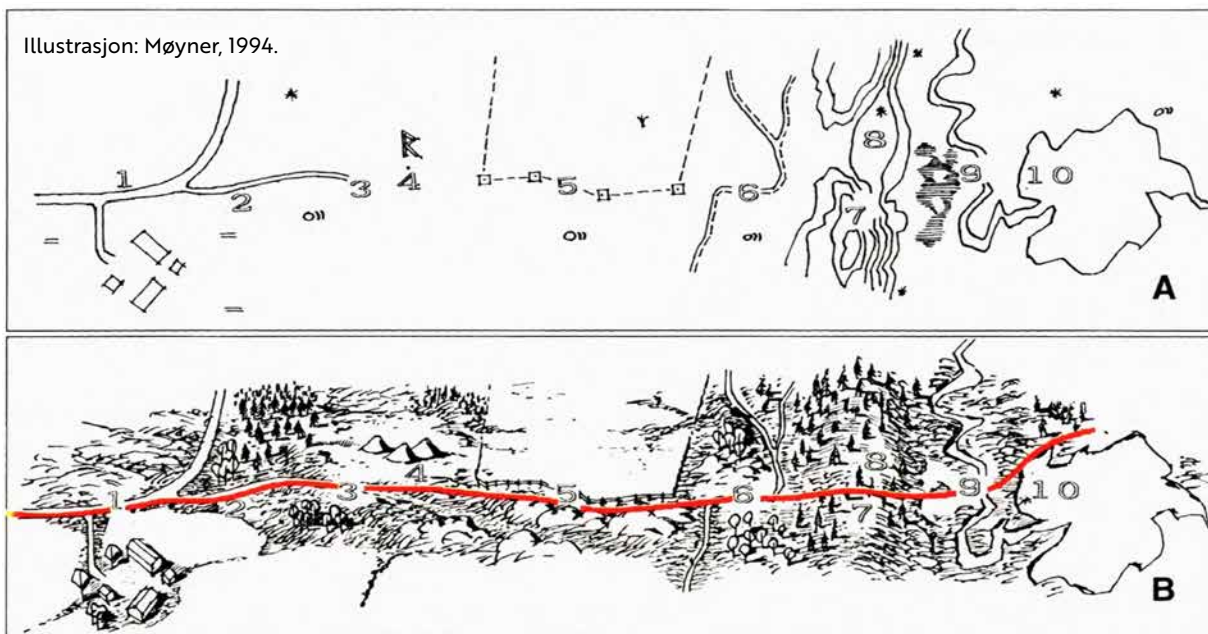
CASPARI, 1927

### 6.2.2 Lokalisering av vegtraseen

Tenk deg at du skal registrere et eldre vegfar uten helt å vite hvor traseen går. Kildegransking og samtaler med lokalkjente har gitt en viss pekepinn, og du er klar til å lete etter vegfaret i terrenget. Du har fått vite at mye av traseen skal være forsvunnet, så det gjelder å ha et åpent sinn og finne fram «detektivegenskapene». For selv om vegfaret er

borte, finnes det ofte en mengde spor i terrenget som kan gi hint om hvor ferdselsåren har gått. I kapittel 8 *Praktisk arbeid* kan du lese om mange av tingene du bør se etter mens du registrerer.

Se for deg at vegen du skal registrere, går fra dagens kjøreveg og inn til et vann lenger øst. I kartskisse A er flere spor langs strekningen tegnet



inn. I kartskisse B er den antatte traseen til vegfarete tegnet inn.

Langs strekningen der vi mener at vegfarete har gått, kan du finne mye informasjon ved å studere terrenget. Let etter stedene der det må ha vært enklest å gå, for mennesker har til alle tider ønsket å effektivisere ferdselen. Husk å se på hele landskapet (både i terrenget og på topografiske kart). Det kan ha vært hindringer lenger framme som har gjort at en tilsynelatende omveg er valgt enkelte steder. Undersøk om terrenget har endret seg siden de eldste vegfarene kom til. Bønder kan for eksempel ha dyrket opp jorder eller drenert myrer, hus kan være bygd, og gamle hindringer kan være fjernet. Tallene nedenfor viser til kartskissene for vår tenkte vegregistrering, og gir eksempel på spor man kan finne undervegs:

- 1) Eldre kart viser at det gamle vegfarete stort sett har gått i samme trasé som dagens bygdeveg – fra gårdstun til gårdstun gjennom bygda.
- 2) En skarp sving på dagens veg – særlig der vegen bøyer av for å omgå bratte stigninger – kan være et signal om at nyvegen har tatt av fra det gamle farete. Her ser vi at en gårdsveg fortsetter rett fram. Er dette i samme spor som det gamle vegfarete?
- 3) Gårdsvegen stopper ved et oppdyrket jorde. Vegfarete ser ut til å være borte. I slike tilfeller er det lurt å lete etter spor på begge sider av jordet. Gamle flyfoto eller LIDAR-skanninger kan kanskje avsløre hvor vegen har gått?
- 4) Midt på jordet, like ved siden av der man skulle anta det gamle vegfarete

har gått, er det registrert en gravhaug fra jernalderen. Automatisk fredete kulturminner som gravhauger, gravrøyser og andre forhistoriske gravminner kan være indikasjoner på at en ferdselsåre har passert i nærheten, men dette stemmer ikke alltid. Er det derimot en kasterøys eller et varp her, kan man være rimelig sikker på at man er på rett spor. Sjekk ut om det finnes stedsnavn som kan indikere slike ting.

- 5) På den andre siden av jordet er det en steingard som kan ha vært et grenseskille mellom to gårder. Undersøkelse av eldre utskiftingskart under forarbeidet har bekreftet dette. Det var ikke uvanlig at veger ble lagt ved grensen mellom gårdene.
- 6) Påfallende retningsavvik for skogs- og traktorveger skyldes noen ganger at den nye vegen følger et eldre vegfar. I vårt eksempel kan vegfarete ha vært brukt som del av en nyere veg.
- 7) I et skar ser vi flere oppbygde steiner, nærmest som et par trappetrinn. Der veglinjen passerer stup og andre terrenghindre, og der den bøyer utenom, kan det finnes spor etter gamle oppfyllinger, skjæringer eller steinmurer.
- 8) En naturlig passasje mellom bergknauser gjør dette til det eneste sannsynlige stedet vegfarete kan ha gått. Se etter terrenghindringer i bakken. Gamle rideveger, stier og tråkk vil kunne vises som slitasjespor i markoverflaten. I skråninger kan det være hulvegspor eller oppbygd vegkant. Men slike spor kan være vanskelige å få øye på hvis vegfarete ikke er jevnlig i bruk.





Hulveger blir til ved at terrenget slites ned etter bruk over lang tid. Her fra Nevjen i Eidskog i Innlandet. Ukjent fotograf (NIKU)/Riksantikvaren

- 9) Litt leting langs den lille elva som renner ned til vannet, krones med hell: På den ene siden observeres et eldre, nedgrodd brukar, og ut fra dette finner du klare spor etter vegfare. Det er ikke alltid man er så heldig, men passering av bekker, elver og myrer er viktige kontrollpunkter. Der kan det finnes gamle brukar (som her), hoppesteiner eller andre spor etter passasjen. Stedet kan også være et naturlig vadested. Over myrer kan kavlete veger noen ganger sees som markert fortetning av myrull eller kratt over kavlene (se rammetekst om Kavlebruer i kapittel 8.13 Klopper og bruer). Er man riktig heldig, kan man med en stikkstang eller liknende kjenne stokker fra den gamle vegen nede i myra. Vinterveger har ofte gått over myrdrag, men av dem vil lite eller ingenting være bevart.



Ta fram detektiven i deg for å finne gamle vegspor! Brukaret (merket med gult) langs elva Begna i Vang i Valdres, Innlandet, tilhører trolig den gamle ridevegen mellom Valdres og Sogn, som gikk over Filefjell. Brukaret ble funnet etter at man under forarbeidet fant en eldre, nedskrevet tradisjonshistorie om at storflommen i 1860 hadde revet med seg brua i området. At Varpehøla er et stedsnavn i nærheten, gir også en god indikasjon på historisk ferdsel her. Når man først vet hva man kan lete etter, er det enklere å finne. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

10) Vegen har svingt utenom vannet. Let langs kantene eller på naturlige parti for å lokalisere den. Vær oppmerksom på at man om vinteren kan ha brukt isen over vannet. Da har vegfarene gjerne hatt et annet løp ned mot vannet enn resten av året. Men

snø og kulde gjør at tråkket har satt små spor etter seg. Vintervegene kunne være markert med staker og varder (ikke over vannet, selvfølgelig) for at folk skulle finne fram. Noen ganger kan man finne rester av dem, gjerne steinfundamentene.



Vadesteder ble lagt på steder der elva var grunn og ikke rant så stridt. En god indikasjon er hvor elva er breiere enn ellers, som her ved Ryhaug i Tolga kommune i Østerdalen i Innlandet, mellom 1880-1903.

Foto: Robert Collet/Nasjonallbiblioteket (redigert)



### 6.2.3 Vegens tilstand

Når man har skaffet seg en formening om hvor vegen går, aller helst inntegnet på et kart, kan den fysiske registreringen av vegens tilstand og veg-elementene starte. Denne delen av registreringen er naturlig nok mye mer omfattende for bygde veger enn for oppgatte vegfar, som sjelden har mange byggetekniske trekk å vurdere. Men også bygde veger er svært ulike – fra smale, delvis oppbygde stier og gangveger, via de første vegene for hest og kjerre, til nyere veger beregnet på motorkjøretøy. Arbeidet som legges ned i registreringen, må tilpasses behovet til hver enkelt veg.

Dersom vegen er gjengrodd, kan noe vegetasjonsrydding være nødvendig før registreringen. Ta da utgangspunkt i

småvegetasjon, og vær ekstra forsiktig med bruk av maskiner og annet som kan skade kulturminnet (se kapittel 6.2.4 *Vegetasjon* og kapittel 8.7 *Vegetasjonsrydding*).

Selve vegen – eller deler av den dersom den er stykket opp i delområder – beskrives med type, bredde, oppbygning, grøfter, materialer og liknende. Få med så mange relevante detaljer som mulig. Hvilken type vegdekke har vegen i dag? Har vegen vegmurer? Hvordan ser de ut? Er de utrast eller skadet på annet vis? Det mest praktiske kan være å notere så mye du kan mens du registrerer, og fullføre beskrivelsen under etterarbeidet når rapporten skrives. Registreringsfotografiene kan hjelpe deg å huske detaljer fra enkeltelementene (se kapittel 6.2.5 *Fotografering*).



Vegen over Haukelifjell ble bygd mellom 1857 og 1889. Her forbi Ulevåvatnet pågikk arbeidet i 1880-årene. Vinje kommune, Vestfold og Telemark.  
Foto: Tine Eikehaug/ Statens vegvesen



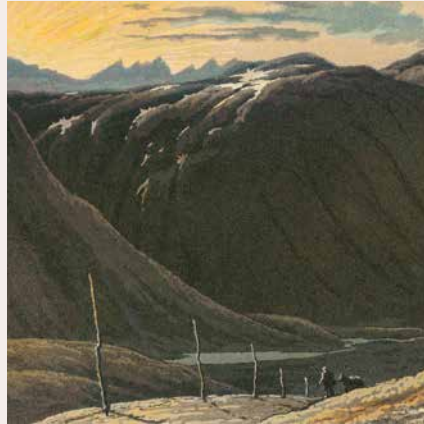
## De store, små tingene

En veg er mer enn en vegkropp og en linjeføring. Den består av mange mindre element som til sammen utgjør en helhet. Det kan være fysiske trekk i og langs vegen, men også tanker og hendelser som har vært med på å forme kulturminnet. Det er i disse elementene den unike historien til vegen ligger gjemt. Og det er disse som gjør at noen veger får en høyere kulturhistorisk verdi enn andre.

Man kan lære mye om en veks historie ved å studere arkiv og liknende, der man kommer i kontakt med tankene rundt vegbyggingen og hendelser undervegs. Men en annen og minst like viktig side av historien blir lett oversett, nemlig de fysiske sporene som vegbyggerne og brukerne har lagt igjen i og omkring vegen.

Under en restaurering er det fort gjort å bare fokusere på de overordnede retningslinjene for arbeidet, måten murene skal bygges på, utseende til rekkverket osv. Men holder man seg bare til generelle prinsipper, mister man fort de viktige historiske avtrykkene som er satt i akkurat denne spesielle vegen. Man står i fare for å kaste ut barnet med badevannet.

Det er viktig å være på utkikk etter historiene som den fysiske vegen kan fortelle, både med tanke på dokumentasjon, bevaring og formidling. Se mer om dette i kapittel 8.15 Vegtilbehør, kapittel 8.16 Vegrelaterte kulturminner og kapittel 8.17 Andre opplevelser undervegs. Disse historiene kan være vanskelige å finne, men når man først begynner å oppdage dem, vil man fort se at de er med på å gi vegen en ny dimensjon. Det fysiske kulturminnet får kjøtt på beina. Steinene får liv, og menneskene bak dukker fram.



Langs Den bergenske kongeveg over Filefjell finner man flere steder tilsynelatende tilfeldige flate steiner liggende inntil vegkroppen. Forklaringen finner vi kanskje på gamle bilder som viser at det var satt opp staker som vegmerker for vinterferdsel langs vegen (for eksempel maleriet oppe til venstre av W.M. Carpelan fra 1819). Er disse steinene fundamentene til stakene? Dersom man ikke oppmerksom under en vegutbedring, er dette ting som lett kan forsvinne for alltid, og historien blir litt fattigere. Fra Lærdal kommune i Vestland og Vang kommune i Innlandet. Foto: Jan Adriansen/ Statens vegvesen Illustrasjon: Carpelan, 1821 (redigert)

Vegelement i og langs vegen legges inn i registreringsskjema (se kapittel 6.1.2 *Registreringsmetode for gamle veger og vegfar*) til vegen eller delområdet de tilhører. Da kan man lettere vurdere og gjennomføre konkrete tiltak knyttet til dem. I tillegg blir dette viktig dokumentasjon for søknader, og for de framtidige mulighetene for å se hva tilstanden har vært, hvordan skader har utviklet seg, og hva som eventuelt er gjort med dem.

Det vanskeligste å registrere er det vi ikke ser.

Skjulte skader i vegbanen kan være langt større enn det registreringen avdekker. Dette må man ha i bakhodet når tiltak senere planlegges.

### 6.2.4 Verdier langs vegen

La også registreringene omfatte det større vegmiljøet. Nærliggende vegfar og vegrelaterte kulturminner kan fortelle mye om veghistorien. Der vegen er borte eller vegfaret ikke har etterlatt seg noen spor, kan vegrelaterte kulturminner være med å kartlegge ferdselsåren.

## Ferdselsvegen over Lendbreen

Takket være et brearkeologisk sikringsprogram i Innlandet fylkeskommune er hundrevis av arkeologiske gjenstander de siste tiårene samlet inn ved Lendbreen på Lomseggen mellom Skjåk og Lom i Innlandet. Varmere klima gjør at Lendbreen smelter fortere i dag enn noen gang tidligere, og gjenstander som har ligget godt bevart i isen dukker opp for første gang siden forhistorien.

Funnene, som skriver seg fra ca. år 300 e.Kr. til middelalderen, avslører blant annet at det har gått en ferdselsrute over isen, nesten 2000 meter over havet. Det er funnet en rekke gjenstander knyttet til ferdsel, som en menneskesko, hestesko, hestekranier, kløvutstyr, hestetruger, vidjespenninger og drag. Samt en hel kjortel av lammeull fra år 300, Norges eldste kjente klesplagg. Mange varder som bekrefter vegen, har også dukket opp i undersøkelsene.

Funnene fra Lendbreen gir et unikt innblikk i gammel ferdsel, noe som kan hjelpe oss å forstå hvordan det også kan ha vært andre steder.



Kraniet av en hest som døde under kryssing av Lendbreen.  
Foto: Espen Finstad/Innlandet fylkeskommune





- 1) Tång (drag for å frakte lauvfor).
- 2) En kjortel fra 300-tallet – Norges eldste kjente klesplagg.
- 3) Hesteko fra middelalderen.
- 4) Vidjespenning fra vikingtid/middelalder.
- 5) Hestetruge, trolig fra jernalder eller middelalder.

Foto 1; Lars Holger Pilø/Innlandet fylkeskommune,  
foto 2; Mårten Teigen/Kulturhistorisk Museum,  
foto 3-5; Espen Finstad/Innlandet fylkeskommune



Andre kulturmiljø og naturforekomster langs ferdssåren kartfestes både med tanke på opplevelsesverdi og betydning for det biologiske mangfoldet.

Registreringen av vegmiljøet og andre verdier langs vegen kan hindre at senere tiltak uforvarende ødelegger noe som burde vært tatt vare på. Det er også nyttig med tanke på framtidig bruk og formidling.

Hvilke kulturmiljø og naturforekomster som bør registreres, er ikke alltid like lett å avgjøre. En nedgrodd ruin kan for eksempel være verdifull selv om den ser falleferdig ut. Er du i tvil, bør du gå ut fra at det du har foran deg, kan være verdifullt.

Det kan være fristende å lete etter eldre ferdsspør og annet med metalldetektor. Husk da at det er

regler knyttet til dette. Spesielt kulturminneloven har regler som beskytter kulturminner mot inngrep. I tillegg er det viktig å sørge for at man har tillatelse til å lete av vegeier (se kapittel 11.1 *Hvem eier de gamle vegene?*). En god regel er alltid å forhøre seg med kulturmiljømyndighetene før man setter i gang med slike aktiviteter.

Se mer i kapittel 8.16 *Vegrelaterte kulturminner* og kapittel 8.17 *Andre opplevelser undervegs*.

### 6.2.5 Vegetasjon

Vegetasjonen utgjør ofte den største trusselen mot vegminner dersom den får vokse fritt. Men vegetasjonen har også mye å si for opplevelsen av et kulturmiljø. Den kan være en vakker ramme rundt vegen, eller den kan være verdifull i seg selv som en naturforekomst eller et kulturmiljø.

## Kulturplanter som indikatorer på ferdsel

Kulturplanter i naturen kan også hjelpe med å lokalisere gammel ferdsel i området.

Blant de mest kjente er urten groblad, som har så klebrige frø at de lett fester seg til føttene på mennesker og dyr, og dermed spres langs veger og vegfar. I Amerika ble den til og med kalt «den hvite manns fotspor» av indianerne. Groblad er også kjent for å ha legende effekt på såre føtter, så det var praktisk å ha den tilgjengelig undervegs.

Flere arter har spredt seg gjennom frø i avføring fra husdyr eller med høy som har utgjort fôr under transporten. Ett eksempel er tunbalderbrå, som spredte seg svært raskt da de nye kjørevegene ble etablert.

Mange næringskrevende arter trives ekstra godt på grunn av gjødslingen fra dyr langs ferdsselsveger. Neslene er et eksempel på dette. De fleste har nok stiftet bekjentskap med brenneslen på steder der det har ferdes mennesker.



Groblad. Foto: Bolette Bele, NIBIO Norsk Institutt for bioøkonomi/ Artsdatabanken.no (redigert)



Før- og etterbilde. Se etter steder der vegetasjonsrydding kan forsterke opplevelsen langs vegen. Ved enkle grep her ved Olavsklemma på Kongevegen over Filefjell fra 1790-årene, gikk man fra å gå i en tett skog til å vandre i et dramatisk vestlandsk landskap og en rekke attraksjoner kom til syne: ruinene etter en tysk forsvarsstilling i vegkanten, laksen som står i Lærdalselva, og både kjørevegen fra 1863 langs elva og den spektakulære vegen over Seltunåsen fra 1840-årene i bakgrunnen. Lærdal kommune, Vestland. Begge foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Under registreringene er det derfor viktig å gjøre grundige vurderinger av hvilke kvaliteter som hører hjemme i vegmiljøet, og hva som bør bort.

Et landskap kan endres totalt av oppvoksende vegetasjon og gjøre opplevelsen av å gå på en veg helt annerledes enn den opprinnelig var. Veger som tidligere lå i et åpent landskap, er kanskje i dag omringet av kratt og småtrær. Heldigvis er vegetasjonsrydding ett av de enkleste og mest synlige tiltakene man kan iverksette. Ved å rydde gjengrodde parti vil man kunne få fram igjen eldre utsiktspunkt – eller lage nye – og generelt skape et åpnere landskap. Bruk derfor litt tid under registreringene på å se om det finnes slike muligheter i ditt prosjekt.

For å unngå at viktige kvaliteter i naturen går tapt under tiltak på vegen, bør man under registreringen se etter:

- gammel kulturmark (beitehager, slåtteenger og hagemark)
- vegetasjonen som formelement (karakteristiske enkeltrær eller treklynger, linjer i landskapet som trekker og alleer eller sammenhengende bryn)
- vegetasjonen som barriere mot støv og «visuell støy»
- muligheter for å åpne utsiktspunkter og landskap
- botanisk verdi (rødlistede planter og plantesamfunn)
- vegetasjon som leveområde for dyr og andre skapninger

### 6.2.6 Fotografering

Å fotografere mye og ofte er viktig. Dagens digitale kamera og lagringsenheter gir oss muligheter til å sikre mange og gode foto. Ta bilder med tanke på planlegging, dokumentasjon og framtidige illustrasjoner. Du trenger både oversiktsbilder som viser hvor og hvordan vegen ligger i området, og detaljbilder av alle element som registreres. Ofte blir de små detaljene man ikke tenker over mens man fotograferer, nyttige i senere arbeid. Dessuten hjelper fotografi deg å huske hva du har sett. Prøv også å ta noen «postkortmotiv». Slike bilder blir det alltid bruk for i det videre arbeidet.

Dersom det finnes historiske foto av vegen, kan det være både nyttig og interessant å forsøke å ta noen bilder fra samme sted. Ta også bilder etter at tiltak er utført. Før- og etterbilder er de beste illustrasjonene på endringer av tilstanden. Dronefotografering kan også være nyttig for å gi et overblikk over gamle veger og vegfar.

Skriv fotolister etter hvert som bildene tas. Det vil lette arbeidet senere. En slik liste bør ha med stedsangivelse, motiv, registreringsnummeret til enkeltobjektet (dersom det er motivet), dato, hvilken himmelretning bildet er tatt mot, og gjerne koordinater.

I dag har mange kamera innebygd GPS som kan vise nøyaktig hvor bildene er tatt, men de fleste mangler fremdeles denne funksjonen. Da er et godt tips for å lette det videre arbeidet å merke av på kartet hvor bildene er tatt.





Det er viktig med omfattende fotodokumentasjon både før, underveis og etter tilrettelegging. Her er den ferdig restaurerte Soknegalden langs den Bergenske Kongeveg i Galdane i Lærdal kommune i Vestland fylke.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen





Stikkrennene kan være vanskelige å undersøke på innsiden, spesielt dersom det er gjengrodd og vått. Et tips er å fotografere inn i stikkrennen. Dersom du bruker blitzen på kameraet, vil du lettere kunne oppdage om steiner har løsnet eller falt ned. Foto: Aina Bye/Ai naturfoto



Denne stikkrennen ser ganske bra ut, men fotografiet avslører at det kan ha ramlet ut en stein mot andre enden. Foto: Jan Adriansen/Sweco

Husk at personvernet gjør at du ikke må ta bilder av personer dersom de ikke har gitt tillatelse til det. For barn under 15 år må foresatte gi tillatelse.

### 6.2.7 Vurder andre tiltaksområder

Er det fornuftig å sette inn andre tiltak enn dem som er rettet mot selve vegminnet? Se vegen og landskapet som en helhet, og tenk over om det er noe annet som bør gjøres mens du jobber med vegen. Vil for eksempel det å tilrettelegge en stølsbu, en gapahuk eller liknende for overnatting undervegs være noe som gir økt bruksverdi for begge?

## 6.3 GIS – verktøy som forenkler arbeidet

Forkortelsen GIS står for Geografisk informasjonssystem. Det er et system for lagring, forvaltning, analyse av geografisk refererte kart og presentasjon av geografisk informasjon. Kort sagt gjør GIS det lettere å holde oversikt over kartinformasjon i prosjektet. Det gjør det også enklere å gjenbruke dataene i andre sammenhenger, for eksempel reguleringsplaner eller kulturmiljøplaner.

I dag bruker de fleste en eller annen GIS-løsning til geografisk datahåndtering og kartproduksjon. Det forenkler arbeidet mye i forhold til mer manuelle metoder og gir mange nye muligheter for presentasjon, analyse og liknende.

Bruk av GIS krever tilgang til et GIS-verktøy. Miljødirektoratet har tilrettelagt et GIS-program for å registrere stier og ferdselsårer i friluftslivet. Programmet kan tas i bruk av alle og er utstyrt med bakgrunnskart, temakart

og tegnforklaring. I tillegg inneholder det et datasett for planlegging som er klargjort for registrering av traseer og målpunkt. Datasett, program, veiledning og instruksjonsvideoer for bruk av løsningen er tilgjengelig gratis på direktoratet sin nettside Plan for friluftslivets ferdselsårer.

Ut fra det du registrerer i GIS, kan det lages ulike typer kart som senere kan skrives ut, brukes i rapporter eller presenteres digitalt på nett.

### Nasjonal database for turruter

Har du gjort en registrering av en ferdselsveg, bør den meldes inn som en historisk ferdselsrute i Kartverkets Nasjonal database for turruter. Det kan gjøres gjennom Kartverkets nettportal *Rettikartet*.

En turrute som skal forvaltes i Nasjonal database for turruter, må være skiltet, merket og knyttet til et forvaltningsregime. Det betyr at en kommune, et lag eller en organisasjon må ha ansvar for skilting og merking av turruta.



Gamle Lifjellveg fra 1892 mellom Grong og Lierne kommune i Trøndelag er lett å se i terrenget på dronebilde, da vegmassene har mye bedre vekstforhold enn fjellet rundt. Foto: Bengt Åke Jàmna/privat





## 6.4 Del registreringsresultatene

I Norge er mange historiske veger og vegfar fremdeles ikke registrert hos kulturmiljømyndighetene. Dokumentasjonen din kan derfor være gull verdt også for andre. Skal du jobbe med gamle veger og vegfar, må du opprette dialog med kulturmiljømyndighetene tidlig i prosessen. Det er nødvendig for å sikre at ting gjøres faglig forsvarlig uten at kulturmiljøverdier går tapt. Samtidig kan man få mange gode tips og ideer til gjennomføring, drift og vedlikehold. Diskuter også hvordan begge parter kan ha best mulig nytte av registreringsmaterialet som kommer fram i prosjektet. Det vil for eksempel kunne brukes i kommunale og fylkeskommunale kulturmiljøplaner, og kanskje legges inn i Riksantikvarens kulturmiljødatabaser Kulturminnesøk og Askeladden, som brukes av offentlig forvaltning. Da styrkes vernet av vegen.

Kulturmiljøforvaltningen kan kontaktes direkte, eller man kan få hjelp av kommunen til å opprette kontakt.





## 7. SKADEÅRSAKER OG PRIORITERING AV TILTAK



Tette vannveger kan gjøre stor skade, men er ofte enkle å reparere. Her fra Den bergenske kongeveg i Lærdal kommune i Vestland, ved et flatere parti langs «de sju skuffelser», den ellers bratte stigningen mellom Maristova og høyfjellet. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

“ Det er ingen lenger som gjeng gamlevegen. Han er dels tilgrodd med skog og dels er han oppbroten til åker. Alle hev det so annsamt og skundar seg fram den lettvinde nyevegen. Her er det farti og uroi som råder.

REKKEDAL, 1939:96

I motsetning til gamle vegfar, som vanligvis blir til gjennom bruk og defineres ut fra brukssporene, har bygde veger en optimal form når de er nye. All bruk som sliter på vegen er i prinsippet en del av forfallet, og kan over tid føre til større skader. Det samme kan mindre endringer, også tilsynelatende ubetydelige forskyvninger av steiner i vegmuren eller råde på plank i en brukonstruksjon.

Slik slitasje har som regel mindre å si på kort sikt, men kan utvikle seg til kritiske ødeleggelser

over tid. Det gjelder å finne en god balansegang mellom hva man kan akseptere som spor etter tidens tann, og skader som må repareres (se kapittel 3.3 *Hva må gjøres?*).

### 7.1 Naturskader og klimaendringer

Så fort vi slutter å bruke eller vedlikeholde en ferdselsåre, akselererer nedbrytningsprosessen. At naturen får overta, er den klart største trusselen mot gamle veger og historiske vegfar. Kreftene i naturen er enorme, og mye kan endres bare i løpet av et par år.



Veger som forlattes vokser fort igjen, og trefall kan være en trussel for kulturmiljøet. Her på Den trondhjemske postvei fra slutten av 1700-tallet. Gulen kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Sweco



Vannet finner letteste veg. Dersom dreneringen svikter eller vannvegene vokser til, kan vegbanen lett bli neste offer.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

Spesielt vegetasjon som vokser og vann som renner feil, skaper problem. Røtter har enorm kraft og kan over tid flytte på store steiner, nedfallstrær kan smadre vegmurene og rotvelter flere opp vegen. Tette vannveger som bekkefar, stikkrenner og dreneringsgrøfter gjør at vannet finner nye løp og graver bort løsmasse. Gamle vegfar kan forsvinne helt, og bygde veger kan få gravd bort både vegbane, vegfyll og fundamentene de er bygd på.



Tre sprenger ut brukaret på Grytebakkbrune fra 1819 langs postvegen mellom Erdal og Bratland i Bergen kommune, Vestland.  
Foto: Jan Adriansen/privat





Gjengroing kan føre til dårligere drenering. På Gamle Lifjellvegen i Lierne og Grong kommuner i Trøndelag, har grøftene grodd igjen og stikkrenner tett seg. Når dette kombineres med mye mose og torv på vegbanen blir vannet stående, til skade både for vegen og brukeropplevelsen. Foto: Aina Bye/Ai naturfoto

Inni vegkroppen kan vannet vaske bort fyllmasse og fylle tomrom. I perioder med frost vil det fryse og utvide seg med rundt 10 prosent, noe som er en av årsakene til telehiv og flytting av stein.

Det er svært viktig å følge med på utviklingen av vannveger og vegetasjon i og nær vegen.

Vedlikeholdes disse tingene fortløpende, forlenges levetiden til vegminnet betraktelig.

All forskning tyder på at vi står overfor en periode med økt klimabelastning. Stadig hyppigere ekstremvær med mye nedbør og endrete temperaturer gjør at veger og vegfar er mer





Svidal bru i Jølster kommune i Vestland ligger langs Den trondhjemske postvei og ble trolig bygd i første halvdel av 1800-tallet. Den overtok da etter en trebru fra 1809. Steinhvelvbrua var helt spesiell, med rundt 2,5 meter lange, tversgående stein i hvelvingen. De siste årene truet flere ekstra store flommer brua, og i 2016 ble fundamentene forsterket for å hindre ødeleggelse. Rød pil markerer samme stein som på bildet etter flommen.

Foto: Stig Roger Eide/  
privat



Likevel klarte ikke det gamle kulturminnet å stå imot 200-årsflommen som kom 30/7 2019. Så å si alle spor etter Svidal bru er nå borte, og Jølster har mistet en av sine store attraksjoner. Rød pil markerer samme stein som på bildet fra før flommen.

Foto: Stig Roger Eide/  
privat

utsatt for skadelige flommer, ras og andre kraftige påkjenninger. Kombinert med mindre vedlikehold enn da de var i aktiv bruk, gjør dette kulturminnene enda mer sårbare enn før.

Dette kan både føre til økt nedbrytning over tid – i form av frostsprengning, råte, gjengroing og erosjon – og til skader som oppstår akutt på grunn av ekstremvær som flom, ras og storm. Med et varmere klima får vi en forlenget vekstsesong, og dermed økt gjengroing av vegger og vegfar. Selv om gjengroing av kulturlandskap



primært skyldes omlegginger i landbruket, med færre dyr på beite og mindre innhøsting, vil klimaendringene forsterke prosessen. Det kan skape ytterligere problem med tette bekker, grøfter og stikkrenner som må renses. Vegetasjonen på og rundt vegen bidrar til å ødelegge stein og murer. Trær som velter i kraftig vind, kan gjøre ubotelig skade på kulturmiljøverdiene. Det viktigste forebyggende tiltaket mot sistnevnte ødeleggelser er å avvirke utsatte trær langs ferdssårene. Alt i alt betyr trolig klimaendringene at man i framtiden må fjerne vegetasjon oftere enn før. I spesielle tilfeller vil omlegging av bekker og små elver være et aktuelt tiltak for å forhindre erosjon.

Klimaendringene kan også føre til endringer i floraen på og langs vegen. Nye arter kan overta, men mer nedbør og våtere klima gir også bedre vekstforhold for mange eksisterende arter. For eksempel kan mosedekket på vegbanen vokse seg tykkere, og enkelte steder skjule vegger og vegfar som ligger i flukt med terrenget.

Vegmurer, steinruer, bygninger og andre konstruksjoner av stein kan få frostsprengning med påfølgende utglidinger og andre skader dersom temperaturen om vinteren beveger seg mye mellom pluss- og minusgrader. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Helt fra vegene ble bygd, har de fått skader som følge av ekstremvær. Dessverre tyder det meste på at slike hendelser vil bli enda vanligere i framtiden. Men fordi vi alltid har hatt naturlige variasjoner i været, kan det være vanskelig å påvise at enkeltskader på vegminner skyldes klimaendringer. Det gjelder også ved ekstreme værforhold som ras, flom eller kraftig uvær. Først når vi setter hendelser inn i en større sammenheng og ser utviklingen over et lengre tidsrom, kan vi se klimaendringene. Her må vi sette vår lit til det forskningen sier om endringenes konsekvenser.

For eiere og forvaltere av kulturminner og kulturmiljø betyr endrete klimaforhold at det blir en stadig større utfordring å ta vare på denne delen av kulturarven. Det kan være vanskelig å gardere seg mot slike dramatiske endringer. Likevel er det mulig å forebygge en del av de klimarelaterte skadene gjennom hyppigere ettersyn, skjøtsel og vedlikehold, som hindrer at småskader på vegene får utvikle seg. Man kan for eksempel sørge for at vannveger er åpne, eller sikre løse stein og liknende i terrenget ovenfor vegen. Forebyggende tiltak må selvfølgelig ikke sette for store spor i landskapet.

Systematisk overvåkning over tid er et viktig verktøy for å følge opp klimaendringenes påvirkning. Her vil tidlig dokumentasjon av kulturmiljøene være essensielt. Den blir grunnlaget for planer om framtidig vedlikehold som også tar høyde for økte klimabelastninger. Det kreves vanligvis langt mindre ressurser å drive forebyggende arbeid enn å reparere skader.

Kapittel 8 *Praktisk arbeid* og kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold* gir mange råd og tips om konkrete tiltak, både forebyggende og for å rette skader.



Store trær kan stå i veien for opplevelsesverdien og potensialet for verdiskaping og formidling. Her fra Nordkleiva i Krokkleiva i Hole kommune i Viken. Foto: Åse Bitustøl/Riksantikvaren



# Kulturminne lagt i ruinar

**ØYDELAGT:** Statens vegvesen politimelder Sunnfjord Energi, Telenor og Eltel, etter at 60-70 meter av den Trondhjemske Postvei vart greven opp, og ein mur riven. – Verneverdien er sterkt forringa, seier avdelingsdirektør Svenn Finden. **SIDE 2-3**

Den trondhjemske postvei i Dregebø i Sunnfjord kommune i Vestland ble i 2018 gravd opp i forbindelse med flytting av en av Telenors basestasjoner for mobilnettet. Da feilen ble oppdaget, stoppet arbeidet øyeblikkelig, men skaden var allerede skjedd. Vegen lå inne som hensynssone i kommuneplanen, men dette ble aldri undersøkt. Både entreprenør og tiltakshaver tok saken på høyeste alvor og vedgikk at det var begått en feil. Resultatet ble en stor bot og et ødelagt kulturminne. I 2021 ble vegen restaurert, og kabelen som var tenkt nedgravd i vegen, plassert et annet sted. Kilde: Forsiden av avisen Firda, 9/1 2018

### 7.2 Menneskeskapte påvirkninger

Mange vegminner går i dag tapt eller blir ødelagt som følge av våre egne valg. Mennesker gjør store inngrep i naturen, også der de gamle vegene og vegfarene gikk. Både skogbruk, jordbruk, oppdemmede områder, utbyggingsområder, nye veger, til og med velmente restaureringer, er med på å skade vegminnene.

Moderne skogbruk krever store maskiner, som naturlig nok foretrekker allerede anlagte veger framfor å lage nye. I tillegg er krysningspunkt der historiske ferdslsårer går gjennom hogstfelt, en stor utfordring (se kapittel 8.7.4 *Gamle veger*

*i hogstfelt*). Det fører dessverre altfor ofte til tap av viktige historiske verdier. Også andre som har ærend med større kjøretøy i utmarka, kan ty til de historiske vegene. I noen tilfeller ser vi også at for eksempel kabler og rør graves ned i selve vegkroppen på gamle veger.

Kjøring med tyngre kjøretøy skader vegkroppen på innsiden, ødelegger drenering og presser ut murer. Alle kjøretøy kan gi erosjonsskader på vegdekket: Vegetasjonsdekket slites av, røtter og steiner eksponeres, og løsmateriale blir borte. Slitasje på vegdekket kan også skje ved mye tråkk og ved ridning, spesielt i vårløysinga og i regnfulle





Denne over 200 år gamle delen av Den bergenske kongeveg i Vang kommune i Valdres i Innlandet hadde jevnt torvdekke uten kjørespor, fram til en hogstbil i løpet av et par dager kjørte ut tunge lass med tømmer på en våt vegbane.

Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

perioder. Reparasjon av slike erosjonsskader må skje årlig dersom man ikke skal få alvorlige skader på selve fundamentet i vegen.

Moderne jordbruk endrer landskapet mer enn tidligere. Arealer som før var lite tilgjengelige

dyrkes opp, og gamle åkrer pløyes dypere med større maskiner. Gikk det et gammelt vegfar eller veg over marka, er den sannsynligvis borte i dag. Dersom du ønsker å koble sammen vegbiter på hver side av slike jordbruksområder, er det ikke alltid mulig å gjøre det på samme sted som den



tidligere vegen gikk. Undersøk i så fall om det er praktisk mulig å legge vegen eller stien i en ny trasé i kanten av åkeren.

De første vegene ble gjerne lagt der det var enklest å ferdes. Slik tenkte man før, og slik tenker man i dag. Med nye krav og forventninger til transport kom behovet for oppgradering av vegene. Noen ganger flyttet man hele eller deler av veglinjen. Men vel så vanlig var det å legge den nye vegen i samme trasé som den gamle. Dermed er det ikke

sjelden at den gamle allfarvegen i dag kan ha blitt «oppgradert» til en høytrafikkert motorveg.

Også velmente vegrestaureringer har ødelagt mange historiske vegspor og kulturminner i nærheten. Man har gjerne tenkt på vegen som en historisk trasé og ikke satt søkelys på at den også er et fysisk kulturminne. Resultatet har dessverre for ofte blitt at vegminnet er erstattet av en mer moderne turveg. Det gjør at vi mister mye av vegenes egenart og vår felles kulturarv. Vegfarene



Hogst og utkjøring av skog kan bli en stor trussel mot vegfar og andre kulturminner. Her ligger flere hulveger ved siden av hverandre, og ved avvirking må det tas særlige hensyn. Bjørnstad i Sarpsborg i Viken.  
Foto: Jan Adriansen/Sweco

og vegene er kilde til kunnskap og opplevelse. Husk derfor alltid først og fremst å tenke på historiske veger som fysiske kulturminner når du skal sette i gang tiltak på slike anlegg.

Kommunikasjon er viktig. Årsaken til at historiske veger og vegfar blir ødelagt, er ofte mangel på kunnskap om kulturmiljøverdiene, ikke vond vilje. Men med god tilrettelegging, skilting og annen informasjonsformidling kan mange problemer unngås. Å legge gamle veger

og vegfar inn i de offisielle kulturmiljødatabasene kulturminnesok.no og askeladden.no, og å sørge for formelle vern til vegene, vil også hjelpe en del. Det samme vil det å matrikulere vegene slik at det tydelig kommer fram hvem som eier dem. I dag ser det på grensekart ut som om mange statlig eide veger tilhører de tilgrensende eiendommene (se kapittel 11.1 *Hvem eier de gamle vegene?*). Ikke minst må intern og ekstern opplæring omkring vegminner hos kommuner og i kulturmiljøforvaltningen prioriteres.



Steinhvelvbrua Hundvin bru i Alver kommune, Vestland, langs Den trondhjemske postvei, ble satt opp i 1912 og erstattet da en eldre bru. I 2015 la man en ny betongplatebru oppå den gamle. Kan dette sees på som en grei, alternativ løsning eller er det bare skjemmende og skadelig for kulturminnet? Foto: Kjersti Tidemansen/Statens vegvesen



## Ljøbrekka – et eksempel på interessekonflikt mellom turvegønsket og kulturmiljøverdiene

Svingene i Ljøbrekka, eller Herdalsbrekka, i Stranda kommune i Møre og Romsdal, ble bygd i 1862-63 og var ett av de mest spektakulære partiene av Den trondhjemske postvei mellom Bergen og Trondheim. Et lokalt vennelag har oppgradert den historiske vegen til en turveg som også kan brukes av rullestoler, mindre kjøretøy og barnevogner.

Teknisk sett er jobben godt utført. Problemet er at man samtidig har radert ut så å si alle fysiske spor etter det verneverdige kulturminnet. Selv om vegen kan se gammel ut, har man ikke forsøkt å gjenskape de historiske trekkene fra den opprinnelige vegen. Av Den trondhjemske postvei over Ljøfjellet finnes i dag stort sett bare traseen igjen.

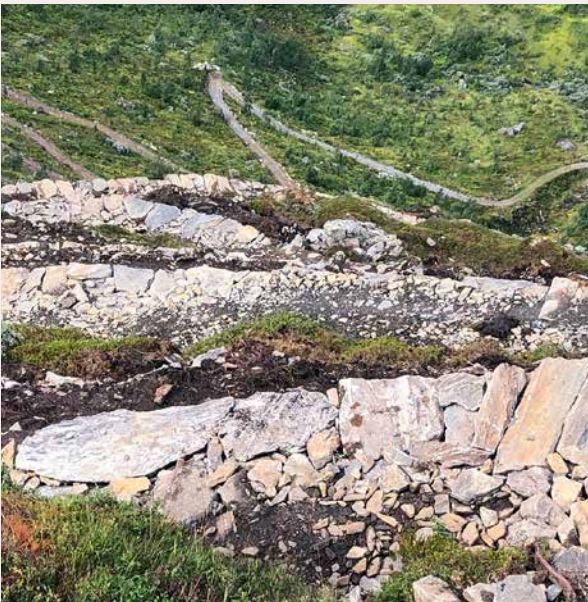


Ljøbrekka er et mektig syn i et majestetisk landskap. Her før tiltakene på vegen.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen





Tilstanden på mesteparten av vegen var relativt god før oppgraderingen, og den historiske kildeverdien stor. Den var en flott turveg, men ikke egnet for barnevogner og liknende.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Ljøbrekka etter oppgradering.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Den opprinnelige vegen hadde verken mur på innsiden eller spor etter dreneringsgrøft i dette partiet.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

## Skader påført av tyngre kjøretøy

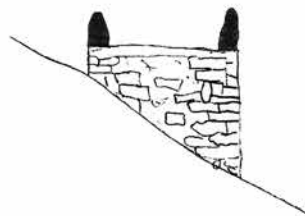
I motsetning til hva mange tror, er ikke sporene etter tunge kjøretøy den største trusselen for historiske veger. Kjørespor i seg selv er ikke bra, men kan vanligvis relativt lett repareres. Derimot frykter man det som skjer inni vegen. Forenklet kan man si at de to mest kritiske forholdene er:

- Fyllmassen blir komprimert og svekker dreneringen av vegen. Ofte har de opprinnelige arbeiderne «jukset» med fyllmassen i gamle veger: Det er brukt færre store stein enn ønskelig, og man har fylt på med organisk materiale i tillegg til sand, jord og småstein. I perioder var det slik man skulle lage vegene. Men når dette presses sammen av tunge, moderne kjøretøy, renner ikke vannet like lett ut av vegkroppen. Vinterstid kan dette føre til frostsprengning og store forskyvninger i vegen.
- Mange historiske veger er bygd med færre bindingsstein, såkalte forband, innover i vegkroppen enn det de burde hatt. De er isteden laget med en steinmur på hver side, en såkalt kassemur, og påfylt løsmasse i midten. Uten stein som binder innover i fyllmassen, blir murene sårbare for trykk innenfra. Med et høyt marktrykk på vegen vil man dermed risikere å presse vegmurene ut, slik at de får «mage» og senere kollapser.

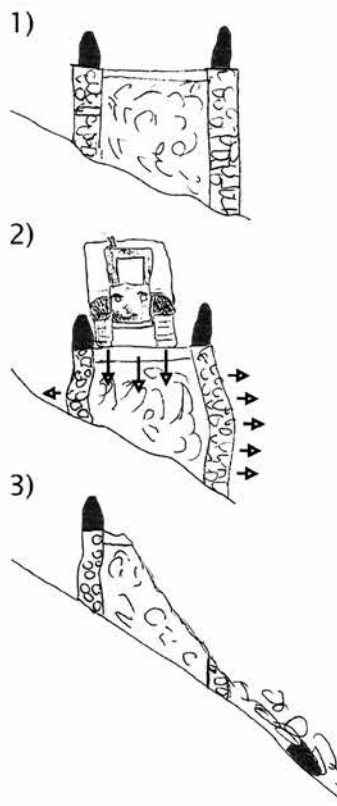
For historiske vegfar er de kulturhistoriske sporene mindre og færre enn for bygde veger, og dermed mer sårbare. Kjøring med tyngre kjøretøy kan være med på å fjerne siste rest av det autentiske faret og bør unngås. Men noen ganger er det historiske vegfaret mer en antakelse om hvor ferdselsåren må ha gått. I slike tilfeller må man vurdere om kjøring vil skade kulturmiljøverdiene i området.

## Prinsippskisse

Bindingsmur  
Vegmur med bindingsstein

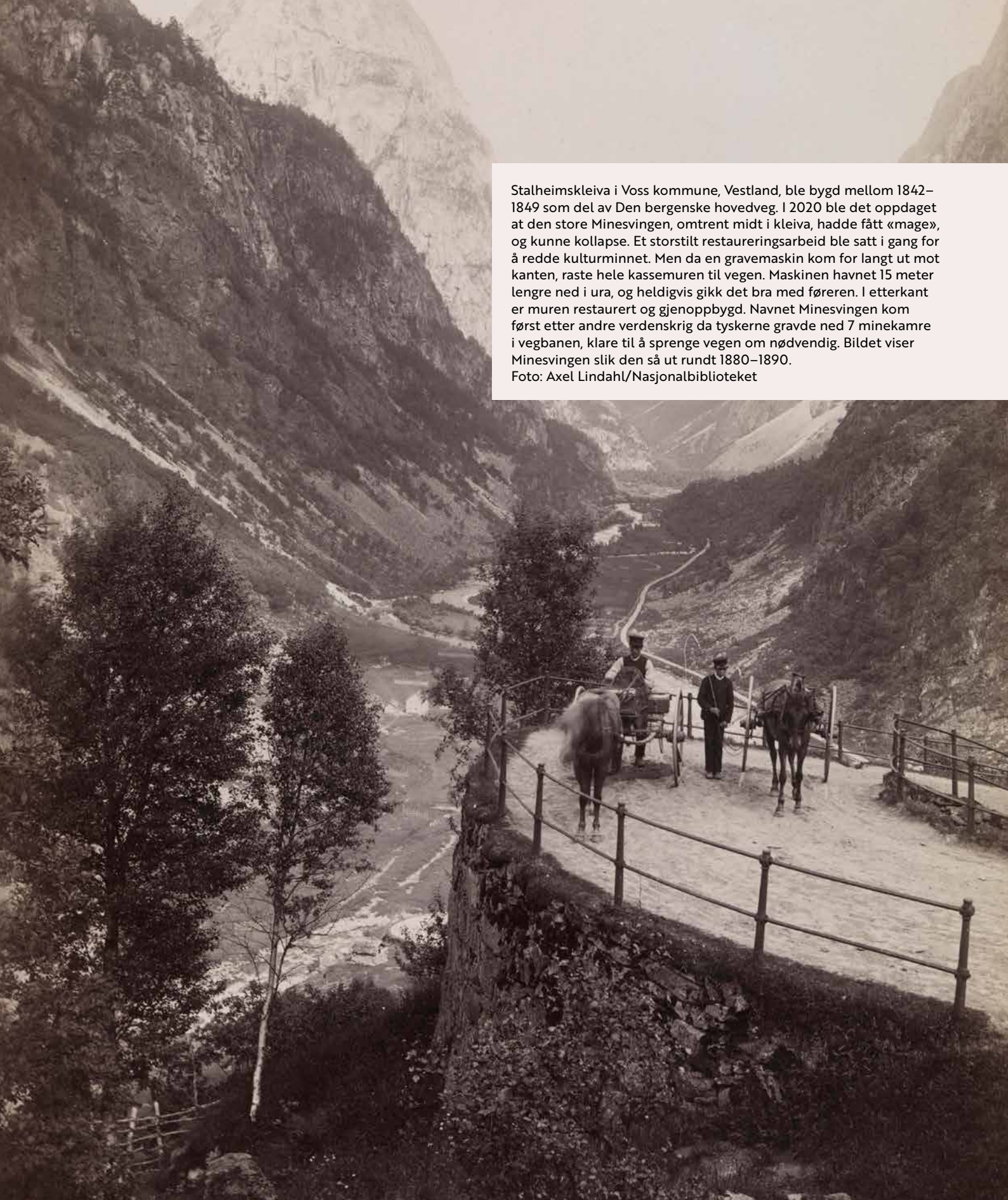


Kassemur  
Vegmur uten bindingsstein



Illustrasjon: Jan Adriansen/Statens vegvesen





Stalheimskleiva i Voss kommune, Vestland, ble bygd mellom 1842–1849 som del av Den bergenske hovedveg. I 2020 ble det oppdaget at den store Minesvingen, omtrent midt i kleiva, hadde fått «mage», og kunne kollapse. Et storstilt restaureringsarbeid ble satt i gang for å redde kulturminnet. Men da en gravemaskin kom for langt ut mot kanten, raste hele kasse-muren til vegen. Maskinen havnet 15 meter lengre ned i ura, og heldigvis gikk det bra med føreren. I etterkant er muren restaurert og gjenoppbygd. Navnet Minesvingen kom først etter andre verdenskrig da tyskerne gravde ned 7 minekamre i vegbanen, klare til å sprengte vegen om nødvendig. Bildet viser Minesvingen slik den så ut rundt 1880–1890.

Foto: Axel Lindahl/Nasjonallbiblioteket





Det siste autentiske partiet av Den trondhjemske postvei over Ljøfjellet i Stranda kommune i Møre og Romsdal (se rammeartikkel om Ljøbrekka i kapittel 7.2 *Menneskeskapte påvirkninger*). Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

### 7.3 Prioritering av tiltak

Mest trolig vil registreringen bekrefte at vegen din har bruk for stell og omtanke for å kunne vise seg fra sin beste side igjen. Men hvilke tiltak skal du prioritere? Er tiltakslisten lengre enn ressursene du har tilgjengelig, kan det være vanskelig å velge hvor du skal begynne.

I tillegg til at alle tiltak selvfølgelig skal gjennomføres i pakt med kulturmiljøhensyn og på en faglig forsvarlig måte, må de prioriteres ut fra økonomien, framdriftsplanen og målsettingene til prosjektet.

De fleste veghistoriske prosjekt har et budsjett som gjør at man nøye må prioritere hva som skal settes i stand, og hva som kan utsettes til senere eller utgå. Tid og kompetanse kan også være knapphetsfaktorer. For å få gjort mest mulig kan det være fristende å redusere kvalitetskravene, men det går fort på bekostning av kulturmiljøverdiene

man skal bevare. Sett derfor ressursene inn der det er mest nødvendig, og la andre ting være.

En god tommelfingerregel er å først sette søkelyset på parti der skader har gjort vegen uframkommelig. Deretter ser du på de stedene der forfallet er mest aktivt, det vil si der skadene fremdeles holder på å utvikle seg. Da stopper du det som på sikt vil gi enda større skader. Områder der forfallet har stabilisert seg, og steder hvor du ønsker å gjøre tiltak fordi det er «praktisk beleilig» eller av estetiske årsaker, bør komme til slutt. Se også kapittel 3.3 *Hva må gjøres?*

Restaureringsarbeid på en gammel veg er tidkrevende, men ofte helt nødvendig. Sett utenfra kan det virke som om lite skjer, og at man ikke får mye igjen for pengene. Det kan derfor være taktisk riktig å starte tidlig med vegetasjonsrydding. Det

## Skjulte skader

De indre skadene på en historisk veg kan være vanskelige å avdekke på forhånd. Ofte viser det seg at skader som er synlige på utsiden, i virkeligheten er mer omfattende når man «åpner opp» vegen. Forsøk å ta høyde for dette når du vurderer tiltak på steder der det er oppdaget skader, for eksempel utbulinger på vegmurer eller hull i vegbanen.

### Bare et lite hull?

Under prosjektet Kongevegen over Filefjell ble det tidlig i registreringen oppdaget et par små hull i vegen ved Laukebergbakken i Galdane, Lærdal kommune, Vestland. Prosjektet vurderte skaden til å omfatte et område på omtrent 3 x 3 meter. Men da vegetasjonen var ryddet og man fjernet toppdekket på vegen, viste skaden seg å være langt mer omfattende enn man kunne se på overflaten. Til sammen endte man opp med å restaurere et 75 meter langt parti av vegen. Dette var et ekstremt tilfelle, men illustrerer godt utfordringen med skjulte skader.



Små hull i vegbanen ved Laukebergbakken skjulte langt større skader. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

gir raskt synlige resultat og vil samtidig kunne avdekke andre skader på vegen.

Det bør lages en prioriteringsliste også for andre tilretteleggingstiltak, som oppsetting av benker og skilt. Selv om det er brukerne som er målet med slike tiltak, skal heller ikke disse gå på bekostning av kulturmiljøverdiene.

Før du starter arbeidet, må du avklare om det er nødvendig å skaffe spesielle tillatelser. Må det for eksempel innhentes grunneiertyllatelser, eller er vegminnet eller området omfattet av vern? Dersom du planlegger å sette opp bruer eller andre byggverk, må disse byggemeldes til kommunen. Trengs det kjøretillatelser ved frakting av utstyr og materialer i utmarka, må disse skaffes.



Vegetasjonsrydding er et lett synlig tiltak og vil kunne avdekke skader på vegen. Foto: Aina Bye/Ai naturfoto





## 8. PRAKTISK ARBEID



Ungdommer på sommerjobb på Kongevegen over Filefjell. Borlaug, Lærdal kommune, Vestland.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Hjelm, vernehansker, vernesko og riktig bruk av verktøy må til for å redusere faren for skader. Galdane, Lærdal kommune, Vestland. Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

### 8.1 HMS: helse, miljø og sikkerhet

Et trygt og sunt arbeidsmiljø er en selvsagt del av alt arbeid som utføres – også på historiske vegger. Det gjelder i alle faser av arbeidet, fra registrering til fysiske tiltak og senere drift og vedlikehold av vegen. For alt arbeid du planlegger på vegen eller vegfarete, må målet være at prosjektet gjennomføres uten skade på personer eller miljø. Dette er også hjemlet i plan- og bygningsloven og arbeidsmiljøloven.

Byggherreforskriften, som bygger på arbeidsmiljøloven, krever at det før opprettelsen av en byggeplass skal lages en SHA-plan (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) som sikrer et forsvarlig arbeidsmiljø. Planen skal være konkret og spesifikk når det gjelder tiltak som er planlagt i forbindelse med arbeid som kan innebære fare for liv og helse.



Leier du inn folk til å gjøre en bygge- eller anleggsjobb, for eksempel til å restaurere vegen, er det entreprenørens ansvar å sikre sine ansatte, men det er ditt ansvar som byggherre å føre tilsyn med at alt foregår etter boka. Alle virksomheter skal kartlegge og vurdere alle farer, problem og risikoer knyttet til arbeidet. Arbeidsgiver har ansvar for at dette blir gjennomført.

Rutiner for HMS behøver ikke være særlig omfattende for mindre tiltak og små bedrifter, men selve kravet til systematisk HMS-arbeid er det samme for alle virksomheter.

Dersom du ikke er kjent med gjeldende lover og regler for arbeidsmiljøet, må du sette deg inn i dette før tiltak igangsettes. *Arbeidstilsynet* har en god nettside, som vil kunne hjelpe deg videre. Entreprenører, kommunen og andre kan også være nyttige samarbeidspartnere til dette.

Noen stikkord for HMS-arbeidet:

- Sett opp mål for HMS-arbeidet.
- Vurder risikoforhold i prosjektet. Hvilke farer kan oppstå, hvilke konsekvenser får de, og hvor sannsynlige er de?
- Planlegg HMS-tiltak og lag en handlingsplan. Hvordan forhindrer man at skader skjer, og hva skal gjøres dersom de skjer?
- Følg opp avvik og uønskete hendelser.

Også under frivillig arbeid som dugnader og liknende har arrangøren ansvar for å forebygge ulykker, men reglene kan være annerledes enn for ansatte. Sjekk lover og regler, og ha gode rutiner for å sikre at HMS blir fulgt opp.



Tørrmurer Berit Bruvik passer på at Den trondhjemske postvei blir riktig restaurert i Alver kommune i Vestland. Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen

## 8.2 Kompetansekrav

For alt arbeid er det viktig at vegen som et fysisk kulturminne er i fokus og setter premissene. Fagfolk med veghistorisk kulturmiljøkompetanse bør, i samråd med fagfolk på andre relevante områder, sette rammene for det praktiske arbeidet som skal utføres. Disse har erfaring med slike oppgaver og vet om det kreves spesialkompetanse på sine felt. Det kan gjelde alt fra bruk av maskiner eller farlige stoff til oppsetting av skilt og innhenting av grunneiertyllatelser. Et tiltak som





Skogrydding av bakkene kalt «de syv skuffelser» ved Maristova i Lærdal kommune, Vestland, en del av Den bergenske kongeveg fra 1790-tallet. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

virker bagatellmessig for den som utfører det, kan medføre varige skader på kulturminner og kulturmiljø dersom det er utført uten kulturmiljøfaglig kunnskap.

Like viktig er entusiasme og engasjement lokalt, både på grunn av verdien det har i seg selv, og fordi det kan sikre at de gamle vegene blir tatt vare på i framtiden.

Fagfolk og lokalmiljø utfyller hverandre. Hver for seg kan de ha spesialkompetanse på ulike sider av den historiske vegen. Det hjelper lite at kulturmiljøforvaltningen setter i gang prosesser for å ivareta kulturhistoriske verdier, hvis ingen er interessert i å føre arbeidet videre. Det kan også være mer ødeleggende enn nyttig dersom lokale ildsjeler gjør tiltak på historiske veger uten å ha inkludert fagkompetanse på kulturmiljøvern. Lag derfor en god plan for framtidig skjøtsel (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*), og bruk tid på å skape god kontakt mellom alle aktørene i prosjektet. Det er noe alle tjener på.

Vær oppmerksom på at veghistorisk tørrmuring er spesialarbeid som bør utføres av entreprenører med rett kompetanse og erfaring (se kapittel 8.2.2 *Restaurering av vegkroppen krever erfaring og spesialkompetanse*).

### 8.2.1 Enklere arbeidsoppgaver kan mange utføre

Enkel vegetasjonsrydding som klipping av lavtvoksende vegetasjon, små trær, busker og kratt kan de fleste gjøre uten noen form for formelle kompetansekrav. Det samme gjelder arbeid med å spa opp tette stikkrenner og grøfter.

Skal man derimot arbeide med motorsag eller annet utstyr som krever særlig forsiktighet ved bruk, sier forskrift om utførelse av arbeid §§ 10-1 og §§ 10-2 at den som gjør jobben, skal ha dokumentert praktisk og teoretisk sikkerhetsopplæring (Arbeids- og sosialdepartementet, 2011).

Dokumentert sikkerhetsopplæring kan gis av arbeidsgiver eller andre som er kompetente og har myndighet til det. Mange kommuner og andre aktører arrangerer kurs i bruk av motorsag. Selv om dette ikke er påkrevd, er det likevel sterkt å anbefale.

### 8.2.2 Restaurering av vegkroppen krever erfaring og spesialkompetanse

Å restaurere historiske veger på tidsriktig måte er en stor og noen ganger nesten umulig utfordring. Allikevel må man gjøre sitt beste for å komme så nær det opprinnelige som mulig.

“ Gamle Veje og gamle Skikke, dem  
forlader Kloge ikke

EN KROE-FADER I «NORDSKE INTELLIGENS-SEDLER» 13/1 1773

Måten å bygge veger på har endret seg opp gjennom årene, både på grunn av ny teknologi, nye «moteretninger» og endret kompetanse hos arbeiderne. En god veghistorisk tørrmurer kan «lese» mye av historien til vegen ut fra hvordan den ser ut, og deretter gjenskape uttrykket som vegen har hatt. Dessverre er kunnskapen om veghistorisk tørrmuring nesten borte. Selv om vi har mange dyktige fagfolk på tradisjonell tørrmuring, behersker bare et fåtall håndverkere det å lese og gjenskape historien i en vegmur. Både for prosjekter og det offentlige vil det være en god investering å la nye lærlinger få jobbe sammen med de som kan dette arbeidet ordentlig. Siden veghistorisk tørrmuring er kunnskap som læres gjennom praktisk arbeid, vil erfaringstrening og repetisjon være den mest essensielle delen av en slik opplæring.

På samme måte som en snekker må klare å gjenskape bygningsdetaljer så nøyaktig som mulig ved restaurering av en historisk bygning, må en veghistorisk tørrmurer kunne se og gjenskape forskjellige byggefaser i en historisk veg. Det er stor forskjell på en vegmur fra slutten av 1700-tallet og en fra midten av 1800-tallet, og enda større forskjeller utover på 1900-tallet. I tillegg er det store variasjoner ut fra kunnskapen til dem som bygde vegen. Fagpersonen må derfor kjenne historien til vegen og kunne se typiske trekk og spesielle finurligheter i vegkroppen.

Det er viktig å gjøre et grundig forarbeid for å sikre at de som skal gjøre jobben, har riktig kompetanse og god erfaring fra liknende oppdrag. Det holder ikke å være flink med generell tørrmuring. I praksis er det vanskelig å sette opp konkrete kvalifikasjonskrav til arbeid som i så

stor grad baserer seg på erfaringskunnskap som historisk tørrmuring. Det fins ingen offentlige sertifikat eller kursbevis man kan sette som minstekrav. Erfaring fra liknende arbeid, CV-er og tilbakemelding fra tidligere arbeidsgivere er det nærmeste man kommer. Men det kan nevnes at Statens vegvesen ved flere anledninger har holdt kurs i veghistorisk tørrmuring. Det kan være en nyttig veg å gå for å oppnå riktig kompetanse på denne type arbeid.

### 8.3 Bruk av motorisert kjøretøy

Skal man bruke motoriserte kjøretøy, er det ikke nok å ha en dyktig fører som kan håndtere dem. Sjekk også at det er tillatt å bruke slike maskiner der det skal arbeides. Motorferdselloven sier at det som hovedregel er forbudt å kjøre med motoriserte kjøretøy i utmark – herunder veger som ikke er laget for bilkjøring. Les mer om motorferdselloven og andre lover i kapittel 11 *Lover og regler*.

### 8.4 Restaurere historiske «feil» eller forbedre situasjonen?

Selv om det var klare regler og retningslinjer for hvordan de viktigste vegene skulle bygges, var det ikke alltid vegbyggerne fulgte dem. Det kunne for eksempel være for vanskelig terreng til å holde påkrevd vegbredde, eller for lite brukbar fyllmasse til vegen i nærområdet. Resultatet ble parti med smalere veg og veger fylt med kvist og annet forgjengelig materiale.

Hvordan skal vi håndtere slike og andre «historiske feil» når vi restaurerer en eldre veg? Her må man i samråd med kulturmiljøforvaltningen vurdere hva som skal gjøres i hvert enkelt tilfelle. At vegen ble laget for smal, er noe de fleste i dag aksepterer som en del av veghistorien som må tas vare på. Å utvide





I Vindhella i Lærdal kommune, Vestland, ligger Den bergenske kongeveg fra ca. 1808 under og delvis ved siden av Den bergenske hovedveg fra ca. 1842-46, og dette er et godt sted å se forskjellene i to generasjoner vegmurer. Den yngre, øvre muren er mer tilhugget og «ryddig», noe vi i dag kanskje vil kalle mer estetisk. Det er også brukt hestekraft, slik at man kunne benytte større stein. Bildet illustrerer også hvordan man i løpet av bare litt over 30 år endret byggeskikken. Framfor å følge terrenget, som i dette lille dalsøkket, la man ganske mye ressurser i å få en jevn stigning på vegen. Bildet er fra et kurs i veghistorisk tørrmuring. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

en slik historisk veg vil bli sett på som ødeleggende for kulturminnet. Men hva med skjulte feil som dårlig fyllmasse inni vegen? Er det riktig å rette disse kultursporene til det som opprinnelig var intensjonen i veginstruksene?

Prøv alltid i størst mulig grad å beholde kulturminnet slik det ble bygd. Bevaringstanken må imidlertid veies opp mot konsekvensene av feilen. I eksempelet med vegfyll vil organisk materiale som greiner, torv og busker på sikt brytes ned og



Her ved Maristova på Filefjell var et parti av kongevegen fra slutten av 1700-tallet bortdyrket. Løsningen ble å lage en ny trasé i kanten av jordet. Lærdal kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

føre til at vegen synker. Her vil det kunne forsvares å erstatte massen med noe mer stabilt, så lenge det brukes fyllmasse som man ville brukt da vegen ble laget, vanligvis lokal stein, sand og liknende.

### 8.5 Ny trasé

Det beste er selvfølgelig å ha hele den historiske vegen eller vegfaret intakt fra den ene enden til den andre. Slik er det dessverre sjelden i praksis (se kapittel 7 *Skadeårsaker og prioritering av tiltak*). Tenk praktisk der du vil koble sammen to historiske vegbiter med et manglende mellomparti. Er det mulig, bør vegen legges i samme

trasé som den opprinnelige vegen. Som regel er den imidlertid borte fordi arealet er brukt til noe nytt, for eksempel oppdyrket åker, husbygging eller ny veg. Den kan også være tatt av skred, ha sunket ned i en myr eller være borte av andre naturlige årsaker. Da er det fullt mulig å lete etter nye traseer for å få sammenheng i ferdselsåren igjen. Kanskje vegen kan legges rundt kanten av åkeren, eller i kanten av den nye kjørevegen. I våte parti kan enkle klopper være løsningen.

Der lengre strekninger er borte, vil det ofte være enklest å koble de eksisterende vegbitene sammen



med en sti. Men dersom bare en mindre del av vegen mangler, kan man vurdere å rekonstruere dette partiet. Bruk da den standarden resten av den historiske vegen har i dette området.

Skal det anlegges en ny turvegtraseé, så husk følgende:

- Legg traseen utenom kulturminner, sårbare vegetasjonstyper og viktige viltbiotoper.
- Tilpass traseen til natur- og kulturlandskapet.
- Reduser behovet for skjæringer og fyllinger.
- Gjør skjæringer og fyllinger penest mulig med steinmurer eller planering og eventuelt tilsåing.
- Velg løsninger som reduserer behovet for grøfter.
- Gjør tiltaket helt ferdig med én gang.

Tilpasning til omgivelsene er viktigere jo mer dominerende ferdselsåren er i landskapet. En smal sti blir i liten grad lagt merke til, mens en turveg i et åpent landskap lett blir dominerende. Plassering av turvegen og linjeføringen vil avgjøre om den passer inn eller forringer landskapet.

Enkelte steder kan det også være aktuelt å jevne ut grunnen noe ved å flytte større steiner, fjerne tuer og tette hull. Alt slikt arbeid bør utføres med håndmakt slik at spor og sår i terrenget blir minimale. Legg vekt på ikke å skade tilgrensende skog.

## 8.6 Dokumentasjon av arbeid og endringer

Vær nøye med dokumentasjon av vegen og arbeidet du gjør på den. Det gjelder både *før* tiltakene starter opp, under og etter arbeidet.

Dokumentasjonen er viktig for å få kartlagt byggeteknikk, byggefaser og andre kulturhistoriske verdier. Den vil også ha stor betydning som framtidig kilde til å forstå hva som er gjort, og som et redskap til å vurdere hvordan arbeidet med vegen skal skje i årene som kommer.

Skriv dagbok underveis, og fotografer alle steder der det skal utføres restaurering eller andre tiltak (se kapittel 6.2.5 *Fotografering*), både før, under og etter arbeidet. Dokumenter også nærområdene og annet som kan være av interesse for framtiden. Det må også utarbeides en rapport over arbeidet som viser hva som er tenkt og gjort.

## 8.7 Vegetasjonsrydding

Det enkleste, synligste og mest virkningsfulle enkelttiltaket man kan gjøre for et vegminne, er vegetasjonsrydding. Det kan for det meste utføres for hånd, uten behov for spesialkompetanse og uten å skade vegminnet. Selv om det kan være fristende å bruke kjøretøy til arbeidet, bør man i størst mulig grad unngå dette, da tunge maskiner lett skader vegkroppen.

Målet med vegetasjonsrydding kan være å få fram en gjengrodd veg, hindre skader på vegen eller få fram kulturlandskap, utsiktspunkt og liknende. Man bør alltid holde et ekstra årvåkent øye med vegetasjon som kan skade kulturmiljøet, og legge inn tiltak for å begrense dette.

Uansett bør all vegetasjonsrydding starte med en plan. Da har man kontroll over hvor arbeidet skal prioriteres, hva man kan gjøre på hvert enkelt sted, og hvordan jobben skal utføres.





Vegetasjonsrydding koster lite, men får stor effekt. Her ved Otrøvatnet i Vang i Valdres i Innlandet var det mange som ikke visste om kongevegen fra 1790-årene, før den ble ryddet på en helgedugnad. Fordi den ligger parallelt med E16, fikk mange øynene opp for at det skjedde ting på den historiske vegen. Bildet til høyre er tatt før avkuttet småvegetasjon ble fjernet fra grøftkantene. Begge Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

Det bør også settes opp en tilsvarende plan for framtidig drift og vedlikehold, der det gis klare føringer for hva som skal ryddes og pleies de neste årene (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*). Vegetasjonsrydding er ikke et engangstiltak. Som med alle andre tiltak langs vegen er det viktig å ha

avklart vegetasjonsryddingen med grunneieren i forkant.

Husk at vegen ikke slutter ved vegbanen. Veggrøftene er også en del av vegen og må ryddes på lik linje med resten av vegen.

### 8.7.1 Flora og fauna

Ha et våkent øye for biologisk mangfold generelt. Hogst og andre tiltak er med på å endre sammensetningen av plante- og dyresamfunn i skogene våre. Det finnes ca. 22 000 plante- og dyrearter tilknyttet skogarealene i Norge. Om lag 900 av disse er sjeldne eller truet. Både planter, insekter, dyr og fugler kan påvirkes av tiltakene våre. Kommunen og Statsforvalteren kan informere deg om hva som må tas hensyn til i området du skal jobbe i. Er det hekkende fugl der? Sjeldne insekter som krever spesielle tiltak? Eller kanskje en av våre 12 flaggermusarter har en koloni i nærheten?

Noe man neppe kommer utenom i arbeidet, er floraen. Langs gamle veger finner man ofte en rekke plantearter som er der nettopp på grunn av ferdsele. Vegkantens spesielle flora kan ha en like høy verneverdi som den gamle ferdseleåren i seg selv. Før man starter med vegetasjonsrydding, må man sjekke om det finnes rødlistearter eller annen verdifull flora nær vegen, og ta hensyn til disse under arbeidet. Undersøk Artsdatabanken og Naturbase – to delvis sammenfallende, men litt ulike forvaltningsverktøy for naturverdier – for å finne ut hva som er registrert i det aktuelle området. Sjekk også om det er fremmede (svartelistete) arter i området som det bør iverksettes tiltak mot. Statsforvalterens miljøvernnavdeling kan svare på spørsmål om hvordan floraen skal håndteres. Det samme gjelder naturvernområder, hvor man ikke kan rydde vegetasjon uten tillatelse fra rett myndighet.

Mens man i lavere strøk kan ha stor artsrikdom, finner man i høyfjellet oftere en mer stereotyp flora med sentvoksende planter som vier og lyng. Også i områdene like under tregrensen er

det gjerne en relativt ensartet vegetasjon med fjellbjørk, kratt og buskvekster. I praksis betyr det at man kan fjerne vegetasjon på en enklere måte på høyfjellet enn i lavereliggende strøk.

I et område er det ofte mange aspekt som har påvirket floraen. For eksempel vil mindre beiting og gjødsling endre vekstforholdene til plantene. Det samme gjør et varmere og våtere klima. Det vil kunne bidra til større overlevelse blant mindre hardføre plantearter, men også kreve mer intensiv bekjempelse av nye arter av skadegjørere som etablerer seg.

### 8.7.2 Rydding og slått av småvegetasjon

Gress, blomster, lyng, torv og liknende i vegbanen klippes best med en krattklipper (gresstrimmer) eller beitepusser som ikke skader underlaget. Skal vegen vedlikeholdes over flere år, er det fort spart inn å investere i en god krattklipper med riktige belter og annet utstyr for å spare ryggen til dem som skal utføre arbeidet. Er det snakk om lange vegstrekninger, kan en beitepusser på hjul være løsningen. Rydding av småbusker og kratt gjør man best med ryddesag, motorsag, grenklipper, saks og liknende, og vekstene må kappes så lavt mot bakken som mulig.

For vegen sin del bør hele vegbanen og grøftene ryddes fram tidlig på sesongen. Da kommer hele vegen til sin rett, og slitasten blir jevn. På lengre vegstrekninger kan det være ganske tidkrevende å rydde hele vegbanen. Noen få steder skal man ta ekstra hensyn til rødlistearter eller andre verdifulle planter som vokser i vegbanen. Dersom disse må frø seg før man slår, kan løsningen være å rydde fram en smalere passasje ved første slått. Vær også varsom med vegetasjonsrydding i

hekke- og yngletiden til fugler og dyr. Kanskje er det bakke-hekkende fugler i området?

Vedlikeholdsslått bør utføres ganske sent på sommeren hvert år, i slutten av juli eller tidlig i august. Da har de fleste blomster frødd seg, og for kratt og busker er bladverket på sitt rikeste og rotsystemet tilsvarende på sitt svakeste. Rydd da hele vegbanen og grøftekantene.

Noen steder kan geiter brukes til å beite ned vegen. Det blir en form for ringbarking (se kapittel 8.7.7 *Røtter og stubber i vegen*). Har man kontroll på gjerdeholdet (elektrisk gjerde, GPS-styring eller liknende), kan nedbeitingen bli ganske effektiv. Men det forutsetter at man har både geiter og rett utstyr tilgjengelig. Tradisjonell beiting med sau passer fint for å holde ved like omkringliggende kulturlandskap.

Problemarter langs vegkanten, som hundekjeks, storbregner, bringebær, brennesle og lyssiv, kan man bekjempe ved å slå to til tre ganger i sesongen for å utarme rotsystemet. Det enkleste er likevel å bli kvitt slike arter i en tidlig utviklingsfase før de har etablert et større rotsystem. Det er også viktig å fjerne problemarter før de får modne frø, for eksempel frøkapsler på tistler.

Om det er verdifulle arter langs vegen som man vil bevare, må man derimot passe på at de har fått frødd seg før de klippes ned. Dersom vegen ligger i et naturvernområde, kan det være spesielle krav og restriksjoner knyttet til vegetasjonen og bevaring av artsmangfoldet.

Sørg for at biomassen fjernes etter ryddingen for å hindre ekstra gjødsling av området (se kapittel 8.7.9 *Vegetasjonsavfall*).



Ikke lag snublefeller, men klipp busker og trær helt ned til bakken på vegbanen. Stubber som stikker opp, vil også hindre folk i å bruke hele vegbanen.

Foto: Jan Adriansen/Sweco



Det finnes en enkel metode for å holde vegetasjonen nede og sikre jevn slitasje på hele vegbanen: Du kan sette opp informasjonsskilt på aktuelle steder der de gående oppfordres til å bruke hele vegbanen, ikke bare den oppgatte stien. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



## Fremmede arter, arter på Norsk rødliste og andre sjeldne planter

Veger går på kryss og tvers, både på høyfjellet og i lavlandet, ved kysten og i innlandet. De passerer gjennom mange ulike naturtyper, også mer spesielle, som lynghei, myr og våtmark.

Med en så variert natur følger også stor variasjon og artsrikdom i floraen. Mange plantearter er vanlig forekommende, mens andre er mer sjeldne og krever at man tar spesielle forholdsregler når man skal jobbe i landskapet.

Artsdatabanken er en nasjonal kunnskapsbank for naturmangfold, og har som oppgave å sørge for at informasjon om arter og naturtyper i Norge er



Bakkesøte er en toårig urt i søtrosefamilien som finnes i vegkanter og andre tørre parti over hele landet nord til Vest-Finnmark. Den blir 5–30 centimeter høy og har fiolette eller av og til hvite blomster. Urten er registrert som nær truet (NT), den laveste kategorien i rødlista. Finner man denne arten i vegen, må man vente med å slå vegetasjonen til etter at den har frødd seg, noe som kan være så sent som 20. august. Bildet er av en engbakkesøte. Foto: Bolette Bele/artsdatabanken.no

tilgjengelig. Blant annet gir den risikovurderinger av arter og naturtyper i Norge gjennom Norsk rødliste og Fremmedartslista.

### Norsk rødliste

Norsk rødliste for arter er en oversikt over arter i Norge som kan stå i fare for å dø ut. Artene på rødlista er gruppert og rangert i ulike kategorier etter hvor høy risiko de har for å dø ut. I arbeid med eldre veger må man på forhånd undersøke rødlista og ta hensyn undervegs, slik at ikke rødlistede arter blir utsatt.

### Fremmedartslista (tidligere «svartelista»)

Med fremmede arter menes dyr, planter eller mikroorganismer som ikke forekommer naturlig i et område. Blant annet er en mengde planter som lupin, kjempespringfrø og parkslirekne fremmede arter. Disse kan gjøre stor skade på naturmangfoldet og forstyrre det stedege plante- og dyrelivet.

Fremmede arter spres på en rekke måter. Noen sprer vi med vilje, for eksempel ved å plante i hager og langs veger. Andre sprer vi uten å tenke over det, for eksempel ved å deponere hageavfall eller jordmasser med frø fra fremmede arter i naturen. Det er viktig å være bevisst på hva man gjør med slikt avfall. I realiteten kan nesten enhver menneskelig aktivitet spre arter til nye områder der de ikke hører naturlig hjemme.

Mange av artene har stor spredningsevne, og vi må unngå å introdusere eller spre slike langs våre gamle veger og vegfar.

Fremmedartslista til Artsdatabanken inneholder en oversikt over et utvalg fremmede arter med økologiske risikovurderinger, og naturmangfoldloven har et regelverk som gir bedre kontroll med innførsel og utsetting av fremmede arter i Norge. Er det fremmede arter i nærheten av vegen, kan man kontakte Miljødirektoratet for å få råd og veiledning, eller man kan spørre kommunen, fylkeskommunen eller Statsforvalteren om hva man bør gjøre.

Norsk rødliste, Fremmedartslista og andre nyttige opplysninger om naturmangfoldet i Norge kan man finne på Artsdatabankens hjemmeside.

## Vier må rives opp, ikke klippes

Over og nær tregrensen vokser det mange steder vier og småbusker i vegbanen og grøftene. Disse er relativt enkle, men tidkrevende å fjerne.

Det kan være fristende å kutte vieren maskinelt, noe som både er effektivt og får vegen til å se fin ut. Men med slik klipping får man ofte små røtter stikkende opp fra bakken. Erfaring fra testprosjekt viser at turgåerne holder seg utenom disse stilkene og fortsetter å vandre i de gamle sporene. Resultatet er at man ikke får brukt hele vegbredden, og at vegen dermed gror til på nytt etter noen år.

Løsningen er å rive opp vieren for hånd istedenfor å klippe den. Den er en sprø plante og vil ryke like under bakken når man drar i den. Men det er en tidkrevende og til dels slitsom prosess. Vieren bør legges i hauger et stykke fra vegen, helst utenfor synsfeltet bak steiner eller nede i bakkegroper, men ikke slik at det blir gjødselsig og avrenning mot vegen.



Er vegen i bruk som tursti, uten aktiv skjøtsel, vil vandrerne nesten alltid følge samme optråkkete spor framfor å bruke hele vegbredden. Resultatet blir at vegen, kantene og grøftene gror igjen. Her på høyfjellet ses fremdeles konturene av selve vegen. På steder med mer vegetasjon vil den kunne forsvinne helt. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



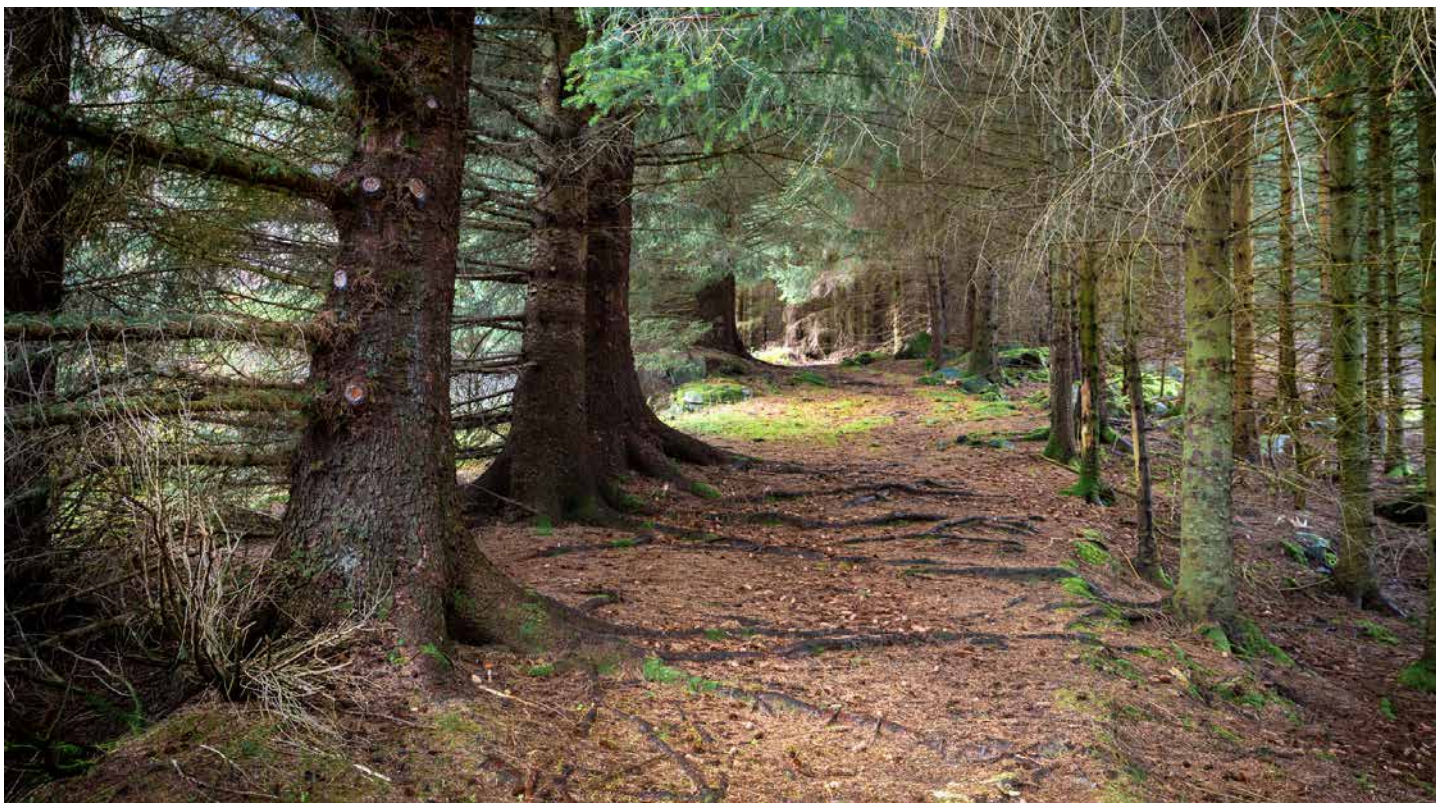
Rydding av vier på Kongevegen over Filefjell. Lærdal kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



### 8.7.3 Hogst på og langs vegen

Som en generell regel skal alle trær fjernes, både i vegbanen, vegmurene og sidegrøftene. De små er enkle, de større kan by på flere utfordringer, spesielt i vegmurene. Der kan røttene allerede ha flyttet på steinene, og fjerningen av treet vil føre til ytterligere endringer i murens stabilitet. Trærne på vegen skal kuttes så langt ned mot bakken som mulig. Vær sikker på at trær som fjernes, ikke faller slik at de skader veglegemet.

Den tyngste delen av vegetasjonsryddingen, blant annet hogst av store trær, bør overlates til kvalifiserte utøvere, gjerne profesjonelle. Arbeidet på vegen utføres mest mulig manuelt, med dertil egnet redskap. Alle som skal bruke motorsag må ha sikkerhetsopplæring (se kapittel 8.2.1 *Enklere arbeidsoppgaver kan mange utføre*), og selvfølgelig rett sikkerhetsutstyr. Unngå bruk av store skogsmaskiner på eldre veger.



Bli trærne for store, kan det være vanskelig å fjerne dem uten å skade vegen. Men alternativet er at de får vokse videre og utgjøre en enda større trussel for vegen i framtiden. Her fra Den trondhjemske postvei i Gulen kommune i Vestland. Foto: Silje Drevdal/Statens vegvesen



For å sikre en framtidig eierskapsfølelse til den gamle vegen, kan det være en god idé å engasjere lokale ungdommer som sommerhjelp til arbeid på vegen eller å arrangere dugnader.

Av og til kan det være hensiktsmessig å rydde skog et stykke ut fra grøftearealet. Hvor mye avhenger blant annet av type skog, hvor tett trærne står, om man befinner seg i skogsområder, langs kysten eller i et åpent

jordbrukslandskap, og selvfølgelig hva man vil oppnå med hogsten.

Noen parti langs vegen kan være fine å tilrettelegge som utsiktspunkt. Andre steder kan kulturminner som gamle rydningsrøyser, steingarder, hustufter og liknende ryddes fram og bli blikkfang. Finnes det gamle styvingstrær eller frukttrær langs vegen, kan disse restaureres og skjøttes. Slike tiltak kan endre områdets karakter helt og gjøre turopplevelsen større.



Vil man restaurere gamle styvingstrær langs vegen, er det viktig å restaurere gradvis, prioritere livgreiner og etablere rekrutteringstrær. Bruk faglitteratur og fagfolk på vegetasjonspleie til å få mer konkrete skjøtselsråd.  
Foto: Leif Hauge/Høgskulen på Vestlandet

Skal det hogges utenfor vegen, kan det være lurt å spare utvalgte enkelttrær som deler av kulturlandskapet. Det bryter opp området og minsker preget av hogstfelt. Mange trær, for eksempel store bjørker, kommer mer til sin rett når de står for seg selv. Andre kan ha høy alder, være vekstmedium for sjeldne moser og lav, bolig for rødlistede arter (for eksempel huleiker), eller være historiefortellere i seg selv. Derfor er det viktig på forhånd å finne ut hvilke trær eller busker som ikke bør felles. Merk dem gjerne, slik at de ikke blir hogd ved et uhell.

Husk at det å åpne skogen langs vegen gjør at mer dagslys treffer bakken – med påfølgende vekst av småvegetasjon, som vil kreve hyppigere framtidig vedlikehold.

#### 8.7.4 Gamle veger i hogstfelt

Ligger vegen i et område der man tar ut skog som et ledd i skogbruket, må man passe på å ikke ødelegge kulturmiljøverdiene. Det er viktig at vegen eller vegfarene blir lagt inn på kart som er lett tilgjengelige for dem som tar ut skogen.

Vegen må ikke brukes til å kjøre på med mindre den tåler slik ferdsel, eller det er lagt til rette for å fjerne skadepotensialet. Noen ganger kan det være en enda større utfordring å krysse vegen med skogsmaskin, da grøfter, vegkanter og vegkropp lett blir ødelagte. Dersom man ikke kan unngå å kjøre over vegen, bør dette skje i perioder da skader kan minimeres. Frost i bakken og godt med snø på vegen er bra. Det kan hjelpe å legge matter eller annet som kan ta av trykket, over vegen. En utildekket, våt vegbane vil ta størst

skade. Mest utsatt er helt klart vegkantene. Små murer, grøfter og liknende er ikke bygd for stort trykk, og kollapser lett. Ta alltid kontakt med kulturmiljøforvaltningen for å høre hvordan utfordringer som dette best kan løses der du er.

#### 8.7.5 Trær som del av veganlegget

Langs noen veger er det plantet ensidige (trerekker) eller tosidige alleer. Disse er en del av veganlegget, og det må gjøres grundige vurderinger om man vil fjerne dem. Hvis alleen er langt yngre enn vegen, er spørsmålet om den tilhører en del av historien som skal bevares. Dette må veies opp mot graden av trussel som trærne utgjør for vegen.

#### 8.7.6 Transport av hogst

Etter felling kan hogsten enten fraktes bort på mest mulig skånsom måte eller bli i området. Det må avtales med grunneierne om de ønsker å få trærne fraktet ut, eller om det kan finnes aktuelle lagringsplasser nær vegen. For trær som står på selve kulturminnet, kan det være lurt å finne løsninger der tilgrensende grunneiere får disse. Skal hogsten lagres i terrenget, må man tenke på hvordan det vil se ut. Den kan stables fint eller skjules i nærområdet. Skal hogsten fraktes ut, må det gjøres uten å skade vegen og landskapet rundt.

Hele tømmerstokker er tunge, og frakten skaper fort konflikt med kulturmiljøverdiene i den gamle vegen. Det beste er helt å unngå transport på den historiske ferdselsåren, for eksempel ved å bruke andre nærliggende veger. Men er eneste mulighet å ta ut tømmeret eller veden på den gamle vegen, må opplegget være avklart med kulturmiljømyndighetene i forkant.





Fannestrandsalleen i Molde i Møre og Romsdal mellom 1880-1890. «Denne vei er fra gammel tid berømt så vel for den smukke udsigt til Romsdalsfjeldene, som fordi den omgives af et venligt og veldyrket landskap og i en længde af over 12 km. er beplantet med alleer; disse plantninger (birk, ask, løn, rogn, lerce, alm, asp) påbegyndtes allerede i forrige århundrede (af amtmand Hammer)» (Dahl, 1892:83-84). Alleen sto helt til 2017, da de siste trærne ble kuttet ned. Legg merke til rodemerket i vegkanten til høyre for rytteren. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalbiblioteket



Transporten bør skje i perioder med frossen mark, helst med snø oppå, og ikke når bakken er våt. Brukes kjøretøy, må det være lettest mulig, ha lavt marktrykk og helst være beltegående. Tyngre kjøretøy skader lett veggen, og bør i størst mulig grad unngås. Transportmuligheter som taubane, hest eller helikopter kan også vurderes. Husk at det i utgangspunktet er forbudt med all motorisert ferdsel i utmark med mindre man har søkt om og fått tillatelse – det gjelder også for hogst og transport (se mer om motorferdselloven i kapittel 11.2 *Rett til bruk*).



Det er viktig at de som foretar vegetasjonsryddingen og transporten, har forståelse for kulturmiljøverdiene og kan håndtere oppgaven uten å skade veggen. Mest kontroll vil man ha ved å la prosjektet selv stå for utfrakting av ved og tømmer, istedenfor å legge det klart så grunneierne eller andre kan hente det ut.

### 8.7.7 Røtter og stubber i veggen

Levende røtter har stor kraft og vil over tid sprengne i stykker både murverk og stikkrenner. Noen ganger er skadene allerede kommet så langt at veggen må restaureres. Dilemmaet er at det å fjerne røtter ofte vil innebære større inngrep i kulturminnet enn den skaden røttene selv har gjort. Alle muligheter bør derfor vurderes før man begynner å fjerne røtter. Generelt er det bedre å la dem bli igjen inne i veggen. Er problemet at røtter og stubber er snublefeller som stikker opp i vegbanen, kan det å frese dem ned til bakkenivå være en skånsom løsning.

For å hindre skade på Kongevegen over Dovrefjell i Vårstigen valgte man å ta ut hogst og vegetasjonsavfall med helikopter. Det koster ikke stort mer enn annen transport dersom man på forhånd har gjort klart det man skal frakte. Oppdal kommune, Trøndelag.  
Foto: Marit Johansson/Statens vegvesen

En av utfordringene ved å fjerne trær er å hindre nye skudd på stubber og fra røtter. En mye brukt løsning har de siste tiårene vært plantevernmidler, men generelt bør miljøgifter unngås. Heldigvis finnes det andre, mer miljøvennlige metoder for å bremse etterveksten på stubber og røtter.

Den mest økologiske og effektive metoden mot ettervekst av trær er ringbarking. Ulempen er at det tar tid. Ved å fjerne et belte av barken på minst 10 cm, noe oppe på stammen, vil rot- og stammevirke tørke ut og dø i løpet av et par-tre år. Det er viktig at det ikke er kontakt mellom øvre og nedre del av barken. Den tørre veden fjernes ved hogst i etterkant.

En annen effektiv og miljøvennlig metode for å hemme stubbproduksjonen er å først kappe trærne tett ned mot bakkenivå, med så korte stubber som mulig. Deretter, ved hjelp av et spett eller liknende, kan man fjerne barken av stubben helt nede i jorda. Eventuelt også presse litt jord mellom bark og stamme.

Trær som dette presser steinene fra hverandre mens de vokser – og hele vegen kan kollapse. Akkurat dette treet ble kuttet, og etterveksten holdes årlig nede. Alternativet kunne vært å ta opp vegen ovenfra, fjerne rota og sette vegen sammen igjen. Men risikoen for at vegen skulle rase ned fra svaberget, var for stor. I tillegg ville det vært svært vanskelig å rekonstruere denne type «uryddig» tørrmur. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

### 8.7.8 Plantevernmidler

Plantevernmidler og hormonpreparat som glyfosatmiddelet Roundup benyttes av mange for å hindre uønsket ettervekst av vegetasjon. Problemet er at glyfosat er en miljøgift som kan skade mer enn den uønskede vegetasjonen.

Derfor er ikke praksisen med å bruke plantevernmidler og hormonpreparat å anbefale i skjøtselssammenheng, spesielt ikke i nærheten av artsrike samfunn som slåttemarker eller



gamle trær med rik mose- og lavflora. Det kan gå hardt ut over annen vegetasjon, for eksempel levevilkårene for sopprot (mykorrhiza) til orkideer. I naturreservat og andre verneområder kan det være nedfelt forbud mot slik bruk i verneforskriftene.

Fordi glyfosatpreparat er sett på som den enkleste måten å bremse etterveksten på – man påfører middelet og er ferdig med arbeidet – er det ikke uvanlig at man fremdeles bruker dette på større trær. Velges dette som løsning, er det svært viktig å begrense mengden, først og fremst ved å pensle middelet direkte på stubbene, aldri sprøyte det ut i terrenget. Ingen fagmiljø innenfor vegetasjons- og planteforskning tilrår – eller benytter seg av – tåkesprøyter på kratt og liknende. Bruken krever egne sertifikat og må utføres i samråd med kommunen, som også har kjennskap til hva som er lovlig.

### 8.7.9 Vegetasjonsavfall

Vegetasjonsrydding fører med seg store mengder kvist, greiner og annen biomasse som må håndteres. En utfordring er hvordan dette skal deponeres uten å gi en kraftig nitrogen gjødsling av skogbunnen. Nitrogenet gir grobunn for planter som brennesle, bringebær og geiterams, vekster som kanskje ikke hører hjemme i området man jobber med.

Gjødslingen blir kraftigst dersom avfallet males opp og legges ut i terrenget. Da frigjøres mye nitrogen på én gang, og kan føre til en rask oppblomstring av uønskete vekster.

Den beste løsningen er ofte å samle avfallet i hauger, gjerne i skjul bak steiner eller

liknende et stykke fra vegen. Da skjer nitrogenfrigjøringen over lengre tid, på én plass. Det er en relativt billig og lite tidkrevende løsning der haugene ikke vil være skjemmende for kulturmiljøet eller landskapet, eller er i vegen for grunneiere. Haugene kan til og med fungere som estetiske element i kulturlandskapet om man legger dem rett. Men det er viktig at avfallet ikke blir liggende i veggroftene eller på steder som skaper problem for vann og drenering. Sørg også for at avrenningen ikke skjer mot vegen.

Brenning av avfallet kan også være en god løsning, så lenge man har trygge forhold å brenne under – og tillatelse fra grunneieren. Ulempen er at brenningen frigir mye nitrogen på kort tid. Etter forskrift for brannforebygging er åpen ild forbudt i eller i nærheten av skog og annen utmark fra 15. april til 15. september, med mindre det er gitt spesiell tillatelse fra kommunen (Justis- og beredskapsdepartementet, 2015). Det er likevel tillatt å gjøre opp ild der det åpenbart ikke kan medføre brann. Brenning bør derfor skje i vinterhalvåret, oppå snøen er best. Brannplassen må velges med omhu i samarbeid med grunneier, helst et stykke fra vegen og uten at det skader landskapet eller andre kulturmiljø. Brenning bør ikke skje så nær trær at de blir skadet av varmen, og ikke på steder der det kan oppstå jordbrann. Tenk også på vinden, som kan spre ilden fort og langt på kort tid. Vurder alltid brannrisikoen.

Mange kommuner har fastsatt en egen forskrift om åpen ild. Opplysninger om dette ligger ofte ute på kommunes hjemmeside.



Å bringe hogstavfallet ut av området blir fort både tidkrevende og dyrt, alt etter hvor langt det skal fraktes. Gjøres arbeidet på dognad eller liknende, vil selvsagt prisen bli en helt annen enn om betalte entreprenører tar seg av oppgaven. Bruker man maskiner til jobben, øker også risikoen for skader på den gamle vegen og området rundt.

Hvilken løsning for håndtering av avfallet som er best, må man finne fram til i samråd med grunneiere eller kommunen i hvert enkelt tilfelle.

### 8.8 Vann

Vann ute av kontroll er blant de største truslene for gamle veger. Vannet eroderer bort løsmasse på og inni vegen, og kan løsne større steiner i fundamentet dersom de blir undergravd.

Det kan være flere årsaker til at vannet ikke renner der det skal. Noen ganger ligger årsaken et stykke unna vegen. Det kan være en bekk som har endret løp, eller en myr som har grodd igjen. Ved å lokalisere slike steder vil man ofte finne bedre og enklere løsninger på vannproblematikken enn å gjøre tiltak ved selve vegen. Det skal kanskje ikke mer til enn å fjerne greiner og løv for å åpne en tett bekk.

Den vanligste årsaken til vannskader på vegen er likevel at stikkrenner og grøfter over tid gror til og tettes, slik at vannet finner nye veger. Å sørge for at grøftene og stikkrennene er åpne og hele, og fungerer som de skal, er derfor en av de viktigste vedlikeholdsoppgavene for å ta vare på en gammel veg.

Vannet kan også angripe vegen fra oversiden og vaske bort toppdekket. Da er problemet som



Denne bekken midt i vegen fra 1790-årene skyldes gjengrodde grøfter lenger opp i lia. Den eneste løsningen er å åpne grøftene og stikkrennene. Fra Kongevegen over Filefjell, nær Murklopphøgda, ved grensen mellom Lærdal kommune i Vestland og Vang kommune i Innlandet. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

regel ikke regnvann som faller på selve vegbanen, men vann som kommer inn fra sidene av vegen på grunn av tette stikkrenner og grøfter eller gjengrodd sideareal. Hovedtiltaket må da settes inn der årsaken ligger, ikke på selve vegbanen.

I tillegg til å sikre at vann ikke kommer inn fra sidearealene, må man sørge for at overvann på vegbanen renner av vegen og ned i grøftene. Høye torvkanter i vegkanten kan hindre vannet, og bør i så fall vurderes kuttet forsiktig ned. Men vær svært forsiktig så du ikke skader den historiske vegen. En enklere, mer midlertidig løsning er å lage små renner gjennom torvkantene for å lede vannet gjennom.

For å få et best mulig overblikk over hvor problemene ligger, bør registrering og senere inspeksjon av stikkrenner og grøfter skje i eller like etter perioder med mye nedbør, gjerne i kombinasjon med snøsmeltingen.

## 8.9 Grøfter

Grøftene til eldre historiske veger ble spadd med håndmakt, og massene kastet man ofte inn i vegen og brukte som del av fyllmassen. Størrelsen på grøftene varierte alt etter veg og tidsperiode, men generalvegmeister Christopher Hammers veginstruks for Bergen Stift fra 1794 gir en pekepinn på målene. Etter denne instruksjonen skulle sidegrøftene langs vegen være omtrent én meter breie i normalt lende, og to meter der vegen gikk over bløte områder og myr. Å renske grøfter var en av de vanligste og viktigste oppgavene for dem som utførte vedlikeholdet.

Graver man opp gjengrodd grøfter i dag, skal disse ikke være dypere enn de opprinnelige grøftene. Dette ville bli historisk feil, men kan også undergrave og svekke vegfundamentet. Vær også oppmerksom på at naturlige steiner i terrenget kan være brukt som del av murfundamentet.

Er vegen tilgrodd med torv og annen vegetasjon, må man på forhånd lokalisere kantene og murene på vegen, og markere disse for å hindre at kulturminnet skades under dreneringsarbeidet.

Det viktigste er selvsagt at vannet får fall mot stikkrenner eller renner bort fra vegen.

### 8.9.1 Maskingrøfting?

I tillegg til at den har en praktisk funksjon, er en grøft også et kulturhistorisk element og en viktig visuell del av den historiske vegen. Ved å grave den opp på feil måte, endrer man lett det historiske uttrykket til grøfta og vegen.

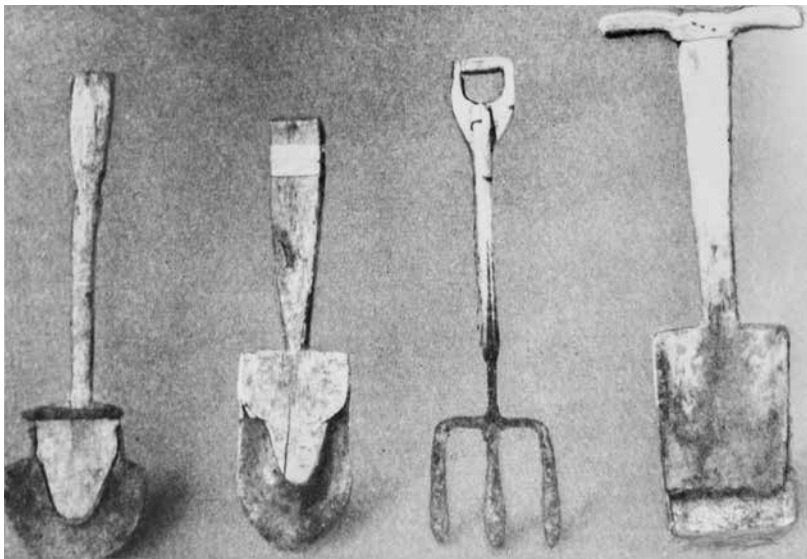
Selv om rensing av grøftene kan være en tung jobb – jord og torv må spas opp, trær og busker fjernes – bør man tilstrebe å utføre grøftingen med håndmakt, uten bruk av gravemaskin eller andre maskiner. Det vil gi det klart beste resultatet, og minske risikoen for å skade kulturminnet. Men rent praktisk kan det være en utfordring å gjøre dette på «gamlemåten», for eksempel hvis grøftene er svært gjengrodd og vegstrekningen lang.

Dersom det ikke er noen veg utenom å bruke maskin til grøftingen, må arbeidet utføres i samråd med fagfolk både på maskinbruk og historiske veger. Husk å evaluere jobben underveis, og korrigerer hvis vegen står i fare for å bli skadet. Maskinen som brukes, må være lett med et lite marktrykk, og maskinføreren må ha innsikt i historien og oppbygningen til den gamle vegen. For å komme dit det skal graves, må maskinen ofte kjøre på den gamle vegen. Dette kan være svært uheldig, og må unngås så langt som mulig.

Vegen over Midtveismyra mellom Strand og Svanvik i Sør-Varanger i Troms og Finnmark var bygd opp i terrenget for å holdes tørr. Dermed kom grøftene lenger ut enn det vi finner på veger bygd i flukt med terrenget. Fotografert ca. 1890-1910. Foto: Ellisif Rannveig Wessel/Grenselandmuseet







Selv om man ofte bør utføre restaureringsarbeid nært opp til gamlemåten, er det ikke alltid hensiktsmessig å bruke nøyaktig samme redskap. Disse hjemmelagde spadene og greipet er fra et veg-anlegg i Hallingdal i Viken rundt 1820. Foto: Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum

Maskingrøfting gir fort en V-profil på grøfta, noe som ikke blir historisk riktig på våre gamle veger (men kan være det på noen yngre).

Veginstruksene på slutten av 1700-tallet slo fast at grøftene skulle ha rund bunn. Det kan man få ved å grave for hånd. Til en viss grad kan en dyktig og observant maskinfører med riktig utstyr kompensere for dette. For gravemaskiner er formen og størrelsen på skuffen av stor betydning for resultatet.

### 8.10 Stikkrenner

Når man lager veg i hellende terreng, blokkeres samtidig vannets naturlige avrenningsløp. For å hindre at byggverket blir en demning, må det legges stikkrenner gjennom vegen.

Gjennom årene kan stikkrennene både gro igjen, få større og mindre skader og i noen tilfeller

kollapse helt. Det kan være kritisk for den gamle vegen.

#### 8.10.1 Gjengroing av stikkrenner

Dersom stikkrenna ikke vedlikeholdes, vokser den med tiden til og tettes. Både torv, røtter og annen vegetasjon kan bidra til dette. Stikkrenna må da spas opp for å fungere igjen, på lik linje med grøftene. I tillegg kan blader, kvist og annet avfall samle seg foran inn- og utløpet til stikkrenna og hindre vanngjennomstrømningen. Også slikt som is, søppel eller stein og grus kan blokkere stikkrenna og føre til at vann flommer over.

Etter hvert vil også innsiden av stikkrenna kunne tettes av både voksende vegetasjon og tilførte masser. Sørg derfor for at vannet fritt kan renne gjennom hele stikkrenna uten å skade vegen.

## Stikkrenne

En stikkrenne, eller en kisteveit, er en liten vanttunnel bygd for å lede vann gjennom for eksempel vegger. På moderne vegger er stikkrennene gjerne laget av metall-, betong- eller plastrør, mens de tidligere som regel ble bygd av stein eller tre.

På gamle vegger finner vi stort sett firkantete, murte stikkrenner med flate steiner på toppen og vegger (vanger) av langsgående stein gjennom hele veggen. Enkelte er også steinsatt med flate stein i bunnen. Stikkrennene kan også lages med et trekantet tverrsnitt, men disse er sjeldne.

For å hindre løsmasser fra å falle ned gjennom steinene, ble stikkrennene i eldre tid noen ganger tettet med mose eller torv.



Stikkrenne. Foto: Jan Adriansen/Sweco



Har stikkrenna stått lenge uten vedlikehold, kan den være tett lenger inne i renna. Fjerning av vegetasjon og løsmasser vil være et forebyggende tiltak mot større skader på veggen. Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen



Det bør planlegges rutinemessige kontroller av stikkrenna for å sørge for at gjennomstrømningen forblir god. Blir den ikke vedlikeholdt regelmessig, helst årlig, vil vegetasjon og avfall kunne stoppe den til.

Gjengrodde stikkrenner på gamle veger kan i noen tilfeller være vanskelige å finne. Forsøk derfor å tenke praktisk for å lokalisere dem: Stikkrennene ble stort sett bygd der det var mest behov for dem – i regelen der vannet samlet seg på de laveste punktene langs vegen, eller der det naturlig passerer mye vann.

### 8.10.2 Kollaps

I årenes løp kan stikkrennene ha kollapset. Dette kan skyldes dårlig arbeid da de ble bygd, vegetasjon og røtter som har presset dem sammen, svak eller endret grunn, eller stort trykk fra tyngre kjøretøy enn vegen ble bygd for.

Skaden består da som regel i at topphellene har knekt under trykket de er påført, eller at sidevangene i stikkrenna har falt sammen. Økende trafikk og tyngre kjøretøy kan også føre til at de gamle stikkrennene synker sammen, og skape ujevnheter i vegbanen.

Kollapsete stikkrenner vil først vises som dumper på tvers av vegbanen, noe som igjen får vannet til å renne over istedenfor gjennom vegen, og etter hvert vaske bort topplaget på vegen. Resultatet kan bli at man til slutt får større parti med nedsenkninger i vegbanen, og noen steder at hele vegbanen blir skylt bort.

### 8.10.3 Restaurering av stikkrenner

Dersom en stikkrenne i et vannførende område



Av og til kan både stikkrennene og vegen ha «gjemt seg». Foto: Jan Adriansen/Sweco

har kollapset, må den åpnes og repareres. Som ved alle andre tiltak på vegen, må man på forhånd kartlegge situasjonen for å avklare hva som skal gjøres. Kan hende har en topphelle knekt og må erstattes, eller sidevangene har ramlet ned og må settes på plass igjen. Ved større utglidninger og kollapser må kanskje hele stikkrenna mures på nytt. Siden stikkrenna ligger inni vegen, kan det være en utfordring på forhånd å se hva som er årsaken til skaden.





Tette og kollapseste stikkrenner kan føre til oversvømmelser. Vang kommune, Innlandet.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

Forsøk alltid å renske opp stikkrenna før det settes i gang restaureringstiltak. Ofte kan enkle tiltak være nok til å fjerne feilen.

Er vegen over stikkrenna høy, kan det være vanskelig å åpne den ovenfra for å reparere skaden. Men på lavere veger er vanligvis den beste måten å fjerne topplaget på vegen og arbeide seg nedover til stikkrenna derfra.

Ved reparasjon av stikkrenner fra vegbanen er et godt tips å legge topplaget eller torva som blir spadd av, til side, for så å legge det på plass igjen

etter reparasjonen. Slik unngår man store åpne sår, og får en likhet i vegbanen i ettertid. Også lagene i vegkroppen bør om mulig legges tilbake slik de lå.

En fordel med kollapseste stikkrenner er at de opprinnelige steinene stort sett fremdeles finnes på stedet. Noen kan være så ødelagte at de må erstattes med nye, men generelt trenger man få nye steiner til en stikkrenneutbedring.

Er det mye vannføring, kan de opprinnelige vegbyggerne ha lagt flate steiner i bunnen

av stikkrenna for å hindre erosjon. Slike må selvfølgelig være med når man reparerer kulturminnet. Er derimot stikkrenna bygd uten stein i bunnen, skal den heller ikke få dette ved restaureringen.

#### 8.10.4 Endret nærområde

Vær oppmerksom på at vegetasjonen i nærområdet i mange tilfeller har endret seg siden vegen ble bygd. Dette kan ha gitt bekker og vannsig nye løp, slik at noen av de gamle stikkrennene kan ha blitt overflødige. Forsvinner vannet, vil ikke det aktive forfallet være like stort. I så fall må det vurderes nøye om man skal restaurere kollapsete stikkrenner eller la dem være slik de er. En reparasjon krever som regel at man åpner vegen og fjerner deler av veglegemet og de historiske verdiene som ligger i dette. Spørsmålet blir da om reparasjonen vil gjøre mer skade enn nytte.

Endrete vannløp kan også i visse tilfeller gjøre det nødvendig å vurdere å lage nye stikkrenner der det tidligere ikke har vært noen. Det er noe man fra et historisk ståsted i det lengste bør unngå. Dersom man ikke har andre valg, er det viktig at det gjøres på rett måte, og i størst mulig grad tar hensyn til de kulturhistoriske verdiene i vegen. Stikkrennene må også få en høyde og helning som sikrer at vannet renner gjennom. Men før det eventuelt lages nye stikkrenner eller grøfter, må man se om det er nok å renske opp de eksisterende.

#### 8.10.5 Ikke restaurer stikkrennene til å bli noe annet enn de opprinnelige har vært

I dag er det vanlig å lage stikkrenner av rør i betong, metall, plast eller støpt materiale, men



Erfaringene fra prosjektet Kongevegen over Filefjell, viste at gjennomsnittsprisen for å bygge opp igjen en kollapset stikkrenne lå på om lag 25 000 kr i 2014. Dette inkluderte transport til startstedet og vandring til og fra arbeidsplassen (som på fjellet kunne være opp til 5 km hver veg), fjerning av masse, opptaking av nedfallsstein, oppbygging av stikkrenne, tilbakelegging av løsmasse og plastring av området. Lærdal kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen





Den steinbygde stikkrenna på postvegen fra slutten av 1700-tallet er her byttet ut med et plastrør og et betongrør. Melingen i Åsane, Bergen kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

i eldre historiske veger var de som regel bygd av tørrmurt stein. På de aller eldste vegene kan de ha vært bygd av tre, men dette er ikke vanlig å finne i Norge.

Det kan være fristende å legge inn moderne rør i en eldre historisk veg, ofte fordi man er vant til å gjøre det slik i nyere veger, selv om økonomi som regel oppgis som årsak til valget. Slike rør er fremmedelement der det opprinnelig har vært tørrmurte stikkrenner, og ikke i tråd med god restaurering. Det gjelder også om rørene blir plastret i enden. Det er heller ikke så mye billigere å legge ned nye rør enn å utføre ordentlig håndverk. Har derimot en eldre veg i


nyere tid fått lagt inn et moderne rør, kan dette tilbakeføres til den opprinnelige typen. Bruk i så fall stikkrenner i nærheten på samme veg for å finne ut hvordan de opprinnelig så ut.

Arbeidet med å restaurere stikkrenner bør alltid gjøres av håndverkere med kunnskap om tradisjonell tørrmuring, helst uten bruk av maskiner.

### 8.11 Tørrmuring og steinarbeid

Tørrmuring er en byggeteknikk der man med naturstein setter opp murer og byggverk helt uten bruk av bindemidler som kalkmørtel eller sement. Steinene i en god tørrmur «låser»



A photograph showing a person climbing a massive, ancient stone wall. The wall is constructed from large, dark grey, irregularly shaped stones, some with orange lichen. The person is wearing a dark blue long-sleeved shirt and dark pants, and is positioned in the lower-left quadrant of the frame, reaching up to grasp a stone. The wall extends to the top and right edges of the image, emphasizing its scale.

Noen vegmurer er gigantiske byggverk. Som her ved Den bergenske hovedveg gjennom Vindhellaskaret i Lærdal kommune i Vestland. Denne muren ble bygd for hånd i årene 1842-44. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



hverandre ved hjelp av tyngdekraft og friksjon, og kan holde seg på plass i hundrevis av år om de ikke blir forstyrret.

Tørrmurer finner vi mange steder i kulturlandskapet rundt oss. Alle har sett det i lange steingjerder og flotte grunnmurer. Ved vegbygging benyttet man teknikken på steder der vegen lå høyere enn terrenget, i stikkrenner og liknende.

I årenes løp kan murene i slike tørrmurte veger ha rast ut eller fått stygge forskyvninger. Det skyldes ofte påvirkning fra røtter, steinskred, vann, tyngre kjøretøy og annet. I tillegg var det ikke alltid at de som bygde murene, hadde den kunnskapen som skulle til for å lage dem holdbare.

Steinen som ble brukt var gjerne lokal, og murene ble oppført med manuell arbeidskraft og steinverktøy, som hammer og meisel, hol- og piggett, spett og slegge. Arbeidet i dag bør i så stor grad som mulig også utføres med tradisjonelle teknikker og verktøy. Dermed sørger du for at det tradisjonelle håndverket blir ført videre, og at likheten til den opprinnelige muren blir enklere å bevare.

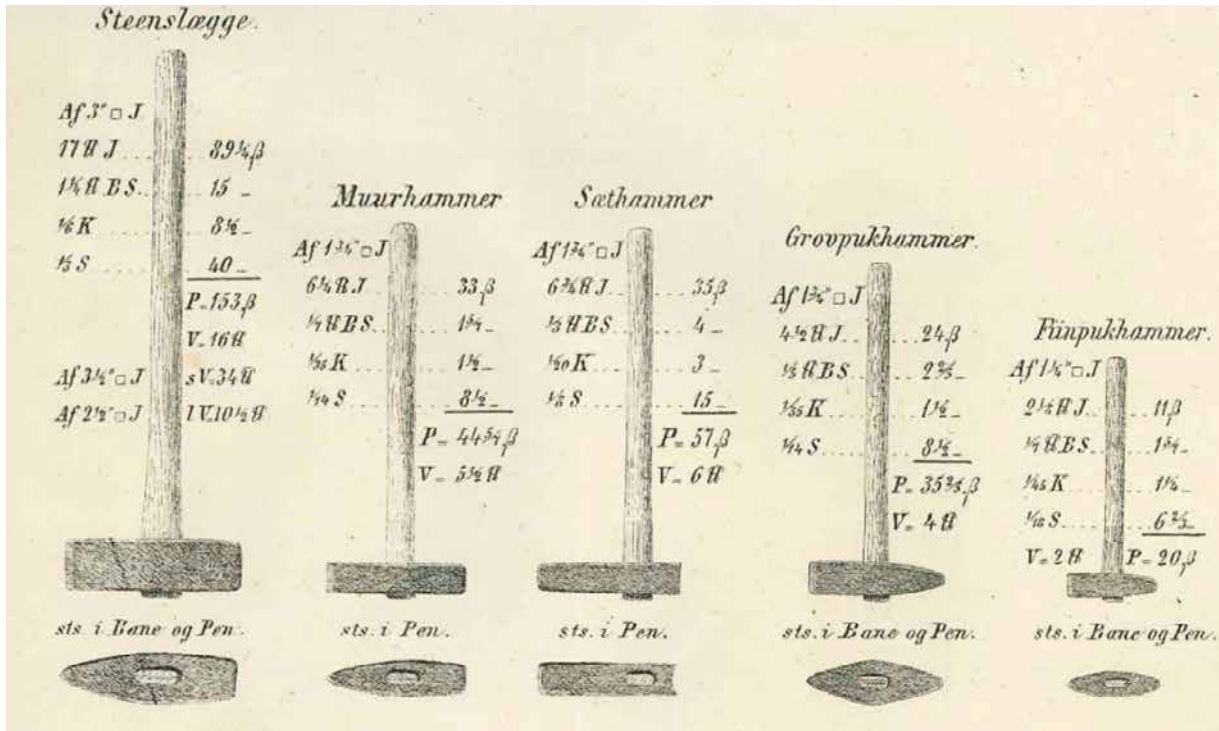
Vegarbeidet forutsetter tilgang på riktige materialer. Bruk lokal stein dersom det er tilgjengelig, og hentingene ikke ødelegger kulturmiljøverdier eller landskap. Ta ikke stein fra de opprinnelige steinbruddene, de er en del av kulturmiljøet til vegen. Dersom steinen må fraktes med kjøretøy, vil kjøring mens det er tele i bakken skåne både vegen og landskapet. Legg steinen i hauger som er lett tilgjengelige når de skal brukes i muren.



Steinslegge. Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

Som i et puslespill vurderer en tørrmurer hver stein individuelt. Men i motsetning til brikkene i puslespillet, kan hver stein brukes flere steder. Med mindre det er en svært liten mur, vil tørrmureren trolig ikke klare å plassere alle de originale steinene nøyaktig slik de lå før. I tillegg er ofte stein fra murene blitt ødelagt av forvitring, eller har forsvunnet i utrasinger og liknende. Det vil derfor nesten alltid være behov for suppleringsstein. Ved å ha et så stort utvalg stein som mulig, letter du arbeidet med å velge ut riktig stein til rett plass i muren.

En flink tørrmurer tar hensyn til proporsjonene i muren, slik at tilført stein ikke bryter med den opprinnelige strukturen.



Redskaper til vegarbeid. Fra Tegning af de meest forekommende Veiredskaber av A.M. Bergh, 1858



Selv på enkle vegmurer har murerne funnet stein som passer inn. Legg merke til de små steinene som man har stabilisert mellomrommene med – såkalt pinning – i denne vegmuren fra slutten av 1700-tallet. Her har trolig en del av småsteinene ramlet ut. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



### 8.11.1 Fyllmasse

Reglene for hva som kunne brukes som vegfyll, har endret seg gjennom tidene. Stein, grus og sand har alltid vært brukt. Organisk materiale som greiner, kvist og liknende har stedvis og tidvis vært lov. Det har nok heller ikke vært

uvanlig at det har blitt jukset med vegfyllet. Det er enklere å hive oppi trær man likevel har hogd for å få plass til vegen, enn å hente tung stein og sand fra massetak i nærheten. Vi bør likevel unngå organisk materiale i veger vi restaurerer. Slikt materiale går ut over



Mange veger er laget bare med fyllmasse, uten støttemurer av stein på utsiden. Da består vegmassen oftest av sand eller grus og stein. Foto: Lauritz Johan Bekker Larsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)

holdbarheten til vegen, og kan føre til større ødeleggelser på sikt.

Oppdages det dype hull i vegbanen, må man være oppmerksom. Ofte skyldes det bare at vegen har mye stor stein, og at vegdekket har

funnet en veg gjennom. Men det kan også bety at det er større problem inni vegen. Dersom vegfyllet er vasket vekk eller muren er i ferd med å skli ut, er det en større operasjon å reparere skadene enn når bare vegdekket er borte.



Mens man på eldre veger stort sett bare fylte på ulik vegmasse, er lagene på yngre veger mer fordelt etter klare regler. Her holder noen unge gutter på med steinpukking på Sigdalsveien, i Sigdal kommune i Viken fylke, i 1920-30-årene. Steinpukking vil si å knuse stein til mindre biter. Steinene fikk da skarpe kanter som låste seg mot hverandre og ga et stødig vegdekke. Oppå dette ble det lagt grus eller sand. Legg merke til brillene guttene har på seg for å beskytte øynene mot steinsprut. Theodor Brock forklarer i 1848 hvorfor steinpukkere sitter når de jobber: «At Arbeiderne sidde under Stenenes Ituslaaen er en simpel human Tanke, og tillige oeconomisk, thi derved kunne Quinder, Oldinge, ja endog Børn anvendes ved Arbeidet». Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum



### 8.11.2 Ødelagte vegmurer

Dersom en vegmur ikke er godt nok forankret med bindingsstein inn i vegfyllet, kan den sige ut og veggen få en «mage». Spesielt gjelder det eldre vegmurer, som ofte hadde mindre helning enn nyere vegger. Det kan skyldes naturens gang, men også feil ferdtsel på veggen (se rammeteksten *Skader av tyngre kjøretøy* i kapittel 7.2 *Menneskeskapte påvirkninger*). Utrasinger kan også ha årsaker som utvasking eller at veggen blir truffet av nedfallsstein og ras.

Murer som har fått en «mage», står i fare for å kollapse. Har «magen» blitt stor, bør den repareres raskt. Er det bare en begynnende «mage», kan man holde den under oppsikt for å se om den utvikler seg. Dersom muren først faller ut, vil restaureringsarbeidet være langt mer ressurskrevende enn om man reparerer

problemet på forhånd. Uansett er det en relativt stor oppgave å rette opp en «svanger» mur.

Arbeidet bør gjøres fra toppen av ved at man både fjerner fyllmassen og steinene i muren så langt ned som forskyvningene går. Legg fyllmassen og byggsteinene adskilt fra hverandre og lett tilgjengelig til gjenoppbyggingen. Husk at det er mye tyngre å løfte opp igjen massen nedenfra enn å ha den i samme nivå som veggen eller høyere. Selvfølgelig må muren aller først dokumenteres, slik at det blir mulig å restaurere den etterpå (se kapittel 8.6 *Dokumentasjon av arbeid og endringer*).

Har skadene kommet så langt at muren har rast ut, må det vurderes om den skal rekonstrueres, eller om den skal få ligge slik den er (se kapittel 3.3 *Hva må gjøres?*).



Deler av Vindhellavegen langs Den bergenske hovedveg i Borgund i Lærdal kommune i Vestland hadde begynt å skli ut, og veggen sto i fare for å kollapse. Muren var helt ute av stilling, og hadde på det meste en 120 cm stor «mage». Man kan se på rekkverket at veggen har begynt å sige. Muren er i dag restaurert. Foto: Jan Adriansen/ Statens vegvesen



### 8.11.3 Arbeid med gravemaskin

Eldre veger er ikke laget for kjøring med tunge kjøretøy, og all slik ferdsel bør unngås. Det er dessuten forbudt med motorisert kjøring på veger i utmark uten spesiell tillatelse (se motorferdselloven, kapittel 11.2 *Rett til bruk*). Vurderes det likevel å bruke tyngre maskiner, må det først gjøres en grundig vurdering av om vegen

vil ta skade av kjøringen. Her vil hver veg være forskjellig ut fra tilstand og hvordan den er bygd.

Vekten på gravemaskinen er en viktig faktor i en slik vurdering, men marktrykket er enda viktigere. Faktisk er marktrykket på en gravemaskin på 15,5 tonn ikke stort høyere enn på en maskin på 8 tonn. Det skyldes at beltene

En stor restaureringsjobb måtte til i 2016 for å redde vegmuren i Vindhella. Vegen ville tåle trykket fra en gravemaskin med lavt marktrykk. Den ble brukt til å løfte steinen fra deponiet og bort til arbeiderne, for å lette arbeidet og spare tid. Arbeiderne la steinene på plass manuelt, slik at vegen fikk tilnærmet samme uttrykk som opprinnelig.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



er større og fordeler vekten bedre. Men går man høyere opp i vekt, blir det problematisk å hindre store skader. Kjøretøy med hjul istedenfor belter, skader veggen uansett vekt. Like viktig er kompetansen til maskinføreren. Vær sikker på at føreren både er flink til å håndtere kjøretøyet og har forståelse for de kulturhistoriske verdiene i veggen.

Arbeid med stein er tungt og krevende. Det er fort gjort å planlegge mindre tid til et oppdrag enn det som er realistisk.

Erfaringene fra restaureringsprosjekt viser at opp mot 75 prosent av tiden går med til å finne stein, mens bare 25 prosent brukes til selve tørrmuringen. Her sier det seg selv at det er mye å hente på å ha stein lett tilgjengelig for dem som skal mure.

Enkelte ganger er det en god løsning å bruke en maskin til å frakte stein fram til anleggsområdet, og til å løfte steiner til tørrmurerne mens muringen pågår. Men det anbefales ikke å bruke maskiner til å plassere steinene rett i murene. Da risikerer man at muren mister litt av det historiske uttrykket man vil ha i slike murer. Her må man bruke håndmakt og finfølelse for å sikre at plasseringen blir rett. De små detaljene som en håndverker har øye for, får stor betydning for sluttresultatet. De fleste som jobbet med steinmurer, ønsket å legge litt estetikk inn i arbeidet. For eksempel skulle visen, det vil si «ansiktet» eller finsiden til hver enkelt stein, komme fram og bidra til en vakker mur. Maskinen kan også gjøre løft som man med håndmakt ville ha unngått, og dermed kan feil stein (som regel for store) komme på feil plass i muren.

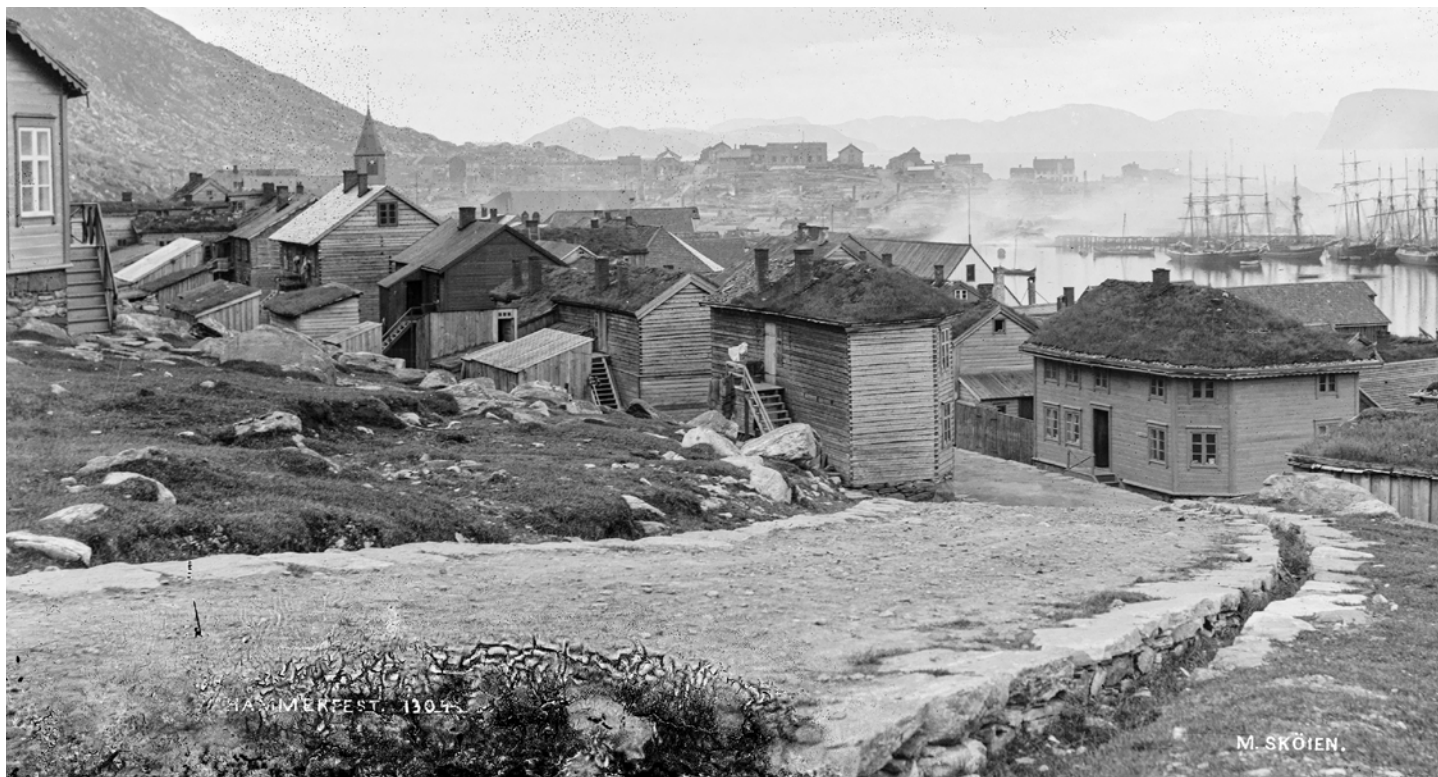
Under arbeidet bør maskinen stå mest mulig på samme sted for ikke å skade veggen. Den kan bruke svingradiusen for å løfte stein til stedet i muren der den skal plasseres. Der finjusterer murerne plasseringen for hånd. Da får riktignok maskinen mye stilletid mens den venter på at steinen settes på plass. Kostnaden ved slik bruk av gravemaskin vil isolert sett kunne være svært høy i forhold til mengden stein som skal løftes. Dersom det samme arbeidet skal gjøres kun med håndmakt, tar det derimot lengre tid, og prisen på arbeidet som helhet vil sannsynligvis øke betraktelig.

#### 8.11.4 Arbeidsområdet

Tilgang på nok arbeidsareal kan være en utfordring når man utbedrer gamle vegger, spesielt om de ligger i ulendt terreng og er vanskelige å komme til. Er det snakk om store restaureringer, blir det fort enorme mengder løsmasse og stein som må lagres midlertidig mens man reparerer skadene inni veggen. Må man helt til bunnen på høye vegger, blir behovet desto større. Stein og fyllmasse er tungt, så man ønsker å frakte det kortest mulig, og aller helst å slippe tunge løft i for mange høydemeter. Derfor bør det midlertidige deponiet ligge så nær tiltaksområdet som mulig.

Tenk på forhånd nøye over om det er plass nok til å gjennomføre slike tiltak uten å ødelegge kulturmiljøverdier eller gjøre stor skade på naturen. Området må ikke se ut som en byggeplass etter at man er ferdig.





Hovedvegen inn til Hammerfest i Finnmark en gang mellom 1880-1910. Her ser vi en typisk kassemur med vegfyll inni, og vegdekke bestående av sand og småstein. Legg også merke til dreneringsgrøften, som er oppmurt på utsiden den siste biten inn mot byen. Foto: Marthinus Skøien/Nasjonalbiblioteket (redigert)

### 8.12 Vegdekke

Våre eldste vegfar oppsto gjennom tråkk og ferdsel over lang tid. De fikk sjelden lagt et eget vegdekke på toppen, bare unntaksvis på ett og annet spesielt vått eller ulendt parti.

De bygde vegene, derimot, har et tilført vegdekke som del av konstruksjonen. Fra gammelt av besto det gjerne av naturgrus, sand og jord. Vegdekket skulle være fast og uten steiner som stakk opp fra underlaget, så det var mulig å komme seg

fram med hest og kjerre. Grusen ble lagt med høyeste punkt på midten av vegen for å skape god avrenning mot grøftene. Skader og slitasje ble jevnlig reparert, og nødvendig toppdekke fylt på så lenge vegen var en del av ferdselssystemet. Gikk den ut av bruk, overtok naturen.

Men om vegen er brukt fram til våre dager, kan den ha fulgt tidens utvikling og fått et annet vegdekke enn den opprinnelig hadde. Det kan være en ny type grus, et fast dekke av asfalt eller liknende.



På vegger med asfaltdekke vil det ofte være upraktisk å bytte tilbake til en tidligere overflate av grus, sand og jord, spesielt om vegen fremdeles brukes som kjøreveg. Vurder likevel om asfalten bør fjernes, dersom intensjonen med restaureringen er å føre vegen tilbake til en tid da den hadde et annet dekke.

Skal du asfaltere oppå gammel asfalt, kan du undersøke med kommunen eller Statens vegvesen hvilken type asfalt som passer best historisk.

Det finnes flere valgmuligheter. Husk at vegen blir høyere for hvert nytt asfaltlag som legges, og at dette både kan endre uttrykket og skjule stabbesteiner og liknende. Dette løses enkelt ved først å skrape bort eksisterende asfaltlag.

Noen ganger vil man «oppgradere» et historisk vegdekke fordi vegen er tiltenkt en ny funksjon, for eksempel ved å forsterke bærelaget eller ved å legge asfalt på grusvegen. Dette bør unngås. Undersøk om det finnes andre løsninger. Les

Den gamle Haukelivegen åpnet i 1889. Vegstykket her, over Vågslid tunnelen, er fra 1874 og har fått asfalt oppå grusdekket. Vinje kommune, Vestfold og Telemark.  
Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen



gjennom kapittel 3 *Hva du må tenke på før du går i gang* (spesielt kapittel 3.3 *Hva må gjøres?*) før du setter i gang med slike tiltak. Hovedregelen er: ikke asfalter veger som ikke har asfaltdekke fra før.

Grusveger vil jevnlig ha behov for vedlikehold. Nedbør, bruk og brøyting flytter grusen, som over tid havner i vegkanter og veggrofter, og kan skape problem med dreneringen og dekke til vegmurer. Det er derfor viktig å ikke legge på mer grus enn nødvendig, å fjerne eldre veggrus før ny fylles på, og å fjerne overskuddsgrus som ikke har pakket seg i vegen etter et par uker.

For at ikke vegen skal miste sitt kulturhistoriske særpreg, er det viktig å bruke stedegen grus eller

grus tilsvarende den man opprinnelig hadde på vegen. Unngå sprengt og maskinknust grus – med mindre det er historisk riktig på en yngre veg.

Som et alternativ til oljegrus og asfalt kan grusen på motoriserte veger påføres naturvennlige stoff for å øke bindeevnen, for eksempel Dustex, et avfallsprodukt fra treindustrien. Dette er et rent naturprodukt som skal være uskadelig for mennesker, dyr og planter. Vegen vil fortsatt framstå som grusveg og får en fastere overflate, men grusen kan ha en tendens til å feste seg til bilene, i hvert fall i starten.

Husk på å legge mer grus på midten av vegbanen, med helning mot sidene, slik at vannet renner ut til sidegrøftene.



Gamle Strynefjellveg fra 1884 blir jevnlig gruset, men snøbrøyting og annet gjør at mye av grusen havner på sidene av vegen. Vegmurene var helt dekket før Statens vegvesen i 2019 gjorde en stor oppryddingsjobb og fikk fram de gamle murene igjen. Her fra Skjåk kommune, Innlandet. Foto: Ann Kristin Engh/Statens vegvesen





Kongevegen over Filefjell, her fra ca. 1795-96, med gressdekke gjennom Galdane i Lærdal kommune i Vestland.  
Foto: Sverre Hjørnevik/Kongevegen over Filefjell

Blir en gruset veg brøytet under vårløsningen, må man unngå at snøen fyller grøftene. Da kan grøfter og stikkrenner tettes, og vannet grave bort toppdekket. På slike veger er det best å la snøen tinte uten brøyting.

Ingen kjøreveger ble laget med torv- og gressdekke. Det har kommet til i årenes løp. Betyr det at man bør bytte ut torva med grus for å få vegen mer opprinnelig?

Tilbakeføring til grusdekke kan i noen tilfeller være en god løsning. For eksempel dersom vegen skal få motorisert ferdsel eller er så skadet at den

må repareres, eller om torvlaget er så tykt at det kan skade vegen.

Det kan også være gode argumenter for å beholde torva på historiske veger. Et etablert torv- og gressdekke vil holde på det eldre vegdekket som er under, og er dermed med på å bevare kulturminnet. For vandrere er det bedre å gå på mykt gressdekke enn en hardere vegbane, og torva letter framtidig drift og vedlikehold ved at man slipper å fylle på med ny grus og sand for hver sesong. Grus og sand blir lettere påvirket av nedbør og bruk. På den annen side må en veg med gress og torvdekke slås for å hindre ny





Nytt dekke med maskinknust grus på gammel postveg fra slutten av 1700-tallet endrer opplevelsen av kulturminnet totalt. Den stavangerske postvei ved Gåsakilen på Søfteland i Bjørnefjorden kommune, Vestland. Foto: Sigrun Wølstad/Vestland fylkeskommune

tilvekst, og torva binder vannet slik at vegbanen kan bli våt og dreneringen dårlig.

Å beholde et grønt dekke på vegen kan i tillegg gi en interessant psykologisk bieffekt. Vandrere som går på en historisk veg med torv og gressdekke, vil ikke bare oppfatte den som estetisk finere, men også mer historisk korrekt og autentisk enn en gruslagt veg.

Dersom et mindre parti av vegdekket skal repareres, for eksempel etter at en utrast mur er restaurert eller et område har blitt skylt bort av regnvann, vil ikke punktvis grusflekker

innimellom det grønne se særlig fint ut. De fleste steder anbefales heller å gjenskape dagens vegdekke gjennom revegetering.

Har man ikke tilgang på torv fra nærområdet, kan man bruke en blanding av grov sand/grus og mager jord. Jorden gjør at man relativt hurtig får tilbake lavtvoksende vegetasjon i vegbanen, mens den grove sanden/grusen sikrer et godt og stabilt vegdekke. Dersom vegdekket ikke hentes på stedet, vil det som regel være hensiktsmessig å blande sanden og jorden før det fraktes til vegen.



Gamle massetak er kulturminner og en viktig del av veghistorien. Mye slit og lange dager er lagt ned her. Her fra Folldal kommune i Innlandet. Foto: Ukjent fotograf/Klara Hansen

Gamle massetak er kulturminner og en del av vegens historie, og man skal unngå å åpne disse for å skaffe nytt vegdekke til vegen. Forsøk heller å få tak i ny grus fra lokale grustak i drift. Dersom grusen må transporteres langt på vegen, må man vurdere potensialet for kjøreskader opp mot det å ta ut lokal grus. Det viktigste er å bruke stedefgen grus, ikke sprengt eller maskinknust stein. Den bør være tilsvarende det man kan finne lokalt langs vegen. Konferer med kulturmiljøforvaltningens fagfolk dersom du vurderer å ta i bruk eldre grustak.

Hvordan man skal håndtere vegdekket der naturen har tatt over, varierer fra tilfelle til tilfelle. Mindre trær, busker og annen lavtvoksende vegetasjon i vegbanen må jevnlig klippes ned. Større trær tas ut på en måte som ikke ødelegger kulturmiljøverdier (se mer i kapittel 8.7 *Vegetasjonsrydding*).

Selv om trær kan gjøre stor skade på vegkroppen, beskytter de noen ganger også vegen. Røtter binder jordmasser og hindrer ras. Til og med plantet gran kan være nyttig. Står de tett, vil de

hindre så mye av sollyset fra å treffe vegbanen at lite annet vokser der. Her må man veie det at trærne får stå, opp mot skadene de faktisk gjør på vegen. Trefall vil kunne rive med seg store deler av vegkroppen, og røttene bryte vegen fra hverandre.

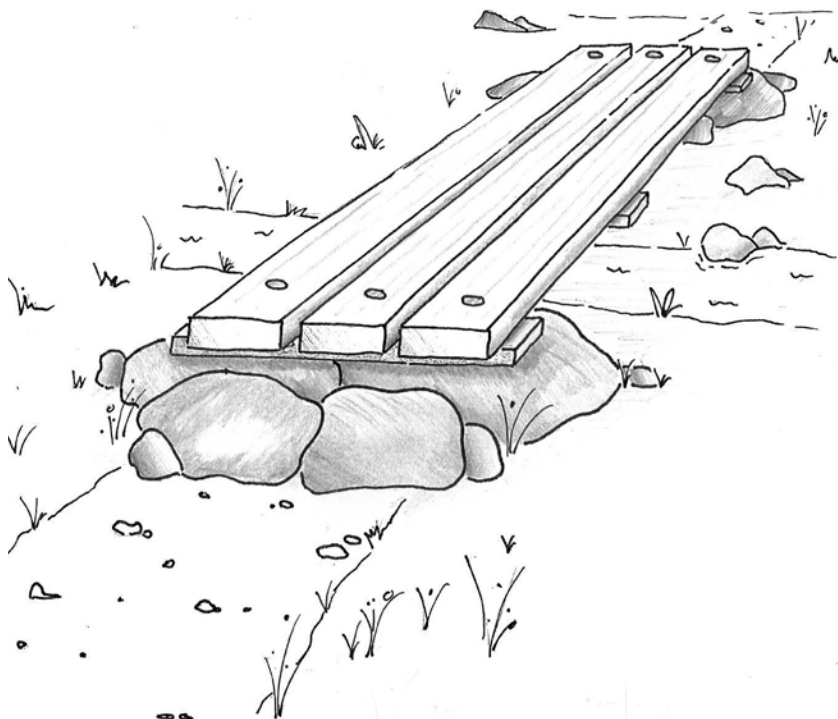
### 8.13 Klopper og bruer

Rennende vann kan man ikke uten videre blokkere. Vannfaret må enten legges om eller ledes under vegen. I enkelte tilfeller der det er langt over og grunt nok, kan vegen ta de reisende til et vadested hvor man kan vasse over til den andre siden. Det vanligste er imidlertid å bygge konstruksjoner for å komme tørrskodd over vannløp.

Over myrlendte og våte marker la man i tidligere tider ut gang- og rideveger på stokker, såkalte kavlebruer. I dag er det i tursammenheng ikke uvanlig å legge stokker eller mer forseggjorte gangveger på slike våte parti.

På gamle vegfar beregnet for ferdsel til fots skrittet man ofte over smale bekkeløp og liknende. På de bygde vegene trengte man derimot et flatt dekke for å kunne bruke hjul eller meier. Mindre bekker fikk oppbygde stikkrenner gjennom vegkroppen, mens det til større hindringer ble bygd klopper og bruer.

En klopp er den enkleste brutypen. Den består som regel bare av én eller flere trestammer/ stokker eller steinheller lagt tvers over et vannløp. Kloppene av tre hadde gjerne halvkløvninger eller plank lagt oppå stokkene for å holde delene sammen og gjøre overflaten jevnere å gå på.



En klopp er praktisk, lett å lage og setter ikke varige spor. Klopper kan legges over lengre strekninger som våte myrer eller områder der man ikke ønsker mye slitasje. Men mest vanlig er å bruke dem over små våte parti, bekker og liknende. Illustrasjon: Jarle Aase/Statens vegvesen

Dersom vegen ikke har blitt vedlikeholdt, kan kollapse stikkrenner og eroderende bekker ha laget nye, iblant breie vannfar gjennom vegen. Har man ikke mulighet til å reparere skadene, er en enkel løsning å legge steiner ut i bekken for at den skal kunne krysses av vandrere. Man bør i så fall sikre kantene på vegen, slik at vannet ikke får erodert bort mer av vegminnet.



## Kavlebruer – veger over våtmark

Kavlebruer, eller kavleveger, er konstruksjoner lagt direkte på terrenget for at den reisende skal komme tørt over våte partier i landskapet. En kavl er en stokk, enten rund, kløyvd eller bearbeidet på annet vis, og kavlebruene var bygd av kavler som lå tett inntil hverandre. Kavlene kunne både ligge på tvers av og i ferdretsretningen. Bruene besto gjerne av to lag med kavler, der de underste lå på tvers og de øverste på langs, eller omvendt. Flere steder er det lagt kvist under kavlebruene, trolig for å stabilisere dem. Fremdeles finner man godt bevarte eldre kavlebruer i myrområder, som er sure og oksygenfattige slik at treverket holder seg lenge.

Selv om de eldre kavlebruene er mest kjent, fortsatte bruken av byggeteknikken også etter at kjørevegene kom. Theodor Brock gir i sin Lærebog i bygningskunsten i 1848 en god beskrivelse av hvordan kavlebruer skulle bygges, og skriver at «i Norge, hvor store Myrstrækninger ere saa hyppige, og hvor der i almindelighed, og især hvor der er Myr, er god Tilgang paa Skov, ere Kavleveie særdeles at anbefale» (Brock, 1848:334). Han legger til at de i den senere tid, på store veganlegg, er blitt benyttet overalt hvor terrenget tillater det.



Over myrer kan de gamle kavlebruene i dag ligge ganske godt bevart langt under torva. Her på Fisknes i Steinkjer, Trøndelag er det et brudekke av langsgående stokker på et underlag av tverrliggende stokker. De tverrlagte stokkene i kavlebruas midtparti er eksempel på en reparasjon. C14-dateringer viser at denne kavlebrua trolig var i bruk rundt ca. 1100-1300 e.Kr. Foto: Oddmund Farbregd/NTNU Vitenskapsmuseet



På Eidet i Surnadal i Møre og Romsdal har prosjektet Kavlegegen kultursti rekonstruert en gammel kavlebru, datert til ca. år 1160. Den er del av en større kultursti, og et godt eksempel på et bærekraftig kulturarvprosjekt der vegminner inngår. Byggingen er gjort på gamlemåten, og har vært med å øke kunnskapen om slike veger. Studenter i tradisjonshåndverk fra NTNU har vært med å ta ut tømmer med hest. Prosjektet drives av kommunen, sammen med grunneiere, Nordmøre Museum og frivillige, og er blant annet støttet av Riksantikvaren, Miljødirektoratet, Møre og Romsdal fylkeskommune og Surnadal kommune. Foto: Surnadal kommune/Nordmøre Museum



På Dovrefjell er det spor av kavlelegging der kongevegen forsvinner i myra. Man kan se vegen på LIDAR-skanninger, men den er ikke synlig for det blotte øye i terrenget. Da er det fint å ha sikre spor som disse restene etter kavlelegging for å bekrefte plasseringen. Dette treverket er dendrokronologisk datert til rundt slutten av 1700-tallet, noe som stemmer godt med den antatte alderen på traseen. Foto: Matti Bernitz/Kongevegen over Dovrefjell, Statens vegvesen

Kloppene var lette å vedlikeholde og erstatte, og ble ofte bygd av lokale materialer. De holdt fint så lenge bruken var forbeholdt dyr og mennesker til fots. Til kjøretøy med hjul, meier eller belter måtte det lages mer solide bruer.

Hva som defineres som en bru, varierer. Statens vegvesen regner alle byggverk som lager veg over fysiske hindringer og har et spenn på over 2,5 meter, som bruer. I kulturmiljøforvaltningen ser vi ofte at mindre konstruksjoner også blir betegnet som bruer. Totalt forvalter Statens veg-

vesen ca. 18 000 bruer i Norge. Hvor mange som i tillegg finnes langs gamle veger og vegfar, på gårder og liknende, er det ingen som har tall på.

Det finnes et stort antall ulike brutyper, hver tilpasset sitt bruk og de stedeegne byggetradisjonene. Bruer benevnes ofte etter hovedmaterialet i overbygningen, som steinbru, trebru, stålbru eller betongbru. De kan også grovt typeinndeles etter bruksområde, bæresystem og byggemetode. Boka *Broer i Norge* (Olsen, 2008) anbefales for en god oversikt over brutyper og historien til bruene i Norge.



Steinklopper kan være enkle og estetiske vegelement. Ny Hellesund, Søgne i Agder.  
Foto: Jac Brun, Mittet & co/Nasjonalt biblioteket





Utlegsbrua over Bjoreia nedenfor Vøringsfossen i Måbødalen i Eidfjord kommune, Vestland, ble bygd av Den Norske Turistforening i årene 1870–1872 som del av en ny turistveg. Brua gjorde det mulig å komme over elva for å se foten av den spektakulære fossen. Like ved brua hadde foreningen mellom 1872–1895 en «bomstasjon», der man krevde penger av de passerende for å finansiere drift og vedlikehold av veggen. Kilde: Bremnes, 1993. Bildet er tatt rundt 1880–1890. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalbiblioteket

Treverk er de fleste steder et lett tilgjengelig byggemateriale, men det er også lett forgjengelig. Trebruene hadde en begrenset levetid, og ble reparert og byttet ut ved behov. Har veggen derimot gått ut av bruk, vil trebruene råtne og forsvinne. Der de hadde brukar av stein, finner vi ofte disse bevart, mens resten av brua er borte. Steinbru har naturlig nok lengre levetid. Men også de kan være borte, gjerne på grunn av ekstremflom, vegetasjon som flytter på steiner, eller at steinen blir brukt til andre byggverk.

Har du planer om å rekonstruere en historisk bru som i dag er borte, bør du først prøve å finne ut om det eksisterer dokumentasjon av denne eller tilsvarende bruer. Undersøk så om det finnes andre eksempler på samme brutype som du kan arbeide ut fra. Hør med kulturmiljøforvaltningen om de kan hjelpe. På samme måte som med veggen, må du også tenke gjennom hvilken periode du skal restaurere brua tilbake til. Det bør fortrinnsvis være den samme som for resten av veggen.





Vær oppmerksom på brukar langs elver som vegen må ha passert. De er faste holdepunkt for å finne resten av vegen. Her fra elva Hondyrju langs Kongevegen over Dovrefjell.  
Foto: Matti Bernitz/  
Kongevegen over Dovrefjell, Statens vegvesen

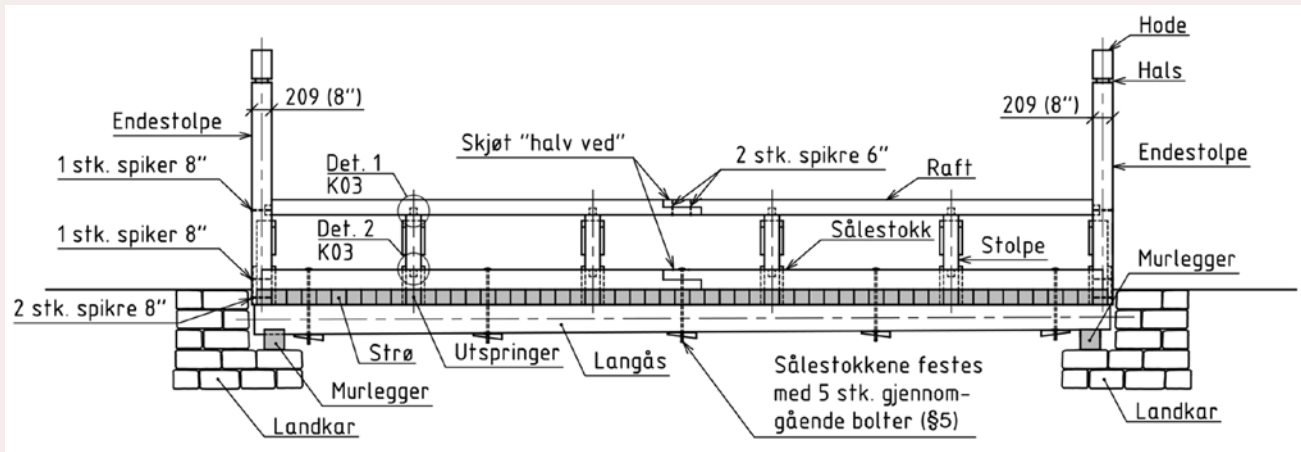
Er det rester etter eldre brukar der du skal over, må du huske at de også er kulturminner som skal behandles forsiktig og dokumenteres. I tillegg til å vise hvor en eldre vegtrasé har gått, kan måten brukarene er laget på, bidra til å tidfeste vegen. Å utbedre eldre steinbruer eller bruke gamle brukar krever spesialkompetanse og kunnskap om både vegen og veghistorisk tørrmuring.

Prøv i så stor grad som mulig å gjøre arbeidet slik de ville ha gjort det da den opprinnelige brua ble bygd. Bruk samme teknikk og samme materialer så godt det lar seg gjøre. Unngå moderne materialer som knotteplast istedenfor never og trykkimpregnerte materialer istedenfor naturlig impregnert treverk. Vær nøye med detaljene. Dersom resten av brua er laget «autentisk», ser det merkelig ut med maskinproduserte spiker istedenfor håndlagde spiker eller trepluggar.



Bruhaugane bru langs Den trondhjemske postvei i Gulen kommune, Vestland, ble bygd så tidlig som i 1788. Flomvann hadde løsnet stein inni et av brukarene, og som bildet viser sto brua i fare for å kollapse. I 2019 ble brua restaurert. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

## Store og Vetle Sokni bru



Utsnitt fra brutegning som viser Store Sokni bru sett fra siden. Illustrasjon: Statens vegvesen

De forskjellige generalvegmestrene lagde veginstruksjoner for sine områder. Litt som dagens vegnormaler. Der står det hvordan veger og bruer skulle bygges, og regler som gjaldt langs vegen – svært nyttig under en restaurering. De ulike veginstruksene var ganske like, med enkelte variasjoner. Et eksempel på en slik instruks er den som generalvegmester Johannes Christopher Hammer gav ut for Bergens Stift i 1794 (Hammer, 1794).

Da det skulle restaureres bruer til Den bergenske kongeveg i Galdane i Lærdal kommune, Vestland, ble det ut fra generalvegmester Hammers utførlige beskrivelse laget nye tegninger av hvordan bruene kan ha sett ut. Tegningene er i dag godkjent av Vegdirektoratet som underlag for offisielle bruer som kan brukes på tilsvarende historiske veger som skal ha samme uttrykk.

Store Sokni bru og den mindre søsterbrua Vetle Sokni bru ble bygd i 2015 og 2016, mest mulig slik vi tror en kongevegbru kan ha sett ut på slutten av 1700-tallet. Grunnformen brukes fremdeles i dag, men detaljene har endret seg gjennom århundrene. Siden det trolig er over 200 år siden sist en slik bru ble bygd, er Soknebruene gode studieobjekt for andre bruforskere. Samtidig er det som alltid viktig å være kildekritisk og huske at dette er en tolkning av brutypen. Ingen vet sikkert hvordan den har sett ut.

Ikke alle har mulighet til å restaurere gamle bruer så autentisk som prosjektet Kongevegen over Filefjell kunne gjøre med Store og Vetle Sokni bru. Men alle kan gjøre noen grep for å få bruene til å bli mer estetiske og tidsriktige enn enkleste løsningen tilsier.



Sålestokkene ble boltet, ikke skrudd fast. Alle bolter og spiker i brua er håndsmidd på smedlinja til Hjerleid Handverksskole. Foto: Bjørn Olav Jaggi/Statens vegvesen





Store Sokni bru, nesten ferdig. Den mangler bare et lag med tjære og utsmykning på de fire endestolpene. De skal, etter Hammers Instrux fra 1794 ha kongens monogram, brunavn, navn på brubygger og årstall. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Til venstre: Kjell Stende i byggmesterfirmaet Alle Gode Ting Er Tre smører tjære på stolpehull. Til høyre: Langåsene dekkes med never før støene/utspringerne legges oppå. To tyske wandergessellen var med på brubyggingen, og førte dermed videre en eldgammel tradisjon som også fantes i Norge tidligere. Begge Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Dersom du ikke skal rekonstruere den eldre brutypen, men planlegger å sette opp en moderne bru langs en historisk veg, må utformingen velges med omhu. Brua må ikke bli unødig stor i forhold til hindringen som skal forseres, og den må passe inn i landskapet sammen med den gamle ferdselsåren. En hengebru over en frådende elv kan kanskje

være en god idé dersom den originale brutypen er borte. Men pass på at du ikke ødelegger historiske spor, for eksempel eldre brukar, i arbeidet med landfestene. Dreier det seg om en førreformatorisk veg, bør grunnen ved brufestene undersøkes arkeologisk før det bygges ny bru. Kanskje det er mulig å montere brua litt på siden av det opprinnelige brustedet?

## Pliktarbeid og entreprenører

**Licitation.**  
 Løverdagen den 23de Januar Kl. 11 afholdes, efter Bei-  
 Inspecteur Capt. Ingiers Begjæring, paa Gaarden Overland  
 i Østre-Bærum Licitation over Opførelsen af en ny Steenbroe  
 over Overlands-Elven imellem Overland og Houg samt Has-  
 lum, efter Conditioner, som fremlægges ved Licitationen.  
 Stabæk, den 4de Januar 1836. P. F. Helgen.

Kilde: Den Norske Rigtstiede, 4/1 1836.

Mens arbeidet med de offentlige vegene ofte var pliktarbeid for bøndene, ble byggingen av bruer gjerne satt ut på anbud, «licitationer», til entreprenører. Den som ga det beste tilbudet, fikk jobben, omtrent slik man lyser ut entrepriser i dag. Grunnen til denne forskjellen var at bruene var mer kompliserte å bygge, og at man var avhengig av at de holdt mål. De var mer utsatt for naturkreftene, og konsekvensene langt større dersom de ble ødelagt. At byggherren ikke fikk betalt før brua var ferdig og myndighetene hadde inspisert og godkjent den, gjorde også sitt til at entreprenøren ikke jukset med dette arbeidet. Derfor vil du i dag se at noen av de gamle bruene, eller brukarene, er bedre utført enn resten av vegen. Det gjelder spesielt på vegger bygd før midten av 1800-tallet. Brusteinene er ofte mer tilhogde og tettere enn steinene i en vegmur bygd på pliktarbeid. Slike historiefortellende trekk er viktige å ta vare på. Leter man i generalvegmasterarkivene eller andre offentlige kilder, kan man også være heldig og finne ut hvem som faktisk utførte arbeidene (se kapittel 13 *Kilder*).

Lisitasjonene ble kunngjort i avisene, og interessenter kunne møte opp for å høre om prosjektet, stille spørsmål og eventuelt gi tilbud.

23/1 1836 ble en slik lisitasjon holdt for den nye steinbrua over Øverlandselva i Haslum i Bærum.



Øverlandsbroen i Bærum (Viken) sto ferdig i 1838, og er et flott syn den dag i dag. Foto: Jan Adriansen/Sweco





Årnes bru, over Nordalselva i Årnes i Åfjord kommune i Trøndelag, sto ferdig 1918 og var et godt utført håndverk. 100 år senere, i 2018, ble brua revet og de vakre brukarene brukt som del av elvefyllingen. Kunne de i stedet vært spart og brukt som et kulturminne i bygda?  
Foto: Joakim Brevold/Helge Bueng, Brevoldsamlingen



### 8.14 Gjerder og grinder

Gjerder har vi både på og langs vegene. De som finnes *på* vegene, er satt opp av sikkerhetsmessige hensyn, og regnes med til vegtilbehøret, som en del av selve vegen. Til å begynne med fantes de først og fremst i bratte og farlige parti, men etter hvert ble de vanligere på hele vegstrekningene. Gjerder *langs* vegen kunne ha flere funksjoner. De kunne være grensemarkeringer mellom gårder eller mellom innmark og utmark, fungere som stengsel mellom veg og dyrket mark, eller være satt opp for å hindre beitedyr i å komme opp på vegen. Fra gammelt av var beiting forbeholdt utmarka, og flyttingen av dyr inn og ut fra gården gjorde at man fikk ekstra mange gjerder langs innmarka.


Sannsynligvis var gjerdene på de eldste vegene laget av tre, og også tidlig av stein. Med tiden kom metallgjerdene, og i nyere tid gjerder av betong og andre materialer.

Tregjerder fantes det mye av langs vegene, men de er ofte råtnet bort. Der behovet for gjerde fremdeles er til stede, er tredelen gjerne erstattet av nyere materialer som vaiere, trådnetting eller liknende. Det kan man også finne på kombinasjonsgjerdene der man hadde et tregjerde oppå steingjerdet.

Skigarden var vanlig på Østlandet og i Trøndelag, og fantes også andre steder i landet. Den er et enkelt gjerde laget av trestaurer og skier (kløyvde trestammer), oftest av gran. Å sette opp og stelle en skigard er ikke så komplisert, men relativt arbeidskrevende. Staurene og skiene råtner etter hvert, særlig ned mot bakken, og må jevnlig byttes ut. Men dersom vegen opprinnelig har hatt en langsgående skigard, er det i de fleste tilfeller riktig å videreføre tradisjonen.



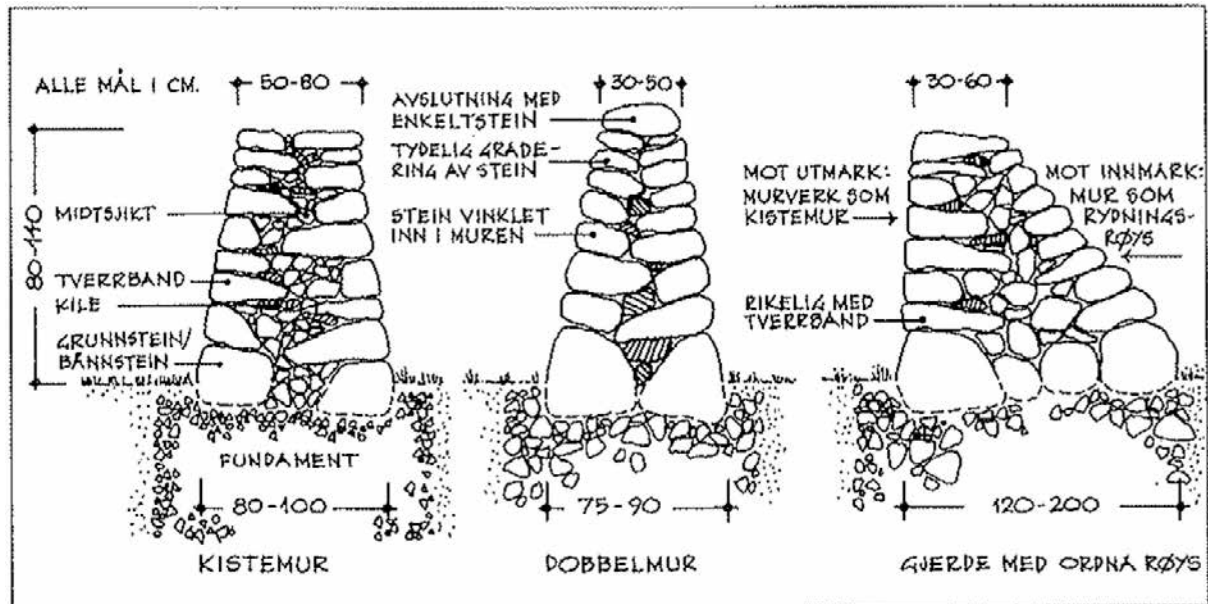




“Garðr er granna sættir (et gjerde  
skaper fred mellom naboer)

GULATINGSLOVEN

«Ein skigard kan 'kje vara evig, veit du» (sitat  
av Josef Larsen). Skigard langs veg ved Mjøsa i  
Ringsaker kommune i Innlandet i 1906.  
Foto: Anders Beer Wilse/Nasjonalbiblioteket



Skisse som illustrerer de tre hovedtypene steingjerder. Dersom du må hugge til stein under reparasjon av et steingjerde, bør bearbeidingssporene helst plasseres inni muren. Det reduserer de visuelle endringene, og beskytter samtidig eventuelle svekkete deler av steinene mot forvitring og andre ytre påvirkninger. Illustrasjon: Mari Kollandsrud/Marthsinsen, 2002

Der gjerdene krysset vegen, satte man opp grinder, en port eller et le som kan åpnes og lukkes av reisende på vegen. Grindene må være enkle å bruke, også for turgåere, gjerne med en selvlukkende mekanisme – slike var faktisk vanlige allerede på 1700-tallet. For eksempel beskrev generalvegmeister Hammer i sin veginstruks for Bergen stift fra 1794 hvordan grinder skulle bygges, og hvordan låsemekanismen skulle være (Hammer, 1794). Slike veginstruks kan være gode utgangspunkt for videre arbeid.

Av gjerdene er steingjerder eller steingarder de mest bestandige, og den gjerdetypen man oftest finner igjen langs vegene. Det finnes tre hovedtyper steingjerder: kistemur, dobbelmur og ordna røys. Tørrmurer Espen Marthsinsen forklarer forskjellen mellom de tre hovedtypene (Marthsinsen, 2002):

- Kistemuren består av to likeverdige murvanger med fyllmasse mellom vangene. Det legges inn tverrbånd med jevne mellomrom: stein som binder murliv, den synlige delen av muren, sammen med fyllmassene i kjernen. De stabiliserer, fordeler krefter og oppretter likevekt i murverket. Sidene på steingjerdet traseres likt som en del av stabiliseringen. At muren skråner, hindrer også utrasing. Steinen i murlivet har ofte en brutt karakter, og er sjelden gradert etter størrelse. Gjerdet preges ofte av tydelig horisontale skift med mange forband.
- Dobbelmuren er smalere og har ikke noe etablert midtsjikt. Den enkelte stein blir lagt med større vinkel enn i kistemuren, og de heller inn i muren. Traseringen skiller seg også fra kistemuren ved at den er slakere. Graderingen av stein er finere og tydeligere,





Steingard i kistemur langs veg i Grungedal i Vinje kommune i Vestfold og Telemark, i 1871.  
Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)

bortsett fra skiftet med grunnsteiner som danner et sprang med sine grove størrelser. Eksemplet viser avslutning på toppen med én enkelt stein.

- Steingjerde med ordna røys er den tredje typen. Siden som vender mot utmark mures som kistemur, med mange tverrband, mens det mot innmark er lagt opp stein tilsvarende en rydningsrøys. Der blir det brukt stein som ikke egner seg til muring.

Steingjerder er ressurskrevende å sette opp, men til gjengjeld holdbare når de først er på plass. For å spare arbeid, og ved mangel på stein, kunne man kombinere steingjerdene med et gjerde av tre på toppen. I dag er som regel tredelen borte, men disse gjerdene kjennes igjen på den lave steinmuren.

Stein var lett tilgjengelig og billig materiale, så stabbesteiner var en god løsning både for bønder

og andre vegbyggere. Stabbesteinene er oftest satt rett oppå steinene i vegmurene uten å være boltet fast. Det gjør dem sårbare for både trafikk og hærverk, da de med litt kraft kan veltes. De var vanlige på 1800-tallet, men ble erstattet av trafikk sikrere alternativer som betongkanter utover på 1900-tallet. Fremdeles finner man en del stabbesteiner langs vegene, dels på veger i drift, men mest på nedlagte, historiske veger.

Metallgjerder ble vanlig fra siste halvdel av 1800-tallet. De kunne både stå selvstendig og oppå stabbesteiner, etter hvert også oppå støpte fundament. Metallgjerdene på større veger var gjerne av støpejern. Trådgjerder og gjerder av betong og liknende er stort sett nyere typer.

I dag kan gjerder og grunder bli satt opp langs gamle veger av historiske grunner, men også av hensyn til beitedyr, innmark, for å kanalisere





Rekkverket i Vindhella i Lærdal kommune i Vestland, langs Den bergenske hovedveg, ble satt opp rundt 1846. Siden rekkverksstolpene ble satt opp for hånd, varierer de litt i avstand. For å være sikker på å treffe rett, merket man derfor listene mellom dem med nummer. Små, men viktige detaljer i kulturhistorien til vegen. Foto: Jan Adriansen/ Statens vegvesen

ferdsel og av andre praktiske årsaker. Man bør i så fall studere de lokale gjerdetypene, og vurdere om det skal lages en kopi eller velges en moderne versjon. De bør så vidt mulig bygges av naturmateriale som stein og tre. Flere firma har spesialisert seg på å produsere ulike tradisjonelle gjerder, men det er ikke så vanskelig å lage dem selv, bare tidkrevende.

Pass på at gjerdene settes opp på *utsiden* av veggroftene, slik at de ikke skaper problem for dreneringen. Da blir det i tillegg lettere å vedlikeholde grøftene. Har vegen et formelt vern, kan det være restriksjoner på hva man får lov til å gjøre langs den (se kapittel 11.5 *Hjemler for tiltak* om grannegjerdeloven m.m.).

### 8.15 Vegtilbehør

Vegtilbehør er kulturminner som er en del av vegen, for eksempel lysstolper, stabbesteiner, gjerder på vegen (se kapittel 8.14 *Gjerder og grinder*), merkesteiner, varder, skilt og brygger.

Dersom vegen har et formelt vern, er gjerne disse også med i vernet. Uansett er de viktige historiefortellere, og bør bevares så langt det lar seg gjøre. Unntaket kan være dersom dette vegtilbehøret ikke er relevant for den historiske delen av vegen. Men historien er en levende prosess, og det kan være vanskelig å avgjøre hva som er relevant for den helhetlige forståelsen av vegen. Rådfør deg derfor med kulturmiljøforvaltningen for å finne ut om noe av vegtilbehøret ikke hører med til den verneverdige delen av kulturminnet.

#### 8.15.1 Vegmerker

På de eldste vegene finner vi stort sett to typer vegmerker: vegvisere og rodemerker.

Vegvisere kan være retningsvisere, milesteiner som viser avstander, navnermerker og liknende. De gir opplysninger som kan være nyttige for den reisende. På eldre bruer finner man for eksempel ikke sjelden navnet på brua og årstallet den ble bygd.



Milestolpe av tre, Jondal kommune, nå Ullensvang, i Vestland.  
Litografi av Johannes Bartholomäus Duntze, 1848/Norsk folkemuseum



De eldste bevarte milesteinene vi kjenner i Norge er fra 1687. Denne står i dag på Norsk folkemuseum. Steinen ble i 1906 funnet i to deler – den ene i en trapp, den andre i en bekk i nærheten – på gården Griserud i Lier kommune i Viken. Den har stått langs den første offentlige kjørevegen i Norge, Sølvveien (Kongevegen) mellom Kongsberg gruver og Christiania. Foto: Cathrine Thorstensen/Norsk Vegmuseum

**Milestolper** (milesteiner, milepåler, milestøtter) er vegvisere som viser avstanden til byer, skystasjoner, ferjesteder eller andre viktige merkepunkt langs vegen. De ble laget i både tre, stein og metall. Noen var enkle, andre forseggjorte. I Norge kom milestolper i bruk etter at loven om skyssvesenet ble innført i 1658. De eldste milesteinene kunne også ha kongens monogram og årstall hogd inn.

Milesteinene ble plassert på steinfundament langs hovedvegene etter hver landmil, som skulle tilsvare 11 295 meter. Men i praksis varierte avstanden mellom dem alt etter hvor man befant seg i landet. I boka «Det Kongelige Norge, fremstillet efter dets naturlige og borgerlige Tilstand», som kom ut i 1763, forteller forfatteren om merking på vegene i Norge:

*Paa Kongeveiene og andre offentlige og alfare Veie staae, foruden Milepæle, ogsaa gemenligst*

*Veivisere, som bestaae i oprettede Stene eller Træer hvorimellem man skal fare, hvilket er gjort derfor, at Fremmede og Ukiendte skal ikke ride feil; men naar de vil give Agt derpaa kan altid holde den rigtige Vei. Paa Tverrveie ere paa sine Steder Stolper oprettede med Tavler, hvorpaa er maled hvor hver Vei skierer hen, og en Haand der med Pegefingeren viser did. Milene, endog i Aggershus Stift, ere ei aldeles lige lange, dels af de Opmaalendes Uagtsomhed, deels av Bøygdernes Beliggenhed hvor Heste skal skiftes. Milene Søndenfjelds synes at vare længre end de Nordenfjeldske. Paa Jedderen ere de nøie opmaalede, og ihvorvel de tilforn ogsaa bleve regnede som maalte Mile, bleve de meget forandrede, saa at nogle bleve kortere og nogle længre, hvilket viser at den gamle Opmaaling var ikke skeedt med beste Agtsomhed. (Jessen, 1763:660–661)*

Varder og reiste steiner kunne være helt nødvendig for å finne fram på eldre vegfar. Vi kjenner til vardeveger helt fra forhistorisk tid, der vardene var selve retningsviserne for hvor ferdselsvegen gikk. Men varder har også kommet til som følge av at vegen passerer området. Mange av vardene kan være førreformatoriske, og dermed automatisk fredet, men de kan være svært vanskelige å datere. Ha derfor som utgangspunkt at varder uten en helt sikker datering kan være fredet, slik at det ikke er lov å merke eller endre dem. Endring inkluderer å bygge opp delvis nedraste varder.

kulturminner og må få ligge i fred. Men varder har også en viktig sikkerhetsfunksjon. For eksempel redder DNTs nettverk av varder mange fra å gå seg vill i fjellet. En utfordring i dag er at ubetenksomme reisende bygger opp egne varder, nærmest som små monument over at man har vært på plassen. Dette undergraver vardenes opprinnelige funksjoner og historie, og kan i verste fall misvise og utgjøre en sikkerhetsrisiko i fjellet.

Varderekken mellom Turtagrø i Luster kommune i Vestland og Krossbu i Lom kommune i Innlandet har vært en god vegviser for mange opp gjennom årene. Her fotografert i 1937.  
Foto: Anders Beer Wilse/Nasjonalbiblioteket (redigert)





Fire tommelfingerregler om varder er:

- Ikke bygg nye varder dersom de ikke har en funksjon for ferdselen.
- Ikke ta stein fra historiske varder.
- Ikke bygg om historiske varder. La dem få ligge som kulturhistoriske vitnesbyrd.
- Ikke sett nye merker på gamle varder. Finn heller alternative måter å merke på dersom det er helt nødvendig.

På vintervegene, spesielt over fjellet, kunne staker settes opp for å vise veg. Stakene er borte i dag, men det er fremdeles mulig å finne steinfundament der de har stått. I noen tilfeller kan disse forveksles med enkle varderekker. Se eksempel på slike fundament i rammeteksten *De store, små tingene* under kapittel 6.2.3 *Vegens tilstand*.



Ferdselsvegen mellom Valldal og Åndalsnes i Møre og Romsdal har vært viktig gjennom århundrer. Først som sti, deretter mer bygd kløvveg i 1905, før kjørevegen med den kjente Trollstigvegen åpnet i 1936. I dag finnes det mange «moderne» varder langs vegen, og det er ikke enkelt å identifisere de opprinnelige som ledet veg.

Foto: Henriette Linge/Universitetet i Bergen, Institutt for geovitenskap

“ Den alfare Kongevei over Dovrefield er end og farlig naar sterk Snee er falden; der ere paa Siden satte høie Træpæle for at vise Veien.

JESSEN, 1763:648



Kamperhamrane er et fjellpass i Sunndal innerst i Stryn kommune i Vestland. Her gikk en av de eldste kjente ferdseisvegane mellom Øst- og Vest-Norge. I det bratteste skaret er det oppmurt over 3 000 trappetrinn, som vi ikke kjenner alderen på. Disse ble restaurert i 2013. På toppen ses en av de livsviktige vardene langs ruta. Foto: Bjørn Dalen/Statsforvalter i Oppland

Rodemerker, eller rodesteiner, forteller hvem som hadde ansvar for stell og vedlikehold av vegstrekningen fra steinen og fram til neste rodestein. Disse merkene var som regel enkle steiner med en flat side der opplysninger var hogd inn. De kunne også bestå av tilhogde stokker, men disse finnes det svært få igjen av. Som regel kunne man lese rodenummeret eller gårds- og bruksnummeret på eiendommen på merket, og noen ganger lengden på roden.

I dag er mange av de eldste vegmerkene borte. Men fundamentene kan ofte finnes, så hold øynene åpne. I tillegg til å være en del av vegen, kan slike merker og markeringer hjelpe oss å finne vegen og indikere hvor gammel den kan være. Vegmerkene kan være satt opp senere, så de er ikke nødvendigvis bevis for alderen på vegen.

På yngre veger eller veger som har vært brukt opp mot vår tid, er det tradisjonelle vegskilt som dominerer. De kan vise fartsgrenser, grenser mellom kommuner, fylker og stift, navn på veger og steder eller vegelement som bruer og tunneler, avstand til steder langs vegen eller annet man bør være oppmerksom på undervegs.

Skilt som skal tas vare på, må stelles med omhu. I mange tilfeller vil det være nok med en god vask





Tradisjonelt har samisk vegmerking gjort lite ut av seg. Det kan skyldes både at samene ofte kjente så godt til områdene at vegmerking var unødvendig, og at man ikke skulle lage store spor etter seg i naturen. Vær derfor ekstra oppmerksom på enkle vegmerker som disse steinene langs en ferdselsveg på Lifjell i Trøndelag.  
Foto: Aina Bye/Ai naturfoto



Denne rodestolpen er bundet fast til et tre og fundamentert i løse steiner. Ukjent sted, mellom 1880-1913.  
Foto: Robert Collet/Nasjonaltbiblioteket (redigert)





Båtstøet ved Trælevikjæ i Alver kommune i Vestland er del av Den trondhjemske postvei, som ble bygd her rundt år 1800. Alt i 1852 ble postvegen lagt om til Hundvin, litt lengre ut i fjorden. Der fikk postbåten postbrygge. I Trælevikjæ er det gamle postbåtstøet bevart som et minne om den tidlige postvegperioden. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



Den 180 meter lange steinbrygga (båtvorren) i Øksfjord i Loppa kommune i Finnmark, kalles lokalt for Moloen, og ble bygd i 1910, som enden på et vegprosjekt. Lengden gjør at man kunne fortøye ved den i både flo og fjære, og den kunne romme mange båter. Foto: Anlegg Nord AS



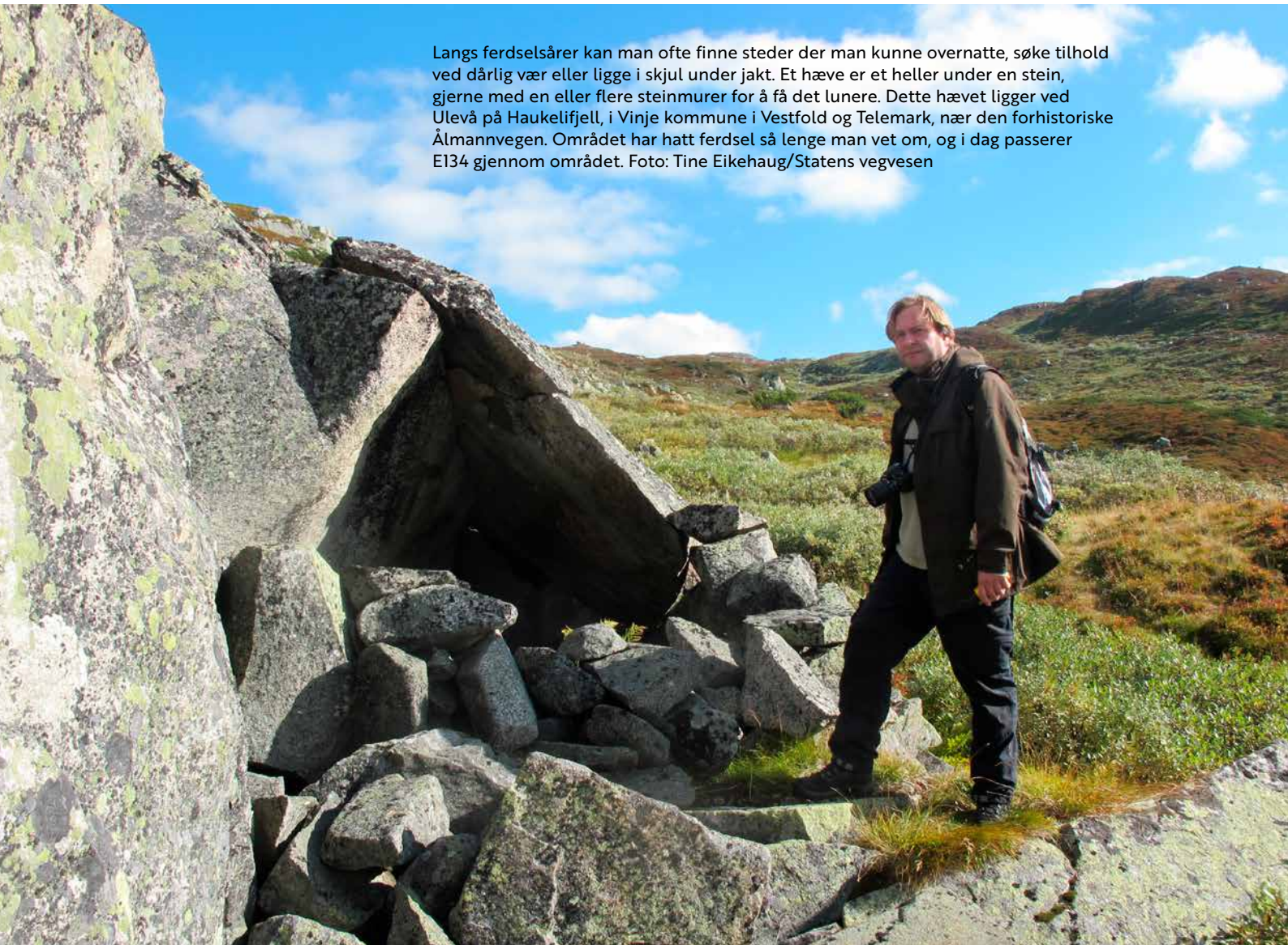
som ikke tar maling. Men i noen tilfeller trenger skiltene å restaureres eller fornyes. Da er det viktig at det gjøres på rett måte, slik at de ikke endres.

Langs kysten, spesielt på Vestlandet med fjorder og øyer, har mange av vegene hatt strekninger over sjøen. Kulturminner som brygger, båtdrag, ferjeleier og kaianlegg er viktige tilknytningspunkt for landevegen ved overgangen til sjøen.

### 8.16 Vegrelaterte kulturminner

Vegrelaterte kulturminner har kommet til som en direkte følge av byggingen eller bruken av vegen. Det kan være varder (se kapittel 8.15 *Vegtilbehør*), stein-, grus- og sandtak, kongemonogram, innhogde årstall, hus eller ruiner relatert til vegen (smier, arbeiderboliger, hus for overnatting osv.), naust, mineborhull, hvilesteiner, liksteiner (sted hvor kisten med den døde ble satt så bærerne fikk hvile på veg til kirken), melkeramper, rasteplasser osv.

Langs ferdselsårer kan man ofte finne steder der man kunne overnatte, søke tilhold ved dårlig vær eller ligge i skjul under jakt. Et hæve er et heller under en stein, gjerne med en eller flere steinmurer for å få det lunere. Dette hævet ligger ved Ulevå på Haukelifjell, i Vinje kommune i Vestfold og Telemark, nær den forhistoriske Ålmannvegen. Området har hatt ferdsel så lenge man vet om, og i dag passerer E134 gjennom området. Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen







Der de gamle vegene kombinerte landvegen med strekninger over vann, var det noen ganger egne naust til båten man brukte. Dette postvegnaustet i Postvågen i Gulen kommune, Vestland, tilhørte Den trondhjemske postvei mellom Bergen og Trondheim. Postvegbyrgga sees til høyre. Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen

Hold et øye med disse kulturminnene også, slik at de ikke blir skjult av vegetasjon eller ødelagt på annet vis. De er en viktig del av historien. Dersom du oppdager ukjente vegrelaterte kulturminner, bør de registreres, plottes inn på kart og legges inn som en del av driftsplanen. I en kulturmiljøplan eller reguleringsplan som innbefatter den historiske vegen, bør også vegrelaterte kulturminner vurderes vernet.

Grus- og sandtak er typiske vegrelaterte kulturminner. Til de bygde vegene var det behov for store mengder fyllmasse og vegdekke, først og fremst da de ble laget, men også til vedlikeholdet senere. Massene ble hentet så nær vegen som mulig, der det fantes brukbar grus og sand. Dersom man ser etter, vil man oppdage sporene etter disse massetakene som groper der sanden eller grusen er tatt ut, og mange steder også hauger med større stein som er rensket bort. I dag er disse sporene verdifulle kulturminner, og viktige historiefortellende

element som viser hvilke masser som ble brukt i vegbyggingen. De bør i størst mulig grad få ligge i fred. Det samme gjelder røyser og steinbrudd der man tok ut byggestein til vegen. Skal vegen restaureres med lokal sand, grus eller stein, bør man finne andre kilder enn de historiske massetakene.

Med vegene vokste det fram et behov for overnatting, servering, transport og liknende. Vi fikk skysstasjoner og herberger, senere også landhandlere, bensinstasjoner og annen bebyggelse langs vegene. Dette er også vegrelaterte kulturminner, men de er ikke alltid like enkle å inkludere i veghistoriske prosjekt.

Hestens bensinstasjon, hestedrikkekarret (vanningstrau, driftetrøer), kan vi derimot ta med i prosjektet. Fremdeles finnes enkelte drikkekar av tre, og litt flere av stein, langs vegene. De står gjerne ved en mindre bekk eller et oppkomme, og ga en kjærkommen hvil for de firbeinte. Det





Hestedrikkekaret ved vegkrysset mellom Suldal, Odda og Haukeli i Røldal i Ullensvang kommune, Vestland, finnes fremdeles. Det samme gjør de to vegvisersteinene på bildet fra 1880-1910, men de er i dag flyttet til andre steder i bygda. Foto: Marthinius Skøien/Nasjonalbiblioteket



var også mange slike drikkesteder som ikke hadde fysiske drikkekar for dyrene.

Vegrelaterte kulturminner knyttet til tro og tradisjon lar oss komme litt nærmere inn på tankeverdenen til de reisende. Eksempel på dette er brudlene, som er en type kulturminne vi til nå bare kjenner fra vegfarene over fjellene i Agder, og tilgrensende områder av Telemark og Rogaland. Et annet eksempel er varpene, som ble til langs vegfar over hele landet.



Brudle, eller brudled, er lange steinrekker på flate berg langs gamle ferdselsveger. Ordet betyr brudefølge, og man tror de skal representere deltakerne i brudefølget som skulle over fjellet i giftemål. Brudle er kjent fra 1600-tallet, og det siste kjente brudle ble lagt i 1916. Dette doble brudle er fra Jostdalsheia, på ruta mellom Sirdal kommune og Kvinesdal kommune i Agder, og inngår i Riksantikvaren og DNTs prosjekt Historiske vandreruter.  
Foto: Åse Bitustøl/Riksantikvaren

Forhistoriske gravminner og gravfelt kan være knyttet til gamle ferdselsveger, gjerne til kommunikasjonsårer som gikk over lengre avstander. De finnes både nær gårder, ved jordbruksområder, langs leia på vannet og i utmarka. En del av dem er lagt på steder der ferdselen rent topografisk måtte gå. Selv om man arbeider med en nyere veg, må man være oppmerksom på at gravhauger og gravfelt kan ligge inntil vegen, fordi den følger en gammel trasé. Dette gir samtidig en mulighet for en antatt datering av ferdselen.



Gravminner kan indikere tidligere ferdsel. Denne gravhaugen ved Solem på Byåsen i Trondheim ligger kloss inntil en eldre ferdselsveg.  
Foto: Kjersti Tidemansen/privat

**Et varp**, også kalt verp eller kast, er en haug med stein eller kvister som er oppkastet langs en veg. Varpene ble til ved at passerende kastet på en ny stein eller pinne for å markere eller minnes en spesiell hendelse. Ofte var det snakk om dramatiske ulykker og død, men det kunne også være fødsler, bryllup og liknende. Varpene fantes i tillegg på steder der man trengte spesiell beskyttelse for å komme forbi. Kanskje på grunn av naturlige farer langs vegen, eller fordi man fryktet huldrefolk eller liknende i nærheten. Mange sagn er knyttet til varpene, og etter tradisjonen måtte man ikke passere uten å kaste

på en ny stein eller kvist. Kvistvarpene råtnet bort, men mange steinvarp finnes fremdeles rundt i hele landet.

Steinvarpet på bildet finnes langs Gamle Byveg over Bygdeheia, mellom Kyrkjebygd og Vormelid i Åseral kommune i Agder. Vegen ble bygd i 1830-årene som kjøreveg, og var i bruk til 1879. Varpet, som ligger ved en bratt bakke kalt Hestesprengen, skal etter tradisjonen være lagt opp etter at en mann ved navn Lars Knutsson Handeland ble funnet forkommen der i 1856. Han døde senere av skadene. Kilde: Hageland, 2000.

Foto: Tor Reidar Austrud/Åseral kommune





## Bautasteiner og runesteiner



Sjosteinan i Forollhogna nasjonalpark er ett av mange merker man kan finne langs den gamle ferdselsåren over Farmannsfjellet mellom Kvikne i Innlandet og Soknedalen i Trøndelag. Ingen vet hvor gamle disse syv bautaene er, eller hvorfor de står der. Men et sagn forteller at de er til minne om et brudedefølge som omkom i vinterfjellet.  
Foto: David Berg Tuddenham/Trøndelag fylkeskommune

Mange av jernalderens bautasteiner er reist nær gamle ferdselsårer, de fleste i tilknytning til graver eller gravfelt. I eddadiktet Håvamål, som trolig skriver seg fra yngre jernalder, forteller strofe 72 om bautasteiner langs vegene (tolket fra norrønt av Ødegaard, 2013):

Godt å ha son  
om seint han vart fødd,  
og etter at far hans fall frå.  
Sjeldan ein bauta  
står ved vegen  
som ikkje er sett opp av son.

Strofen viser hvor viktig det var å ha noen som kunne føre slekten videre (og hedre sine forfedre). Den synliggjør også at vegene hadde en viktig rolle helt tilbake i jernalderen. Slikt sett er en bautastein både et vegrelatert kulturminne og en annen opplevelse undervegs.

Bautasteinene er ett av mange eksempel på kulturminner som kan hjelpe til med å lokalisere og datere en veg. De kan med litt tilrettelegging og informasjon gjøre opplevelsene rikere for dem som skal bruke ferdselsåren.

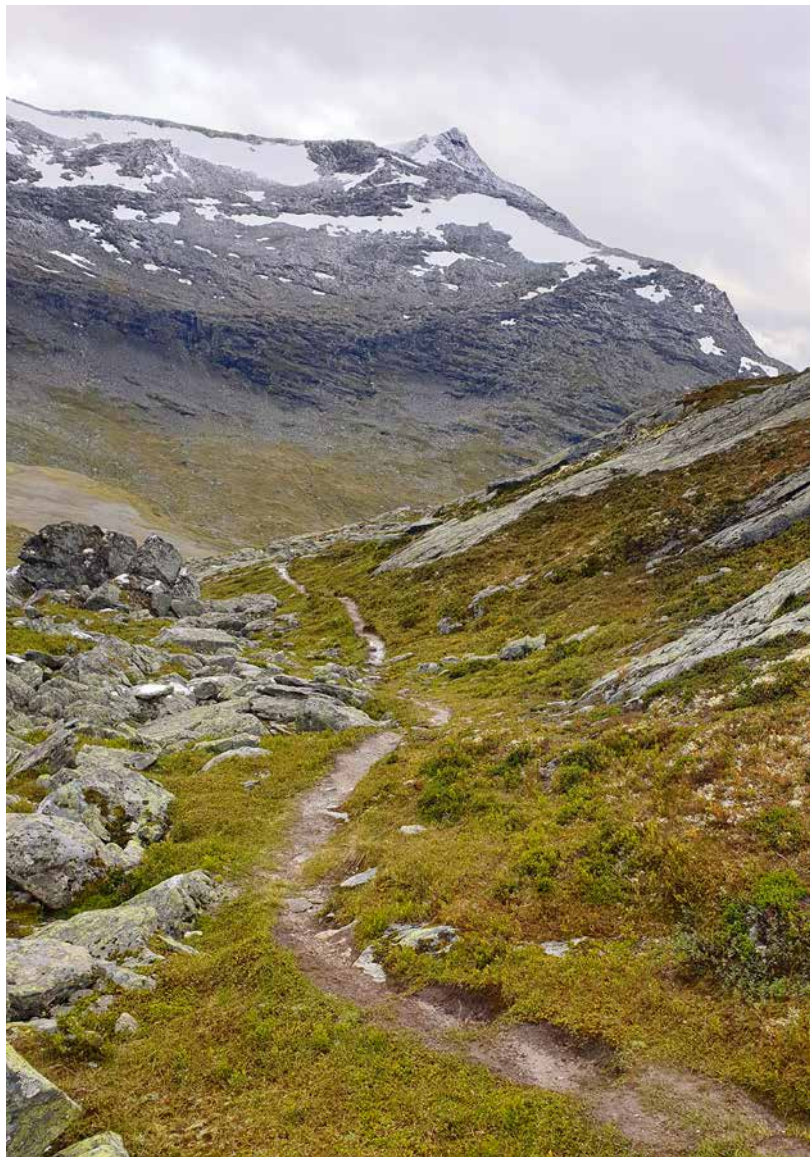
Dynnasteinen er en runestein fra ca. 1040–1050, funnet på gården Nordre Dynna i Gran kommune på Hadeland, Innlandet. Steinens spennende ornamenteringer på framsiden regnes blant Norges tidligste spor etter kristendommen. Men i veggammenheng er det runeinnskriften på siden som fanger interessen. Den er tolket slik: «Gunnvor Tryriksdatter gjorde bru etter Astrid, datteren sin. Hun var hendigste møy på Hadeland». Gunnvor bygde en bru til ære for sin avdøde datter Astrid. Dynnasteinen står nå utstilt på Kulturhistorisk museum i Oslo.  
Foto: Ann Christine Eek/Kulturhistorisk museum, UiO

### 8.17 Andre opplevelser undervegs

De fleste veger og vegfar går gjennom områder der det kan være mange andre opplevelser. Finnes det andre kulturminner og kulturmiljø her, eller flotte naturattraksjoner? Kan det ha vært tradisjonelle handelsplasser eller danseplasser mellom bygder? Finnes det sagn og historier knyttet til vegen? Vil turgåeren få en finere utsikt hvis vegetasjon fjernes litt utenfor vegen? Tenk på om noe av dette kan tilrettelegges for å gjøre totalopplevelsen større. Det skal kanskje ikke mer til enn å rydde en enkel sti og sette opp et skilt som leder til en badeplass, eller montere en benk der man kan sitte og spise nisten og skue ut over dalen.



Historier om skålgroper, som her på Oppdalsstølen i Vang kommune i Valdres i Innlandet, er eksempel på kulturminner som enkelt kan gi vandringen på gamle veger en ekstra dimensjon. Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen



Vegen er et viktig element i landskapet, og mange steder går det gamle vegfarene gjennom rike natur- og kulturlandskap. Når man skal arbeide med tilrettelegging av en gammel veg, må man derfor også ta hensyn til områdets egenart og særpreg på en helhetlig måte. Her i Jostedalen i Luster kommune i Vestland kan man ikke gjøre store endringer langs det gamle vegfarene uten at det endrer opplevelsen. Foto: Liv Byrkjeland/Statens naturoppsyn Luster





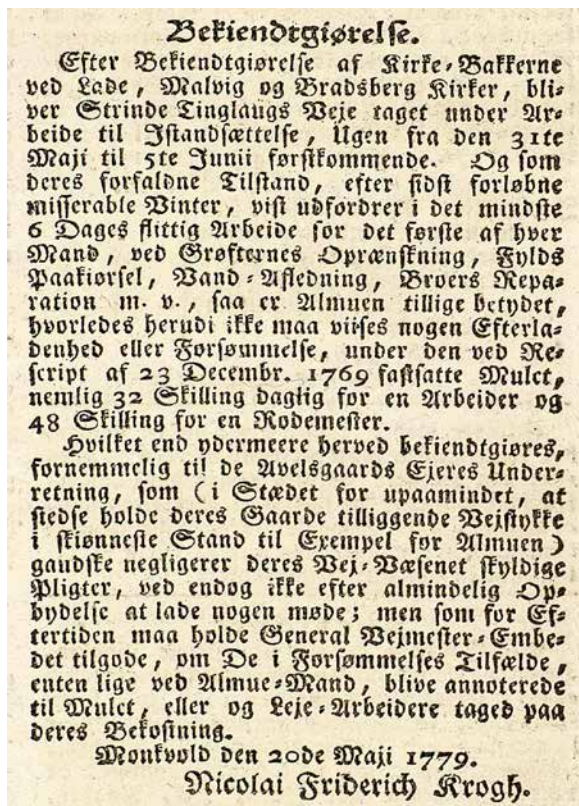
## 9. FRAMTIDIG DRIFT OG VEDLIKEHOLD



Vedlikehold av vegdekket var en av oppgavene som ofte lå på bøndene langs vegen. Noen hadde mer kreative måter enn andre for å jevne ut sporene etter hest og kjerre. Her fra Valdres i 1907.  
Foto: Anders Beer Wilse/Nasjonaltbiblioteket (redigert)



Alle vegger og vegfar trenger vedlikehold for å holde ønsket standard. Ellers vil de raskt gro igjen, utsettes for erosjon og andre problem. Jevnlig vedlikehold reduserer også faren for store, kostbare reparasjoner. Driftsfasen krever ulike typer skjøtsel og tilsyn for henholdsvis bygde vegger (med mange tekniske element) og oppgatte vegfar (med færre ting å ta hensyn til). Ytre påvirkninger som økt bruk og endret klima vil også påvirke hvor mye vedlikehold og tilsyn som er nødvendig. Du



Nicolai Friedrich Krogh, generalvegmester i Thronhjems og Bergens stifter, innkalte i 1779 allmuen til seks dagers pliktarbeid på vegene i Strinde Tinglaug (del av dagens Trondheim kommune). Dette ble kunngjort på kirkebakken ved Lade, Malvik og Bradsberg kirker, og i «Tronhiems Adresse-Contoirs Efterretninger» den 21/5 1779, som vi kan lese her.

må med andre ord tilpasse det årlige driftsnivået til vegens behov. Ikke minst skal forvaltning, drift og vedlikehold skje på en måte som er tilpasset vegminnets egenart og tåleevne.

Så lenge vi har hatt lover her i landet, har de vært med på å regulere vedlikeholdet av vegene; først de fire landskapslovene fra førkristen tid, deretter Magnus Lagabøtes landslov av 1272, og seinere mange nye veglover. Vedlikeholdsansvaret ble ofte lagt på bøndene, og om jobben ikke ble gjort etter forskriftene, ventet bøter.

For vegger og vegfar som har mistet sin funksjon, har vedlikeholdet naturlig nok blitt mer tilfeldig. Historiske vegger som i dag har et formelt vern, har lovfestede retningslinjer for hva man kan gjøre med dem. Men det må fremdeles lages egne avtaler og planer for den konkrete driften og vedlikeholdet av disse og andre historiske vegger og vegfar.

## 9.1 Driftsavtale

Både offisielle instanser, private lag og organisasjoner og engasjerte enkeltpersoner rundt i Norge gjør en fantastisk innsats med mange gamle vegger, uten spesifikke driftsavtaler å jobbe ut fra. Å sette hele vår lit til dugnadsånden er likevel en usikker veg å gå. Dersom enkeltpersonene som driver arbeidet, blir borte, eller dersom kommunene omprioriterer midlene sine, ender vegen fort uten skjøtsel og vedlikehold. Løsningen kan være en forpliktende driftsavtale for vegen eller vegfaret du jobber med.

Hovedformålet med en driftsavtale er å legge til rette for at vegminnet forvaltes på en bærekraftig

måte, uten at kulturhistoriske verdier går tapt. Den skal avklare ansvarsfordelingen for framtidig drift og vedlikehold, og konkretisere arbeidsoppgaver og når de skal gjennomføres.

Driften skal også sørge for å gi brukerne en god opplevelse av vegen. Ved at kulturminnet gjøres attraktivt for innbyggerne i regionen, som reiselivsmål og som arena for fysisk aktivitet, styrkes interessen for vegen som kulturmiljø, og historien den bærer med seg, blir verdsatt. Dette øker sjansen for at både de materielle og immaterielle verdiene i vegen tas vare på av framtidige generasjoner.

En driftsavtale kan inkludere både praktiske og økonomiske sider av driften, for eksempel ved at kommunen bidrar med en viss årlig sum, mot at et historielag eller andre tar på seg oppgaven med å holde vegen i stand, etter retningslinjer man i fellesskap har kommet fram til i avtalen.

Driftsavtalen kan gjøres enkel eller være mer

omfattende, alt etter hva som er hensiktsmessig. Har avtalen mange detaljer og punkter, blir oppgavene mer konkrete og fullstendige og misforståelsene færre. I en del tilfeller kan en enkel avtale likevel være bedre. Den sikrer rollefordeling for framtidig drift og vedlikehold, uten at aktørene føler at de tar på seg uoverkommelige oppgaver. Husk at det er fullt mulig å dele vegen opp i mindre parseller med hver sin driftsavtale, dersom det er flere aktører som ønsker å stå for vedlikeholdet.

Tilpass driftsavtalen til ditt prosjekt. Ta bare med de punktene som er nødvendige for å oppnå målet med å bevare vegminnet slik du ønsker. Dropp oppgaver dersom de er umulige å gjennomføre i praksis. Et punkt som for eksempel sier at de ti kilometrene med veg skal klippes tre ganger i sesongen, er kanskje ideelt. Men det kan føre til at avtalen ikke tas seriøst, fordi det ikke er gjennomførbart i praksis. Aktørene i driftsavtalen vil sjelden gå med på sanksjoner og straffetiltak dersom avtalen ikke opprettholdes, så lag avtalen slik at den er gjennomførbar.



Ha også med løsninger for hvordan ekstraordinære tiltak skal håndteres, for eksempel hvis rasstein treffer vegen. Som regel må slikt avklares spesielt i hvert tilfelle, men rutiner for prosessen rundt dette bør tas med i driftsavtalen. Steinras på Kongevegen i Galdane i Lærdal kommune, Vestland. Foto: Thorhallur Holmgeirsson/Stibyggjaren AS



En middels stor driftsavtale kan for eksempel se slik ut:

### **Driftsavtale for [navn på veggen eller vegfare]**

Driftsavtale for framtidig drift og vedlikehold av [navn på veggen eller vegfare] mellom [aktørene]. [Ansvarlig for driftsgjennomføringen] har hovedansvaret for gjennomføring av den årlige driften.

#### Omfang av avtalen

[Ansvarlig for gjennomføringen av driften] skal drifte [antall m/km] av [navn på veggen eller vegfare], fra [startpunkt] til [endepunkt]. Avtalen omfatter også drift av tilliggende areal og områder, som vist og beskrevet i vedlegg [vedleggsnummer].

#### Avtaleperiode

Avtalen gjelder for ti år fra 1/1 2022 til 1/1 2032, og kan fornyes ved periodeslutt.

#### Driftsstandard som inngår i avtalen

##### Årlig registrering

- a) Det skal gjennomføres årlig tilsyn, inkludert registrering av skader, om våren [sett gjerne inn en frist]. Sammen med faste, årlige rutiner danner registreringen grunnlaget for årets skjøtsel og vedlikehold.
- b) Skader og andre forhold enn rene driftstiltak dokumenteres med foto og en beskrivelse, og forholdet meldes til [kontaktpersonen i driftsavtalen] så tidlig som mulig.
- c) Alle parter finner en felles løsning på meldinger fra punkt b) innen én måned.

##### Faste driftsoppgaver

- d) Stein og annet som ligger i veggen, fjernes.
- e) Farlige punkt gjerdes inn og skiltes.
- f) Kratt, busker og småtrær ryddes til én meter utenfor veggen/vegggrøfta. [Varierer fra prosjekt til prosjekt]
- g) Vegetasjonsavfall samles i hauger på lite synlige plasser, minst ti meter utenfor veggen.
- h) Vegbanen skal slås to ganger årlig:
  - første gang innen midten av mai
  - andre gang i august, etter at blomster og annen flora har frødd seg.
- i) Stikkrenner, dreneringsgrøfter og andre vannveger skal renskes og holdes åpne.
- j) Skilt skal rettes opp, skiftes ut ved slitasje eller hærverk og vaskes ved behov.
- k) Grunder og gjerder skal etterses og repareres årlig.
- l) Sjøppl skal fjernes én gang i året, for eksempel i forbindelse med slått av vegbanen.
- m) Det skal ikke brukes utstyr til driften som setter spor i vegetasjonen eller gjør skade på veggen og konstruksjoner.
- n) [Ansvarlig for driftsgjennomføringen] fører logg over arbeidet. Her skal det gå fram hva som er gjort, hvilket utstyr som er brukt, og tids- og materialforbruk. Loggen for sesongen sendes [kontaktpersonen i driftsavtalen] i løpet av oktober.

#### Økonomi

- a) [Økonomisk bidragsyter] skal hvert kalenderår utbetale [sum] til [ansvarlig for driftsgjennomføringen].
- b) Det skal ikke betales mva. av avtalesummen.

#### Vedlegg til avtalen

- a) Kartutsnitt over området som inngår i avtalen.

Dette avtaledokumentet er utarbeidet i to eksemplar. Partene beholder hvert sitt eksemplar.

For [avtalepart 1] For [avtalepart 2]

Sign.

Sign.

Det formelle ansvaret for vedlikeholdet bør forankres hos en offentlig etat. Men lokalbefolkningen, som føler et personlig eierskap til vegen, vil ofte ha lettere for å se behovene som dukker opp i løpet av året. Det er derfor viktig å bygge opp kompetanse for vedlikehold lokalt. Et samarbeid mellom det offentlige og det lokale bærer i mange tilfeller de beste fruktene.

Hvis vegen eller vegfarene allerede driftes og vedlikeholdes av noen, bør framtidig vedlikehold også avklares med dem. For eksempel må ansvarlig DNT-forening kontaktes dersom ferdsselsåren er en del av DNTs store turrutenett.

Det beste er å få til en så langsiktig driftsavtale som mulig, minimum 5–10 år. Dersom avtalen innbefatter økonomiske bidrag, kan det være vanskelig for offentlige etater å forplikte seg over mange år.

Erfaring tilsier at jo nærmere avslutningen på prosjektet man kommer, dess vanskeligere er det å få alle aktuelle aktører med på en driftsavtale. Det er noe annet med konkrete forpliktelser nær i tid, sammenliknet med avtaler man bare aner konturene av. Et godt råd er derfor å starte prosessen med å få i havn en framtidig driftsavtale så tidlig som mulig, gjerne helt i oppstarten av prosjektet.

## Grunneier-samtykke

Skal det gjøres tiltak på vegen eller vegfarene, bør forholdet til nærliggende grunneiere være avklart og bra. Det kan mange ganger løses via en samtykkeerklæring, som eksempelet under.

Siden eiendomsforholdet i noen tilfeller er uavklart, er denne samtykkeerklæringen formet uten at dette temaet berøres. Det er bare en enighet om at man kan gjøre tiltak på vegen.

### SAMTYKKE

Jeg, *Ola Halsbrann*, eier av gnr. *24*, bnr *12* i *Svelgen* kommune er enig i at *Statens vegvesen* gjør nødvendig vedlikehold og rehabilitering på den del av vegtraseen, samt areal knyttet til *den gamle Presteveien* som går over min eiendom gnr *24* bnr *12* i *Svelgen* kommune.

Jeg samtykker til at *Statens vegvesen* i framtiden kan utføre nødvendig vedlikehold og rehabilitering på vegen og areal i nær tilknytning til vegen.

Sted/dato: *Indre Svelgen, 15/3 2020*

*Ola Halsbrann*

.....  
(Grunneiers signatur)

Eksempel på grunneiersamtykke.





Vanning og komprimering av vegdekke med vannvogn og vegvalse trukket av hester omkring 1909. Trolig ved Åmot i Modum kommune i Viken. Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum (redigert)

### 9.2 Driftsarbeidet

En befaring av vegen eller vegfaret bør være den første oppgaven i driftsplanen etter at snøen er borte. Slik får man tidlig oversikt over eventuelle endringer som må repareres i løpet av sesongen. Sjekk om kvister, blader eller annen vegetasjon tetter grøfter og stikkrenner, og at bekker og elver renner som de skal. Endrer bekken løp, kan det få store konsekvenser for vegen. Dreneringen sjekkes best i perioder med mye nedbør, men unngå å dra ut dersom det er stor sjanse for steinsprang etter vinteren.

Ha et våkent øye for eventuelle nye skader som har kommet på vegen i løpet av vinteren eller sesongen som gikk. Det kan ha rast stein ned på vegen, en mur er kan hende i ferd med å skli ut, eller en bru er tatt av flommen. Større tiltak krever ofte mer penger og faghjelp enn driftsavtalen legger opp til, så start raskt opp prosessen mot vernemyndigheter og andre som kan hjelpe – mens de fremdeles har midler og kapasitet til å bidra.

Tilstanden til skilt, benker og andre vegrelaterte objekt langs vegen undersøkes også på befaringen.



Mye av den årlige driften kan utføres med helt enkle redskaper, her med rive og grensaks. Mørkridsdalen, Luster kommune, Vestland.  
Foto: Liv Byrkjeland/Statens naturoppsyn Luster

Dokumenter resultatet fra befaringen (ingen skader er også et resultat), og rapporter større, nyoppdagete skader til kontaktpersonen oppgitt i driftsplanen snarest. Har skadene ført til farlige punkt på vegen, bør stedet gjerdes inn og skiltes med advarsel til brukerne.

Bruk også befaringen tidlig i sesongen til å plukke søppel langs vegen. Senere, under gresslått og andre driftsoppgaver, plukker man også med seg søppel undervegs.

De mest opplagte, faste driftsoppgavene er å sørge for at vannvegene er i orden, og å holde vegetasjonen nede. Dreneringsgrøfter, stikkrenner og bekker sjekkes ved befaringen på starten av året, og gjerne etter løvfall. Småbusker og sidevegetasjon ryddes normalt én gang i sesongen. For slått av gress og liknende i vegbanen er ofte to ganger i sesongen det optimale. Se for øvrig kapittel 8.7.2 *Rydding og slått av småvegetasjon*. Også nedfalt stein, greiner og liknende som ligger i vegen, fjernes.





Vegrelaterte kulturminner er en viktig del av veghistorien, og noen av dem kan fortsatt ha en praktisk funksjon, som grunder og gjerder. Tilsyn med disse hører også hjemme i driftsplanen. Dersom du oppdager nye vegrelaterte kulturminner under driftsarbeidet eller gjennom året, bør de dokumenteres og tas med i driftsplanen.

Små trær som dette bør fjernes før de blir store og ødelegger vegminnet. Steinhellebrua Bruhaugane bru fra 1788 langs Den trondhjemske postvei i Gulen kommune, Vestland.  
Foto: Silje Drevdal/Statens vegvesen



Dersom vegen eller vegfaret inngår i DNTs rutenett, har den lokale DNT-foreningen tatt på seg et vedlikeholdsansvar for turdelen. Nye skilt vil følge malen til *Merkehåndboka* med blant annet grønn farge, avstand, vandresymbol. Her et eldre retningsskilt på Filefjell, Vang kommune i Innlandet.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

Retningsvisere, navneskilt, informasjonstavler og liknende langs vegen krever tilsyn og vedlikehold. Skiltene skal være rene, lesbare og estetisk tiltalende. Fysisk skadde skilt skal repareres eller skiftes ut. Skjeve skilt rettes opp. Skilt blir skadet av vær og vind, og dessverre av hærverk. Vær nøye med å reparere skiltene raskt. Små skader utvikler seg fort, og begynnende hærverk inviterer gjerne til mer hærverk. Vegetasjonen rundt skiltene må holdes nede, slik at det er lett å se dem. Ofte forteller skilt om noe man ser, så sørg for at heller ikke utsikten gror igjen. Se kapittel 10.3 *Uteinformasjon* for mer om skilting av vegminnene.

Det kan være svært nyttig å føre en logg eller dagbok over arbeid og registreringer som gjøres på vegen. Da husker man bedre hva som er gjort, og tidligere års arbeid gjør det enklere å planlegge kommende sesonger. I tillegg er loggen praktisk dersom du skal skrive rapporter fra året, eller ha noe å vise til i framtidige søknader om midler. Loggen kan gi oversikt over befaringer og arbeid, hvem som har jobbet, tidspunkt, hvilket utstyr som er brukt, tids- og materialforbruk med mer.

Sist, men ikke minst er det viktig at utstyret som brukes til driften, ikke skader vegen eller vegfaret. Kjøretøy som lager varige merker i vegbanen eller har et marktrykk som skader vegkroppen, må unngås.







## 10. INFORMASJONSTILTAK



To damer tegner ved Låtefoss i Ullensvang kommune i Vestland mellom 1890-1900.  
Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)

**F**or å ta vare på ferdselsåren som en flott turveg og et varig kulturmiljø, er det en forutsetning at den brukes. En grunnleggende oppgave er derfor å sørge for at folk får vite om den, finner fram til den og blir ledet rett mens de er der. Like viktig er det å formidle historien og opplevelsene som knytter seg til vegminnet.

Helt fra starten av prosjektet bør du ha et målrettet fokus på formidling. I tillegg til å spre kunnskap, skaper det lokal forankring, eierskapsfølelse og stolthet over kulturmiljøet. En slik rotfesting øker sjansen for at vegminnet blir tatt vare på i framtiden. At formidlingen fører til oppmerksomhet rundt ferdselsåren, gjør det også



Direkteformidling til publikum er en viktig kunnskapskanal. Her deles brosjyrer ut foran Kongevegen over Filefjells stand på den tradisjonsrike Lærdalsmarknaden på Lærdalsøyri i Lærdal kommune, Vestland. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



enkler å skape en nødvendig offentlig interesse for framtidig forvaltning av den.

Formidling kan skje på mange arenaer. Du kan arrangere omvisninger og turer på vegen eller vegfare, sette opp skilt og annen uteinformasjon, holde foredrag, skrive artikler i lokale tidsskrift, lage brosjyrer, kontakte aviser, radio eller andre mediebedrifter, publisere på sosiale medier som Facebook, Instagram og liknende, eller opprette en egen internettside for prosjektet. Bruk fantasien, og let etter muligheter for å nå ut til målgruppen din. Å framsnakke prosjektet hver gang anledningen byr seg, vil ha en stor effekt på interessen og begeistringen for vegen eller vegfare, og samtidig spre kunnskap om veghistorien.

I et større perspektiv bør historielag, skoler, kommuner, fylkeskommuner og andre legge til rette for mer kunnskap om gamle veger. Ikke bare i enkeltprosjekt, men også om veghistorie generelt. Det vil øke bevisstheten om de gamle ferdssårene og gjøre arbeidet med å ta vare på dem enklere.

### 10.1 Hva skal formidles?

Målet med formidling er ofte å spre kunnskap og fakta. Men vit at vi mennesker følger mer med når vi blir fortalt en historie, og at det er større sannsynlighet for at du husker det du blir fortalt, dersom det er levendegjort.

En god historie appellerer til mer enn det logiske og rasjonelle. Skap bilder med ordene, appeller til følelsene, og ta i bruk forestillingsevnen og sansene til leseren. Forsøk å inkludere mottakerne av informasjonen aktivt.

Kanskje en tekst kan gjøre leseren nysgjerrig på å finne grustak langs vegen, eller forstå hvor hardt livet til driftekarene som brukte vegen, må ha vært.

Det er naturlig å tenke på en historie som en fortelling, og det kan fungere svært godt. Men fortellingen må ikke erstatte faktakunnskap. Mange ganger er det rene fakta som skal formidles, men man kan også skape en fortelling ved å «male» språket på rett måte, og bruke et språk som folk kan leve seg inn i. I praktisk arbeid på vegen må man ha rett kompetanse og vite hva man gjør (se kapittel 8.2 *Kompetansekrav*). Slik er det også med informasjonsdelen. All informasjon i prosjektet må formuleres i et lettfattelig, flytende og klart språk. Godt språk er en god investering.

Å fortelle historier er viktig, men du må vite hva du vil med dem. Teksten må være relevant og treffe kjernen av det du ønsker å få fram.

Fakta om vegen kan sees på som selve skjelettet i historien, mens mange kilder kan sette kjøtt på beina. Let etter informasjon i bygdebøker, aviser, eldre historisk litteratur, sagn, folkeeventyr og mye mer. Vær kreativ og tenk på hva som vil friske opp informasjonen. I kapittel 13 *Kilder* finner du eksempel på steder å lete. Husk alltid å være kildekritisk i bruken av materiale (se kapittel 13.1 *Kildekritikk*).

Også miljøet rundt vegen eller vegfare, både kulturminner og natur, hører med til den helhetlige opplevelsen, forståelsen og formidlingen av ferdssåren. Det kan være alt fra andre vegfar, gravminner og husmannsplasser til



Blåfjellbrakka langs Geirangervegen i Stranda kommune i Møre og Romsdal ble bygd i 1904 for de som skulle vedlikeholde veien. Brakka er i dag fredet gjennom Statens vegvesens nasjonale verneplan.  
Foto: Jan Adriansen/Sweco

immaterielle kulturminner som historier og sagn. Det kan også være spesielle terrengformasjoner, utsiktsplasser eller et fossefall, for eksempel.

### 10.2 Formidling – for hvem?

Før du utarbeider informasjon til veien, er det lurt å tenke gjennom hvilken hensikt informasjonen skal tjene. Skal den få folk ut i naturen, formidle kunnskap om veien og området eller fortelle

om samspillet mellom natur og kultur? Eller skal informasjonen sikre at veien blir brukt? Uansett vil målgruppen være sentral for hvilken formidling som velges, og hvordan informasjonen utformes.

Vanligvis rettes informasjonen mot de samme brukerne som prosjektet (se kapittel 3.8 *Hvem er målgruppen for tiltaket?*), men ikke alltid. Det kan være situasjoner der du for eksempel tilrettelegger en





Landskapet kan være en viktig del av opplevelsen. Som her på den statlig listeførte kjørevegen fra 1930 ved Uttakleiv i Vestvågøy kommune i Lofoten i Nordland. Foto: Jan Adriansen/Privat

“ I et Land, hvor Kjøring paa Veje spiller en saa stor Rolle som hos os, burde denne Lære om Nyttens af Vejenes Vedligeholdelse forklares af Lærerne paa Skolerne i Bygderne; thi der er en gavnlig Viden, og det tager ikke lang Tid at forklare den for og indprente den i den opvoxende Ungdom

FRA AVISEN BERGENS TIDENDE, 24/9 1887

veg for lokalsamfunnet som helhet, men samtidig lager et spesifikt formidlingsopplegg for skolen.

Målgruppen har betydning for både innhold, uttrykksform og språk. Prøv å se for deg hvordan brukergruppen ønsker å bli informert, og kombiner dette med det du har tenkt å formidle. Inkluder gjerne målgruppen i prosessen med å finne en god formidlingsmetode. Informasjon til undervisningsbruk kan for eksempel lages i samarbeid med skolen.

Informasjonen må ikke bare ha et innhold tilpasset brukerne, den må også være

tilgjengelig for dem. Er vegen tilrettelagt for funksjonshemmede, må skiltet plasseres der man kommer til med rullestol. Settes skiltene for høyt, blir innholdet utilgjengelig for små barn. Ekstra utfordrende kan det være å lage informasjonsmaterieell som skal brukes av ulike målgrupper.

I dag finnes det fremmedspråklige i de fleste brukergrupper, så det er nesten alltid en god idé å oversette tekstene til andre språk. Engelsk og tysk er de mest brukte fremmedspråkene i Norge, men andre kan også være aktuelle, for eksempel russisk og finsk i deler av Nord-Norge.



Telegrafruta på Saltfjellet i Nordland følger den gamle telegraflinja fra 1860-tallet over fjellet. Den er en av de historiske vandre-rutene til DNT og Riksantikvaren, og det nederste skiltet her er laget etter standarden i Merkehåndboka. Foto: Louise Brunborg-Næss/DNT

### 10.3 Uteinformasjon

Skilting og merking er den mest opplagte måten å drive informasjonsarbeid på. Informasjonstavler kan formidle bakgrunnshistorien til ferdselsårer, stedsnavn og annet man ønsker å formidle, mens visningsskilt og merking av løypa hjelper folk med å finne fram.

Det er like viktig å holde en høy standard på denne delen av prosjektet som på restaurering, skjøtsel og vedlikehold av vegen. Legg derfor ned litt ekstra ressurser i layout, materialvalg og kvaliteten på skiltinnholdet. Tilsynelatende enkle ting som riktig valg av skriftstørrelse, fonter, farger og bilder kan være avgjørende for om stoffet fenger leserne og er leselig. Samtidig hjelper det lite å ha laget verdens fineste informasjonstavle dersom teksten ikke er gjennomtenkt og holder mål. Dette gjelder alt informasjonsmateriell – sats på kvalitet.

*Merkehåndboka*, som ligger oppdatert på nettet, er en håndbok med nasjonale standarder for uteinformasjon som du i størst mulig grad bør følge. Boka inneholder grunnleggende prinsipper om skilting og informasjon i friluftslivsområder. Der finner du også eksempler på utforming av skilt, produksjon, materialvalg m.m. Mange fylker og kommuner har også lokale eller regionale maler for slik informasjon. De bør brukes for å sikre en mest mulig ensartet skilting. I noen tilfeller har store veghistoriske prosjekter allerede utformet sine egne skilt, som man også bør vurdere å videreføre. For eksempel finnes slikt på deler av de større postvegene og kongevegene våre.

Informasjonstavlene er med på å forme opplevelsen til vandrere og andre som oppsøker

### Tips for god lesbarhet

- Sørg for at alle brukere når fram til skiltet uten hindringer.
- La skiltet stå i en lesehøyde som passer de fleste. En senterhøyde på rundt 150 cm er vanligvis bra. Blir det for høyt, faller lett de laveste – som barn og rullestolbrukere – ut.
- Samle informasjonen i ett eller noen få skilt. Ikke lag en skog av informasjon med forskjellig utforming.
- Språket må være lettfattelig og tilpasset brukerne.
- Bruk samme formspråk langs hele traseen.
- Skrifttypen (fonten) skal være uten seriffer (de tynne tverrstrekene/«føttene» som stikker ut fra hovedstrekene i noen skrifttyper).
- Bruk kontrastfarger, altså farger som lett kan skilles fra hverandre, på bakgrunn og tekst på alle skilt.
- Det er lettere å lese venstrejusterte avsnitt enn midtstilte og blokkjusterte avsnitt.
- Understrekinger og skrift i kursiv svekker lesbarheten.
- Store bokstaver kan benyttes til begynnelsesbokstaver og i korte ord. Lange ord er vanskeligere å lese i store bokstaver.

#### Tips til utdypende informasjon

- *Et inkluderende samfunn* (håndbok, Norges Blindforbund, 2004).
- *NS 11005:2011 Universell utforming av opparbeidete uteområder – Krav og anbefalinger* (Standard Norge, 2011).





Informasjonstavle ved Nystuen langs Kongevegen over Filefjell. Vang kommune, Innlandet.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

vegminnet. Her kan du formidle natur- og kulturopplevelser, kart og essensiell informasjon som avstander, stedsnavn og annet.

Størrelsen og innholdet på informasjonstavlene varierer etter målgruppe, plassering, skilttype og hva du ønsker å formidle. På parkeringsplasser eller andre naturlige startsteder for brukerne, finner man ofte større informasjonstavler med kart, vernebestemmelser og hovedinformasjon om vegen og området. Langs vegen kan det settes opp mer lokale informasjonstavler om konkrete opplevelser eller liknende. Til denne gruppen skilt hører også navneskilt med stedsnavn langs

vegen. De kan ofte være enkle i utførelsen, men sørg likevel for at de holder samme kvalitet som resten av prosjektet.

Hva et informasjonsskilt bør inneholde, varierer, men som regel ønsker man å øke kunnskapen om vegen, området eller et tema. Her er tre tips når du skal lage innholdet:

- **Tenk kvalitet – ikke kvantitet.**
- **Enkelhet framfor kompleksitet.** Ikke alle leserne kan så mye om temaet som deg. Skriv derfor tekst på et nivå som alle kan forstå. Ha språkvett. Skriv klart, enkelt og

Det kan være vanskelig å fundamenterer merkestolper der bakken er steinete eller man ikke vil grave for mye i grunnen. Prosjektet Kongevegen over Filefjell løste dette ved å bore hull under stolpene og lime fast en jernstang i hullet. Dermed kunne stolpen mye enklere slås ned i bakken. Dette «knepet» gjør også at selve stolpen er hevet litt over bakkenivå og ikke like lett får råteskader.



To merkestolper med jernstang, og en tradisjonell trestolpe til å slå ned i bakken.  
Foto: Jan Adriansen/  
Statens vegvesen



Merkestolpe med jernstang plassert ved veggen.  
Foto: Jan Adriansen/  
Statens vegvesen

tydelig, og vær forsiktig med å bruke mye tekst. Vil du likevel få fram detaljer eller noe mer komplisert, kan du lage en hovedtekst som alle leser, og et utdypende felt med mer informasjon for spesielt interesserte.

- **Unngå å lage en skiltjungel.** Bruk skiltmaler for å gjøre skiltene ensartet, og ikke sett opp så mange skilt at brukeren blir lei. Det blir fort oppfattet som visuell forurensing.

Visningsskilt angir retninger langs veggen, ofte kombinert med avstander, stedsnavn på målet og/eller navn på veggen.

Merking brukes for å vise at man er på rett veg. Det skjer vanligvis ved å male på trær eller sette opp merkestolper. Noen ganger merker man også steiner eller annet langs ruten. Skal du male merker langs historiske veger og vegfar, må du være ekstra forsiktig så du ikke maler på stabbesteiner, varder eller andre vegrelaterte kulturminner.

Å merke et historisk vegfar ved å sette opp nye varder skal unngås. De gamle vardene hadde en funksjon som vegvisere, og den viktige sammenhengen mellom dem kan lett brytes. Dersom vegfaret ikke har hatt varder tidligere,

vil nye varder være historisk misvisende fremmedelement (se mer om varder i kapittel 8.15 *Vegtilbehør*).

Det finnes også andre typer uteinformasjon. Postkasser med brosjyrer og turbøker som kan signeres, er populært. Turbøker vil dessuten gi deg et inntrykk av hvem og hvor mange som bruker vegen. Visuelle opplevelser, for eksempel historiske figurer langs vegen eller en

framryddet husmannsplass, kan også være god uteinformasjon.

Det viser seg at informasjon som aktiviserer brukerne, kanskje provoserer og gir tankevekkende opplevelser, sitter bedre enn informasjon som leses på et skilt. Det kan være lekeapparat, oppgaver å løse og liknende. Et eksempel på aktivitet som både engasjerer og trekker til seg besøkende, er å sette ut såkalte

## DEN BERGENSKE KONGEVEI





**HISTORIE**  
Kongevei er en betegnelse som ble tatt i bruk på 1600-tallet. Kongeveier bandt viktige deler av landet sammen.

Kongeveiene i Norge har en felles logo, grønn bakgrunn med kongekrone og karjol med teksten Kongevei.

Veiløpene for Kongeveien fulgte oppgatte stier og oldtidsveier og disse er ofte beholdt som traseer. Derfor er det vel ingen som egentlig vet hvor gammel denne veien er.

**KONGEVEIEN GJENNOM LUNNER**  
Fra Varpet i Hakadal gikk Kongeveien gjennom Stryken, Harestua, Bjørgeseter, Grua, Håkenstad, Hovland, Elgsjøen, Råstadtoppen og mot Ulstrup der den går inn i Gran kommune.

Grualia kunne være strabasøs. En gamle regel sier litt om dette, «Blitt, Stållitt, Rægapå og Gållitt» Merrapina var også et kjent sted. Dette kan du lese mer om i Årbok for Hadeland, nr. 36 side 118.

**Mange geistlige har reist gjennom Lunner.** Olav Haraldson (den Hellige) levde på slutten av 900-tallet og det sies at han tok inn på storgården og skysstasjonen Håkenstad. Kong Håkon Håkonsson kom denne veien i 1225 og Karl den XII sendte en tropp over Lunner i 1716 som en avledningsmanøver.

**Skysstasjoner var et viktig innslag langs Kongeveien.** Folk og hest trengte mat, drikke og hvilepauser. Foruten Håkenstad var en av de mest kjente skysstasjonene Harestuen Skysstasjon. Denne skysstasjonen er nevnt så langt tilbake som i 1685. Da var Harestua «langt ut i ødemarken» og de som drev skysstasjon der fikk ødemarkstillegg. Her ble det drevet skysstasjon til 1920-tallet.

**OM ALLMANNARETTEN**  
Allmannsretten kalles den, samlebetegnelsen på retten alle og enhver har til å være i naturen, uavhengig av hvem som eier grunnen. Allmannsretten gir deg og alle andre rett til å ferdes fritt i naturen. Noen regler må vi likevel forholde oss til.

**LUNNER HISTORIELAG**  
har i løpet av 2014/2015 ryddet Kongeveien. Den har nå blitt historisk turvei med mange fine partier. Det er som ut krakker, og den er merket og digitalisert.

Turforslag kan du finne på:

turaapp.no/hadeland,	ut.no,
eller lastes ned fra	eller lastes ned fra
denne qr-koden	denne qr-koden






Kommer du ned Grualia og går nordover har du Håkenstadbrøene i sikte. Den grønne åkerstria med jorder på begge sider viser tydelig hvor Kongeveien går.



Ved Ulstrup på Blisfentoppen er det vakker utsikt mot Gran. Herfra kan du se både Brandbukampen og Hvalseykampen.



Østhaugen på Grua er et spennende område med mye historie. Her ligger to kirksteinsover fra 1700-tallet, og en gammel jerngruve fra 1800-tallet. Østhaugen er fredet.



Lunner historielag i Viken fylke bruker QR-koder (i den røde ringen) på kongevegskiltet sitt for å lenke videre til supplerende opplysninger om turmuligheter og annet i området. Foto: Lunner historielag



geocacher langs ferdselsåren. Eller å benytte QR-koder (Quick Response koder) for å formidle mer informasjon enn på skiltene. Så bruk kreativiteten, og se om det dukker opp noen gode ideer til aktiv formidling.

Vær nøye med hvordan uteinformasjonen plasseres. Den må være synlig, forståelig og ikke ødelegge opplevelser og kulturmiljøverdier. Ta

også hensyn til lokal byggeskikk og stedege materialer i produksjonen.

Før du lager skilt og annen uteinformasjon, må du ha klarert oppsettingen med grunneieren og den som forvalter kulturmiljøet. Vær klar over at kommunen etter friluftsløven § 35 også kan gi tillatelse til mindre inngripende tiltak som merking og skilting i utmark uten grunneiers



Lag driftsavtaler for å sikre at uteinformasjon holdes ved like.  
Foto: Jan Adriansen/  
Statens vegvesen

samtykke (se mer om tiltak etter friluftsløven i kapittel 11.5 *Hjemler for tiltak*).

Skilt og annen uteinformasjon må holdes ved like, som selve vegen. Sørg alltid for å lage gode avtaler som også sikrer framtidig drift og vedlikehold av uteinformasjonen (se kapittel 9 *Framtidig drift og vedlikehold*). Det kan være en fordel om en offentlig instans har ansvar for dette gjennom en driftsavtale. Det

offentlige er ikke like personavhengig som lag og enkeltpersoner kan være, og har ofte et langt planleggingsperspektiv og en mer stabil økonomi for slikt arbeid.

En detaljplan for skilting og merking kan være til god hjelp for å holde orden på arbeidsoppgaver og annet i forbindelse med uteinformasjonen. En slik plan vil si noe om hvilke typer skilting og merking som skal finnes på ulike steder, og også ha med



En geocache kan inneholde mange «skatter» for store og små. Regelen er at man kan ta med seg det man vil, så lenge man erstatter det med noe annet. Her er det også sneket oppi en informasjonsbrosjyre om vandrevegen Kongevegen over Filefjell. Foto: Jan Adriansen/Privat

### Geocaching – skattejakt for hele familien

Geocaching er en moderne form for turorientering/skattejakt for hele familien, hvor du ved hjelp av GPS-koordinater skal finne bokser, små skattekister kalt geocacher, gjemt rundt i terrenget. Det finnes over 3 millioner bokser spredd over hele kloden, og i Norge kan du velge blant mer enn 90 000. Til sammen driver over 7 millioner mennesker med geocaching i verden.

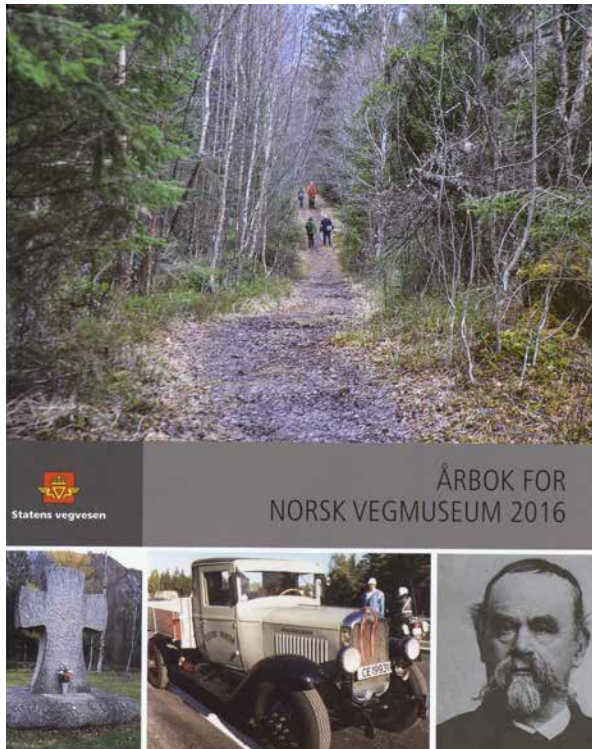
Mange av dem bruker feriene sine til å oppsøke geocacher, noe som er perfekt å kombinere med historiske vegger og vegfar. For eksempel ble det langs den 10 kilometer lange vandrevegen Kongevegen over Filefjell lagt ut 74 cacher, og bare i løpet av de fire første årene ble cachene logget omtrent 11500 ganger.

Dersom du vil vite mer om geocaching, anbefales hjemmesiden til *Geocaching i Norge*.

opplegg og rutiner for drift og vedlikehold. Skilt og merkeplaner bør følge anbefalingene i *Merkehåndboka*.

#### 10.4 Trykt informasjon og digital formidling

Dagens teknologi er i rivende utvikling, og mulighetene for å nå ut til folk via sosiale medier er større enn noen gang. Samtidig er konkurransen om folks oppmerksomhet hardere.



Årbok for Norsk vegmuseum har mange interessante artikler om historiske vegger. Kanskje din artikkel passer inn her?

Ha derfor en gjennomtenkt plan for hvordan du kan treffe best mulig med budskapet ditt på steder som Facebook og Instagram.

De sosiale mediene fungerer omtrent som en nyhetskanal, der innleggene bare har relevans i kort tid. En egen hjemmeside kan presentere mer permanent og langlivet materiale knyttet til prosjektet, som bakgrunnshistorier, kontaktinfo, bilder osv.

Digitale infotavler kan settes opp på strategiske steder i nærheten av vegen. Dette kan være et nettbrett satt på et stativ eller montert rett på veggen inne på turistinformasjonen eller liknende. Kobles den til internett, får brukeren like oppdatert informasjon som på hjemmesiden.

Illustrer informasjonen med relevante bilder. Da leses stoffet ditt mer enn om det bare er tekst. Enda flere digitale lesere nås om filmer eller små videosnutter brukes.

Du bør også legge ut registreringene dine på den digitale kulturmiljødatabasen kulturminnesøk.no – og eventuelt askeladden.no, dersom du har tilgang. Se kapittel 13.3 *Kulturmiljødatabaser*.

Trykt informasjon som brosjyrer, kart og bøker er gode formidlingskanaler som det er stor etterspørsel etter. Forsøk også å få inn artikler i historielagets årbok, forskjellige aviser og liknende dersom du vil vekke interessen for vegen og arbeidet dere gjør.





## 11. LOVER OG REGLER



«Parti av Vestfjorddalen med Bjørnejæger», ca. 1860. Tinn kommune i Vestfold og Telemark.  
Foto: Ole Tobias Olsen/Nasjonalbiblioteket (redigert)

**E**tt av de vanskeligste og viktigste temaene når det gjelder gamle veger, er de juridiske rettighetene og begrensningene som finnes. Dette omfatter bruksrettigheter, eierforhold, hjemler for å verne og muligheter til å opparbeide og skjøtte de gamle vegene.

I dette kapitlet tar vi for oss de viktigste lovene og reglene man må forholde seg til. Vær oppmerksom på at disse kan endre seg, og at det kan finnes andre retningslinjer som ikke er beskrevet her. På nettstedet [lovdata.no](http://lovdata.no) finner man de sist oppdaterte versjonene av lovene våre. Dersom det oppstår uenighet om fortolkninger

eller andre forhold, må dette avklares med rett offentlig myndighet eller ved domstolene.

Gamle offentlige veger vil ofte være underlagt offentlig eiendomsrett. Med offentlig veg menes i denne sammenheng veger som har vært åpne for allmenn ferdsel, og som har vært vedlikeholdt av det offentlige. I enkelte tilfeller vil det ikke være nok å bruke dagens lovverk, men nødvendig å lete etter holdepunkter i eldre lover for å klargjøre hvem som eier grunnen der det har gått en offentlig veg. Eiendomsforholdet kan være regulert både av de lovbestemmelser som gjaldt da vegen ble anlagt, og da bruken opphørte.



Vegen som passerer den fredete gravhaugen Svarthaug på Lista ble bygd i 1775-77 og kalles på folkemunne Kongevegen. Her er både jordbruksinteresser, kulturminnelov og annet å ta hensyn til om man vil gjøre tiltak. Huseby, Farsund kommune, Agder. Foto: Frans-Arne Hedlund Stylegard/privat



## 11.1 Hvem eier de gamle vegene?

Av Birgitte Akerhaugen, Statens vegvesen

### Opplysninger om veger i matrikkelen

Når det er nødvendig å få avklart hvem som eier et vegområde, bør man være klar over at konflikter iblant oppstår utelukkende fordi det blir lagt for mye vekt på eiendomsinformasjonen som er registrert i matrikkelkartet. Matrikkelen har imidlertid ikke det som kalles «rettslig troverdighet». Matrikkelkartet har mange feil og mangler, ikke minst når det gjelder eierforholdene for gamle veger. Hvis matrikkelkartet påberopes som dokumentasjon i en sak, er det viktig å få avklart om det bare er matrikkelkartet som er grunnlaget for den antatte eiendomsretten, eller om parten også har annen dokumentasjon.

Kommer man opp i slike situasjoner, er det nyttig å vite litt om hvorfor gamle veger sjelden har egne enheter i matrikkelen. I tillegg bør man ha litt innblikk i regelverket rundt nedlegging av veger og tilbakeføring av veggrunn, samt hvordan det ble praktisert. Regelverket er endret flere ganger, og avgrensingen mellom ulike perioder er ofte noe flytende. Det får betydning for hvor man bør lete, og hva man kan forvente å finne.

Noe av det første man bør gjøre, er å finne ut når vegen ble lagt ned som offentlig veg. Det er ofte mulig å finne ut dette ved å sjekke bygdebøker, gamle aviser og andre lokale kilder. Man kan også finne informasjon i «Det norske vegvesens historie», bind 1–4 (Skougaard, 1899 og 1914, og Nagell, 1950a og 1950b). Bøkene er tilgjengelige i Nasjonalbibliotekets digitale «bokhylle». Nedleggelsesårstallet for vegen er viktig. Man bør også notere seg om vegen var

hovedveg eller bygdeveg før den ble lagt ned. Det har i noen tilfeller hatt betydning for hvem som kunne vedta tilbakeføring eller salg av grunnen.

Utgangspunktet for dagens matrikkel er et todelt eiendomsregistreringssystem som ble bygd opp etter at loven om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom – delingsloven – trådte i kraft i 1980. Den ene delen av systemet var et sentralt register (GAB). G-en sto for «grunneiendom», mens A og B var delene for adresser og bygningsinformasjon. Den andre delen av systemet var de kommunale eiendomskartene. De to delene av systemet hang sammen via gårds- og bruksnummersystemet. Grunnbøkene ble brukt som grunnlag for listene.

### Grunnbøkene

På 1800-tallet var det forbud mot å registrere veggrunn i grunnbøkene. Selv om det ble lettet på forbudet i 1910, ble det ikke registreringsplikt for vegene før etter 1980. Bakgrunnen for forbudet var at registrering i grunnbøkene førte til at grunnen også ble registrert i skattematrikkelen. Finansdepartementet ville *bare* ha eiendom som skulle beskattes i skattematrikkelen. Det var følgelig svært lite veginformasjon i grunnbøkene da GAB-registeret ble etablert. Nå er de offentlige vegene stort sett registrert i eiendomskartet, men på 1990-tallet var det uenighet i vegmiljøet om hvordan man skulle håndtere veger som ikke lenger var klassifisert som offentlige. Veger som er nedklassifisert fra offentlig til privat veg før 1980, har derfor sjelden noen matrikkelenhet. Det betyr likevel ikke at de nødvendigvis eies av den som eier resten av grunnen i området. Veglovens «privat veg» betyr ikke «privateid veg». Om vegen

er privateid i tillegg til å være privatklassifisert, må avklares ved at man undersøker relevant dokumentasjon, særlig vedtak fra tidsperioden da vegen ble lagt ned.

### **Eiendomsopplysninger i arkivene? Historisk bakgrunn**

Det har eksistert bestemmelser om erstatning i alle fall siden 1600-tallet, men grunnavståelsen ble som nevnt ikke registrert i grunnbøkene. Veggrunnen ble likevel ansett som skilt fra eiendommen den kom fra. Det måtte derfor gjennomføres en formell tilbakeføring – som heller ikke ble notert i grunnbøkene – før den igjen kunne regnes som en del av den opprinnelige eiendommen.

Hvis det ikke står noe i grunnbøkene – hvor skal man lete da? Det kommer an på når vegen ble lagt ned, og i noen tilfeller også på hvilken vegklasse den tilhørte. Fra 1824 var det to alternativer hvis vegen var offentlig, den var enten hovedveg eller bygdeveg. De første årene var hovedforskjellen mellom dem at kostnadene til opparbeiding og vedlikehold av hovedveger i hovedsak ble fordelt på amtet (fylket) eller i noen tilfeller dekket med statstilskudd som ble belastet hele landet. Kostnadene knyttet til bygdeveger ble fordelt på sognet eller herredet. Uavhengig av vegklasse var det amtmannen som sto for administrasjon og vedtak de første årene. Kontakten med grunneierne i forbindelse med avståelse av grunn var veginspektørens ansvar. Avtaler som ble inngått, ble notert i inspektørens «forhandlingsprotokoll» og underskrevet av grunneieren.

Etter at formannskapslovene (1837) førte til at det ble avholdt amtsting (fylkesting) én gang i året, ble store deler av vedtaksmyndigheten i vegsaker overført dit. Vegloven fikk imidlertid ikke bestemmelser om herredenes og amtstingets

ansvar før i 1851. Fra 1863 var det oftest kommunen som sto for grunnervervet. Kommunene hadde grunnerversansvaret fram til 1964 for riksvegenes del, og til 1986 der det skulle erverves grunn til fylkesveger.

Det var anledning til å inngå avtale om erstatning hvis den var under bestemte grenser, men ofte ble erstatningen fastsatt ved skjønn der kommunen var part på vegne av Vegvesenet. I slike tilfeller ble grunnen verdsatt før man startet å bygge vegen. Vegvesenet beregnet så det avståtte arealet etter at vegtiltaket var gjennomført. Kommunen betalte ut erstatningen, og bekreftet deretter at grunnervervet var ordnet fullt ut. Dette skulle gjøres senest i forbindelse med at vegen ble tatt opp til offentlig vedlikehold.

Veg som skulle legges ned, kunne bli tilbakeført som del av grunnervervet til ny veg. Det var vanlig at dette ble gjort i tilfeller der en kort vegstrekning ikke lenger skulle opprettholdes som veg, som når en sving skulle rettes ut. Hvis det ble avholdt skjønn, skulle skjønnsretten beregne verdien av grunnen som ble tilbakeført. Verdien gikk så til fradrag i det grunneieren fikk for arealet han avsto et annet sted. Avsto han ikke noe, måtte han kjøpe den gamle veggrunnen hvis han ønsket å overta den. Dette gikk greit nokså lenge, men i siste del av 1800-tallet begynte «chaussée-perioden». Vegmyndighetene begynte da å bygge helt nye veger for å få flattere og bedre veger enn de eksisterende. Dermed ble det et problem at de som brukte den gamle vegen som adkomst til sjø, beiteområder eller annet, kunne ende opp uten vegen de trengte hvis andre fikk overta grunnen. Vegmyndighetene begynte derfor å vurdere bruken av nedlagte veger på en annen måte enn tidligere. Det ble fattet formelle vedtak knyttet til om vegen kunne tilbakeføres/selges til

enkeltgrunneiere eller skulle opprettholdes som veg. Gikk vedtaket ut på at den skulle «legges ut til bruk for de interesserte», innebar det at vegen ble nedlagt som offentlig veg. Vegen måtte da vedlikeholdes av «de interesserte», altså brukerne, men grunnen ble ikke tilbakeført til grunneierne. Vegen skulle fortsatt være offentlig eiendom.

Plikten til å fatte vedtak om hvordan veggrunnen skulle disponeres, ble lovfestet i vegloven av 1912. Da hadde denne plikten allerede blitt praktisert i flere tiår. Fra 1912 ble vedtaksmyndigheten lagt til det nyopprettede amtsveistyret, men alle vedtak som gjaldt hovedveg, måtte stadfestes av Arbeidsdepartementet. Dette departementet hadde (med unntak for en del av perioden 1940–1945) vegansvaret fram til Samferdselsdepartementet ble opprettet i 1946. Det er disse vedtakene man må lete etter når man skal avklare hvem som eier en veg i dag. De er inntatt i amts/fylkestingsprotokollene eller i protokoller fra amtsveistyret. Det kan også stå noe om det i Vegvesenets avleveringsprotokoll. Dette er en protokoll der alle parter som hadde en eller annen form for ansvar i forbindelse med et vegprosjekt, har bekreftet at vegprosjektet er godkjent, og at vegen er overtatt til vedlikehold av det offentlige. Det kunne være representanter fra vegvesenet, lensmannen, kommunen, fylket og entreprenørene.

Det kan være vanskelig å finne disse avleveringsprotokollene. De finnes bare i ett originaleksemplar, som enten ligger i arkivet på vegkontoret i det aktuelle fylket eller i Statsarkivet. Det ble sendt kopi av protokollen til Vegdirektoratet. Disse kopiene ligger i Riksarkivet, men det er ikke alltid lett å finne dem i et arkivmateriale som er lite spesifisert i arkivoversiktene. Ofte er det derfor bedre å lete etter amtstingsprotokollene. Dette er trykte protokoller som man kan finne i en del biblioteker, i stats-

arkivene, i Statsforvalterens arkiv og ofte også på vegkontorene.

Veglovene fra 1824 og 1851 hadde ingen bestemmelser om hvilken offentlig etat som skulle anses som eier av nedlagte veger. I 1912-loven står det imidlertid at veger som var anlagt og hadde vært vedlikeholdt for statens regning, skulle anses som statlig eiendom også etter at de var nedlagt. Veger som var anlagt og vedlikeholdt for herredets regning, kunne herredsstyret disponere over. Det gjaldt imidlertid bare dersom det ikke var vedtatt at de skulle opprettholdes som privatklassifisert veg. Det betyr at herredsstyret i noen tilfeller kan ha tilbakeført eller solgt gammel veggrunn. Informasjon om dette vil man i så fall finne i herredsstyrets protokoller.

Dersom det er nødvendig å få avklart eierforholdet og man ikke finner noe informasjon eller grunn-eieren ikke aksepterer det man finner, kan det være aktuelt å kreve sak for jordskifteretten. Utgangspunktet vil da være at når en tidligere offentlig veg fortsatt eksisterer, er det sannsynlig at det var behov for å beholde den som veg, selv om den ikke lenger skulle være underlagt offentlig vedlikehold og ansvar. Vedlikeholdsansvaret er i slike tilfeller overført til brukerne, men grunnen er fortsatt offentlig eiendom. En grunneier som mener dette er feil, må være forberedt på at det er han som må legge fram dokumentasjon som overbeviser retten om at han faktisk *har* fått veggrunnen tilbake. Det er ikke motparten som må dokumentere at vegen fortsatt er offentlig eiendom. Det er likevel alltid opp til retten å vurdere forholdet, og retten vil i slike tilfeller basere seg på en konkret avveining av hva som er mest sannsynlig. I tillegg vil retten se på andre forhold som for eksempel muligheten for at grunneieren kan ha hevdet eiendomsretten til veggrunnen.



### 11.2 Rett til bruk

Hvilke rettigheter har man når det gjelder å bruke og ferdes på de gamle vegene? Rettsgrunnlaget som kan hjemle allmennhetens bruk, er:

- eiendomsrett
- lovfestete rettigheter
- sedvanerett – rettsgrunnlag som har utgangspunkt i allmennhetens rettsoppfatning
- avtale om bruksrett

Det er særlig veg-, friluftslivs- og hevdslovene som tar opp ferdselsretten for allmennheten på de gamle vegene. Hvilken lov som er aktuell å bruke, avhenger av de opprinnelige eiendomsforholdene til vegen. I tillegg til disse lovene kommer sedvanerett og eventuelle bruksavtaler.

#### 11.2.1 Friluftslivsloven (Lov om friluftslivet)

I friluftslivsloven vil du møte begrepene innmark og utmark. Ferdselsretten er forskjellig avhengig av om et område regnes som innmark eller utmark.

Som innmark regnes gårdsplass, hustomt, dyrket mark, engslått, kulturbeite, skogplantefelt eller liknende områder hvor allmennhetens ferdsel vil være til utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker. Som innmark regnes i tillegg udyrkede, mindre grunnstykker som ligger i dyrket mark eller engslått som er gjerdet sammen med slikt område.

Utmark er udyrket mark og andre arealer som ikke er nevnt som innmark.

Friluftslivsloven gir deg rett til fri ferdsel til fots i utmark gjennom hele året. Denne retten gjelder

også på stier og veger i innmarka. I utmarka er riding, sykling og liknende som hovedregel bare tillatt på stier og veger, men på fjellet er det tillatt overalt. Dersom grunneieren ønsker å begrense riding eller sykling over sin utmark, må han innhente samtykke til slike forbud fra kommunen.

Mens det er fri ferdsel i utmark hele året, er forholdene mer komplisert i innmark. Dersom bakken er frosset eller islagt, har du i utgangspunktet rett til å ferdes til fots over innmark. Denne retten gjelder imidlertid *ikke* i tidsrommet 30. april til 14. oktober.

I vinterhalvåret har du *ikke* fri ferdselsrett på følgende steder:

- gårdsplass, hustomt, inngjerdet hage eller park
- områder som er inngjerdet for et annet særskilt formål dersom ferdselen vil være til utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker (leier og liknende)
- hage, plantefelt, høstsådd åker og gjenlegg dersom eieren mener ferdselen kan medføre nevneverdig skade

Statsforvalteren kan regulere den tidsperioden da det er lov å gå på innmark. Kontroller om det er foretatt justeringer i fylket.

I sommerhalvåret har man normalt ikke ferdselsrett på innmark. Det er likevel adgang til å ferdes på veg eller sti i innmark som leder til utmark. Denne retten gjelder hele året, men ikke over gårdsplass eller hustomt.

### 11.2.2 Hevdsloven (Lov om hevd)

Hevdsloven regulerer hvordan man kan vinne eiendomsrett eller bruksrett (for eksempel vegrett) til ting. Ordet «ting» i hevdsloven omfatter blant annet fast eiendom. Hevdsreglene innebærer at rette eier må forsvare eiendomsretten, ellers kan andre vinne rettigheter over hans eiendom.

Allmennheten kan ha ervervet rett til å bruke en veg eller et vegfar over privat eiendom gjennom langvarig bruk. Særlig vil dette være aktuelt i de tilfellene vegen går over innmark, og hvor det ikke kan vises til noe annet rettsgrunnlag for allmennhetens bruk. Hevd vil også kunne være et aktuelt rettsgrunnlag for gamle veger i de tilfellene det offentlige ikke er eier, og dagens bruk er begrenset til turgåing.

Hevdsloven stiller mange vilkår som *alle* må være oppfylt før det rettslig vil være mulig å få for eksempel vegrett:

- God tro. Den som hevder, må være i god tro i hevdstiden, og ha et visst grunnlag for å være i god tro. I en vurdering av om allmennheten har vært i god tro for eksempel ved bruken av en veg, vil det være rimelig å tolke dette slik at et flertall av hevderne må ha vært i god tro med hensyn til bruksretten.
- Sammenhengende bruk. Retten eller tingen må ha vært i sammenhengende bruk i hevdsperioden. Hvor omfattende bruken må ha vært, vil variere etter hvilken rett som hevdes.
- Brukstil på 20 eller 50 år. Hevdsloven stiller som hovedregel krav om 20 års brukstil. I dette inngår det også at bruken må ha vært

synlig for grunneieren, slik at han har hatt mulighet til å gripe inn og stoppe bruken. Det vil da være et krav at bruken vises, for eksempel som en opparbeidet veg. Dersom bruken ikke setter synlige spor eller omfatter opparbeiding, krever hevdsloven 50 års brukstil. Dette vil være hovedregelen ved hevd av vegrett på private veger. Kravet om en slik 50 års hevdstil gjelder også hevd av vegrett for folk i en bygd, by eller allmennheten generelt. Når rettigheten først er hevdet, gir den brukere de samme rettigheter som om de skulle ha en avtalt bruksrett eller eiendomsrett.

I tillegg til at vilkårene ovenfor må være oppfylt, er det også begrensninger i hva man kan hevde:

- Hevd må vurderes i forhold til *tålt bruk*, som kan defineres som en midlertidig tillatelse/innrømmelse til bruk for en person eller en gruppe personer. En slik *tålt bruk* kan eieren når som helst stoppe eller forhindre, og bruken vil vanligvis ikke etablere noen rettigheter for brukere.
- Den som har en rettighet i en eiendom ut fra et annet rettsgrunnlag, kan ikke hevde.
- Dersom brukerne kjenner til at de ikke har noen rett, men grunneieren stilltiende aksepterer bruken, har brukerne her manglet den aktsomme gode tro som kreves for å kunne hevde. Etter lang tids bruk vil imidlertid dette forholdet kunne endre seg, da god tro eksempelvis kan bygge på tidligere generasjoners bruk.

På den andre siden kan en hevdet ferdselsrett også bortfalle. Dette kalles *mothevd* (§ 9). Det stilles samme krav til mothevd som til

hevd når det gjelder brukstid, aktsomhet osv. Hvis eiendommen blir brukt i strid med den hevdede retten, kan bruksretten bortfalle. For at bruken skal kunne framkalle mothevd når det gjelder vegrett, må den være av typen pløying, inngjerding, nedbygging eller liknende. Det er ikke nok at grunneieren lar sauene sine beite på et vegfar der allmennheten har ferdselsrett, så lenge det er mulig å ferdes der. Dette innebærer blant annet at dersom grunneieren vet at det finnes en vegrett, kan han ikke fremme mothevd, og forsøk på å hindre bruk vil i tillegg være ulovlig (servituttlovens § 2). Dersom vegretten er tinglyst eller vegen opparbeidet, vil det også være vanskelig å påberope seg god tro.

Dette innebærer at dersom en grunneier pløyer opp eller gjerder inn en gammel ferdselsveg, vil han vanskelig kunne være i god tro med hensyn til lovligheten av dette. Selve ferdselsretten viser seg jo her i veglegemet, støttemurer og ferdsel. Han vil derfor ikke kunne påberope seg at vegretten er opphørt ved mothevd.

Det kan også oppstå en tredje situasjon i forbindelse med hevd – *frihevd*. Frihevd oppstår dersom en hevdet bruksrett blir liggende ubrukt av bruksretthaver, for eksempel allmennheten, i en full hevdsperiode. Virkningen av en slik frihevd er at bruksretten er å betrakte som opphørt, og den fulle eierrådigheten går tilbake til grunneier. Ved frihevd må grunneieren også være i god tro når det gjelder sitt eiendomsforhold, i tillegg til at bruksretthaveren ikke bruker sin rett. Sagt på en annen måte betyr dette at grunneieren ikke må kjenne til bruksretten, eller være i begrunnet tro om at den har bortfalt. Det normale er at en vegrett vil være frihevdet

av grunneieren dersom den har vært ubrukt i 20 år. For å frihevde kreves det ikke noen aktiv bruksutøvelse av eiendomsretten fra grunneierens side. En grunneier kan derimot ikke påberope seg frihevd dersom grunnen til at vegen ikke er brukt, er en rettslig hindring, for eksempel en rettssak, eller en fysisk hindring ved at vegen eksempelvis er blitt oppløyd for å hindre utøvelse av bruksretten. Frihevden avbrytes ved at bruken blir tatt opp igjen, og det vil da normalt ikke stilles særlige krav til hvor hyppig bruken skal være.

Hevdsloven gjelder for alle forhold som ikke er ferdig hevdet innen 1967. Forhold som var hevdet før hevdsloven trådte i kraft, må behandles etter snikhevdsloven fra 1874.

### **Sedvanerett**

*Alders tids bruk* er et ulovfestet rettsgrunnlag. Dette betyr at det ikke står skrevet i noen lov, men likevel har en slik langvarig bruk blitt sett på som juridisk bindende, fordi prinsippet har så sterk posisjon i vår rettsoppfatning. Grunntrekkene i hevd og alders tids bruk er svært like. Det stilles de samme krav til at den som påberoper seg sedvanerett, må handle i god tro m.m. At sedvanerett fortsatt er i bruk, skyldes at den i noen tilfeller avviker fra hevdsreglene. Generelt kan vi si at reglene for alders tids bruk er mer relative enn hevdsreglene. Blant annet har domstolenes vurdering av brukstid vært noe friere (40–100 år), og det er heller ikke blitt stilt så strenge krav til kontinuerlig bruk som etter hevdsloven. Etter hevdsloven må alle vilkårene være oppfylt før man kan hevde, mens et uoppfylt vilkår ved alders tids bruk ikke automatisk har ført til at retten har falt bort.



Enkelte steder vil det ha opparbeidet seg *lokale sedvaner* som har sin bakgrunn i lokale skikker og rettsoppfatninger. Dersom det er en allmenn oppfatning hos folk på et sted at slike sedvaner er bindende, vil dette måtte tas i betraktning av domstolene i eventuelle rettsvister om bruksrett på gamle veger.

Eksempel på rettsavgjørelser hvor erverv av ferdselsrett for allmennheten godtas ved alders tids bruk, gjelder blant annet Kristinegård i Bergen (Norsk Retstidende 1910:200) og Langøy, Stokke i Vestfold (Norsk Retstidende 1953:1435).

### **Avtale om bruksrett**

I enkelte tilfeller kan det foreligge en avtale om at det offentlige skal ha rett til veg over privat grunn. En slik vegrett kan være ervervet ved bruk av offentlige midler, som for eksempel friluftslivs-, tippe- eller landbruksmidler. Både stat, fylkeskommuner, interkommunale friluftsråd og kommuner har ervervet vegretter til friluftsmål. Noen ganger vil disse veggrettene gjelde gamle veger.

### **11.2.3 Tinglysingsloven (Lov om tinglysing)**

I denne sammenheng er det også nødvendig å komme inn på rettsvernsbestemmelser med utgangspunkt i tinglysingsloven.

Disse reglene er laget for at det skal bli lettere å få oversikt over heftelser, og for å hindre at det oppstår tvister i forholdet mellom grunneier og rettighetshavere. For veggretter som er oppstått ved avtale, eller hvor det er ervervet en trasé til vegformål, kan tinglysing ha betydning.

Hovedregelen i tinglysingsloven (§ 20) er at rettserverv, som for eksempel en vegrett, får



Gamlevegen. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen

prioritet og rettsvern i forhold til etterfølgende rettsstiftelser fra det tidspunktet ervervet blir dagbokført i grunnboka.

I § 21 står det imidlertid at eldre rettserverv går foran et yngre dersom det er stiftet ved en rettshandel (viljeserklæring), og erververen kjente eller burde ha kjent til den eldre rett da hans ble dagbokført.

I de tilfellene hvor den nye eieren eller rettighetserververen kan godtgjøre at de ikke kjente til eller burde ha kjent til en utinglyst rettighet på tinglysingstidspunktet, kan de utelukke denne rettigheten. Dette betyr at de kan kreve at retten ikke skal være gjeldende for dem. En hevdett rett behøver likevel ikke tinglyses for å få rettsvern, og kan ikke fjernes ved godtroerverv.

Det vil være vanskelig for en ny grunneier som har besiktiget eiendommen, å vinne fram med en påstand om god tro dersom vegfaret er godt synlig i terrenget.

For å få formalisert og tinglyst en hevdet vegrett, er det to måter å gå fram på:

- å innhente en erklæring fra grunneieren om rettigheten og et samtykke om tinglysing
- å anlegge sak mot grunneieren og få retten stadfestet av domstolen

Bruksretter behøver ikke å være tinglyst for å stå seg mot grunneierens arvinger.

### 11.2.4 Motorferdselloven (Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag)

Motorferdselloven regulerer motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.

Som hovedregel er all motorferdsel i utmark forbudt, med unntak av noen nytteformål som er beskrevet i loven eller i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagt vassdrag (sentral motorferdselsforskrift). Veger som ikke er opparbeidet for kjøring med vanlig bil regnes også som utmark, og er forbudt å kjøre på. Det samme gjelder veger som er opparbeidet for bil, men som ikke er brøytet for bilkjøring. Er hensikten drift og anlegg på offentlige veger, kan det likevel gis tillatelse til nødvendig motorisert ferdsl.

Både Statsforvalteren og kommunen kan legge ned forbud eller begrensninger mot motorisert ferdsl i områder som ellers ville kvalifisere for dette, og grunneier kan nekte ferdslen på sin eiendom. Samtidig kan brukeren søke om dispensasjon fra loven, og kommunen kan gi tillatelse innenfor rammene av regelverket. All slik motorferdsel skal uansett foregå aktsomt og

hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for miljø og mennesker.

Se Miljødirektoratets nettside om motorferdsel i utmark for mer om regler og annet knyttet til motorferdsel i utmark.

### 11.3 Etablering av nye vegfar

Veger og vegfar som ikke har vært brukt på lang tid, er ikke alltid like sammenhengende som da de var i bruk. Biter av dem kan ha blitt nedbygd, tatt av ras eller er forsvunnet av andre årsaker. Dersom det ikke er mulig å gjenopprette traseen, for eksempel etter de juridiske rettene som er nevnt ovenfor, kan det være nødvendig å etablere et nytt vegfar for å få sammenheng. Det er to måter å gjøre dette på:

- inngå ny avtale om vegrett
- kjøpe grunnen

I det følgende skal vi se på hvordan dette kan gjennomføres i praksis. Husk at i alt arbeid som er knyttet til nyetablering, vil det både være riktig og viktig å kontakte grunneiere på et tidlig tidspunkt, for å legge fram mulige vegalternativ. Skal det etableres en helt ny veg må det også utarbeides en reguleringsplan etter plan og bygningsloven (PBL).

#### Frivillig avtale om bruksrett (servitutt)

En ny vegtrasé kan sikres ved at det blir inngått en skriftlig bruksavtale (servitutt) mellom grunneieren og det offentlige. I avtalen kan vegretten tidsavgrenses eller gjøres evigvarende. Både kommuner, interkommunale friluftsråd og statlige etater kan inngå slike avtaler med grunneiere.

**Frivillig avtale om erverv av grunn til turveg**

I noen tilfeller kan det være aktuelt å erverve veggrunnen der den nyetablerte vegen skal gå. I slike tilfeller vil det være en fordel å be om hjelp fra det offentlige eller la en offentlig etat ta ansvar for å erverve grunnen.

**Erverv av eiendoms-/bruksrett gjennom bruk av konsesjonsloven**

I konsesjonsloven av 2003 er det i § 1 nummer 4 nevnt at loven skal tilgodese friluftssinteresser. Når en konsesjonspliktig eiendom blir solgt, skal de offentlige myndigheter vurdere om hensynet til friluftsliv er tilstrekkelig ivaretatt. Det er to måter dette kan gjøres på juridisk:

- **Bruk av offentlig forkjøpsrett**

Det offentlige har forkjøpsrett ved overdragelse av konsesjonspliktige eiendommer som landbruks- og fritidseiendommer.

Dersom eiendommen er tenkt ervervet for friluftsmål, skal dette bl.a. vurderes av Miljødirektoratet. Ligger eiendommen slik til at ervervet vil gjøre det mulig å etablere sammenheng i en gammel veg, kan dette være et argument for å gjøre bruk av forkjøpsretten. I denne sammenheng skal man imidlertid huske på at å bruke forkjøpsretten innebærer at det offentlige må erverve hele eiendommen som er til salgs, til den avtalte pris.

- **Bruk av retten til å sette konsesjonsvilkår**

Når en konsesjonspliktig eiendom er til salgs, kan kjøperen pålegges konsesjonsvilkår innenfor de formålene som er nevnt i konsesjonslovens § 1. Det er fylkeslandbruksstyret som fastsetter vilkår, men berørte offentlige instanser kan foreslå

dem. I en del konsesjonssaker stilles det som vilkår for konsesjon at deler av eiendommen blir avstått til friluftsmål, eller at allmennheten får en ferdselsrett over eiendommen. Dersom vilkårene som blir satt for å få konsesjon er byrdefulle, kan dette medføre erstatningsplikt.

**Ekspropriasjon av eiendoms- eller bruksrett**

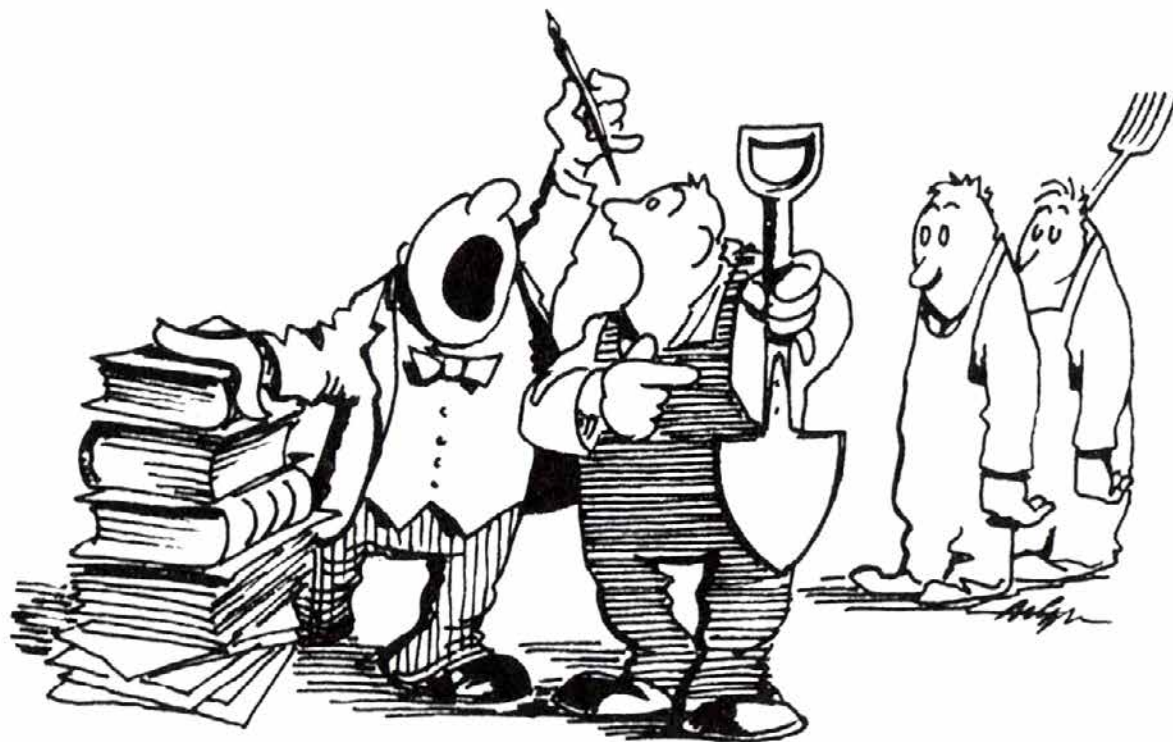
I noen tilfeller vil det ikke være mulig å få til noen avtale med grunneiere om etablering av en veg over privat eiendom. Grunnen til dette kan være uenighet om vederlaget som skal betales, eller at grunneieren nekter å avstå vegrett eller veggrunn. Hvis det offentlige anser tiltaket for å være viktig nok og uten gode alternativer for en reetablering av traseen, kan det være aktuelt å vurdere å ekspropriere en vegrett eller grunn til veg. Lovverket stiller strenge formelle krav til selve ekspropriasjonsprosessen.

Hjemler for tvangskjøp (ekspropriasjon) til gunst for staten og kommunen finnes i følgende lover:

- I plan- og bygningsloven § 16-2 er det hjemmel for å ekspropriere med bakgrunn i stadfestet reguleringsplan
- I oreigningsloven § 2 nr. 37 er det hjemmel for å ekspropriere til friluftsmål
- I oreigningsloven § 2 nr. 46 er det hjemmel for å ekspropriere til kulturmiljøformål
- I vegloven §§ 49 og 50 er det hjemmel for å ekspropriere til vegformål for vegmyndighetene

Ved ekspropriasjon vil erstatning normalt bli fastsatt ved skjønn.





Illustrasjon: Helgen, 2006

## 11.4 Hvilket vern har de gamle vegene mot inngrep?

Det finnes flere lover som skal sikre at hensynet til kulturmiljø og friluftslivsinteresser blir ivaretatt i samfunnet. Skal vernet lykkes på en helhetlig måte, vil det kreve en prioritering av offentlige ressurser både til å registrere og satse på vegene som sentrale verneobjekt.

Når det gjelder bevaring av vegene som kulturmiljø, har Riksantikvaren, kulturmiljøforvaltningen i fylkeskommunene og kommunene et ansvar for å hindre inngrep og ødeleggelse. Det offentlige har også egne organer som skal ivareta allmennhetens muligheter til å drive friluftsliv. Statsforvalteren, fylkeskommunen og kommunene har et viktig ansvar i slike saker. Når det gjelder større inngrep eller tiltak som krever planbehandling eller kommunal tillatelse, vil disse organene ofte kunne påvirke prosessene slik at vegfarene blir tatt hensyn til. Når det gjelder mindre tiltak som omdisponeringer i landbrukssammenheng, vil det derimot være vanskelig for det offentlige å kontrollere om disse vil medføre inngrep i gamle vegfar. Innenfor verneområder er det forskriften for verneområdet og tilhørende forvaltningsplan som vil være bestemmende for ferdsel, skjøtsel og forvaltning av gamle veger og vegfar.

I tillegg til de offentlige organene finnes en rekke frivillige organisasjoner som arbeider for å ivareta kulturmiljø og friluftslivsinteresser. Frivillige organisasjoner har i Høyesterett blitt ansett for å være berettiget til å reise søksmål (tvisteloven § 1-4) i forhold som berører deres arbeidsområde. På samme måte er de frivillige organisasjonene sikret innflytelse ved kommunal planbehandling gjennom

høringsuttalelser og rett til å påklage vedtak (forvaltningsloven kapittel VI).

### 11.4.1 Vern etter kulturminneloven

Etter kulturminneloven kan gamle veger ha beskyttelse på flere ulike måter.

#### Automatisk fredete veger

Dersom det finnes skriftlige kilder eller annet som gjør det overveiende sannsynlig at vegen eller vegfare var i bruk før 1537 (reformasjonen), er den automatisk fredet etter kulturminneloven (Lov om kulturminner). I tillegg er alle samiske kulturmiljø fra år 1917 eller tidligere automatisk fredet. På Svalbard er alle veger eldre enn 1946 automatisk fredet etter svalbardmiljøloven (Lov om miljøvern på Svalbard). Hvis vegfare er fredet etter disse lovene, er det beskyttet mot inngrep som kan skade det.

I kulturminnelovens § 4 bokstav d er den automatiske fredningen av veger m.m. beskrevet slik:

*... «vegfar av alle slag med eller uten brolegging av stein, tre eller annet materiale, demninger, broer, vadesteder, havneanlegg, båtstøer og båtoppbygg, fergeleier og båtdrag eller rester av slike, seilsperringer, vegmerker og seilmerker.»*

Med til et automatisk fredet kulturminne hører et område rundt dets synlige eller kjente ytterkant så langt det er nødvendig å verne mot inngrep. Områdets størrelse fastsettes særskilt av kulturmiljømyndighetene. Er det ikke fastsatt særskilt, omfatter fredningen automatisk en 5 meters sikringszone fra kulturmiljøets synlige ytterkant (§ 6).

Haukeli vegmiljø er forskriftsfredet etter § 22 i kulturminneloven gjennom Statens vegvesens nasjonale verneplan. Her i Dyrskar er både 3 generasjoner vegger og arbeiderbrakkka fra 1880-årene med i fredningen. I Ullensvang kommune, Vestland.  
Foto: Tine Eikehaug/Statens vegvesen





I henhold til lovens § 3 er det forbud mot inngrep i et automatisk fredet kulturmiljø som for eksempel en veg. Forbudet er detaljert beskrevet på følgende måte: ... *«tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturmiljø eller fremkalle fare for at dette kan skje.»*

Reises det spørsmål om hvorvidt et vegfar er automatisk fredet, har Riksantikvaren bevisbyrden når det gjelder alderen på kulturmiljøet. Avklaring av dette spørsmålet vil basere seg på kunnskap om den kjente alderen til andre liknende veger, arkeologiske utgravninger, skriftlige kilder, gjenstandsfunn og liknende. I tvilstilfeller avgjør Klima- og miljødepartementet med bindende virkning om kulturmiljøet er automatisk fredet.

Tillatelse til inngrep i et automatisk fredet kulturminne kan bare gis av kulturmiljømyndighetene (§ 8). Opparbeiding av gamle veger til turvegformål innebærer ofte tiltak som krever tillatelse etter kulturminneloven. Dette gjelder dersom opparbeidingen omfatter inngrep i selve vegen, som graving, grusing, grøfting og byggevirksomhet. I tilfeller der gjenåpning av en gammel veg som er fredet etter kulturminneloven, vil medføre stor ferdsløse og slitasje, krever dette godkjenning av kulturmiljømyndighetene.

Etter § 11 i loven kan myndighetene foreta vedlikehold og granskning av automatisk fredete kulturmiljø som veger.

### Veger fredet ved enkeltvedtak

Veger som er fra 1537 eller senere, og samiske veger yngre enn 1917, må fredes ved enkeltvedtak dersom de skal ha et særskilt vern. Fredningen kan omfatte vegen eller vegen og et område rundt denne. Bestemmelsene om slik fredning finnes i §§ 15 og 19. Eksempel på veger fredet etter disse paragrafene er deler av Ankervegen i Bærum kommune og Krokkleiva i Hole kommune, begge i Viken.

Dersom vegen og andre kulturminner utgjør et helhetlig miljø, kan de fredes samlet etter § 20. I et område som er fredet etter § 20, kan kulturvernmyndighetene hindre fradeling og bortfesting av grunn.

Statens vegvesen har mulighet til å fremme fredning etter forskrift i kulturminnelovens § 22a av nyere tids byggverk og veganlegg som er i statens eie. Departementet kan vedta fredning av slike byggverk og anlegg med videre som nevnt i § 15, og som er i statens eie.

Alle kan fremme fredningsforslag om veger eller veganlegg overfor antikvariske myndigheter.

### 11.4.2 Vern etter plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (Lov om planlegging og byggesaksbehandling) er den overordnede loven for arealdisponering. Loven er sentral i all arealplanlegging, og trekker blant annet opp retningslinjene for innholdet i regionale planer og kommuneplaner. Det er viktig å få kartlagt gamle veger, slik at disse kan komme med i bindende arealplaner. At de gamle vegene blir regulert gjennom kommune- eller reguleringsplan, vil kunne

sikre at det tas hensyn til dem ved ulike utbyggings-tiltak. Det er særlig viktig at veger som ikke er fredet etter lov om kulturminner, blir vist på plankart.

Plan- og bygningsloven har bestemmelser for planer på ulike nivåer:

- regionale planer
- kommune- og kommunedelplaner
- reguleringsplaner – områderegulering og detaljregulering

### **Regional plan**

Gjennom regionale planer kan det fastlegges mål og langsiktige retningslinjer for utviklingen i fylket. En regional plan skal legges til grunn for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. Regional plan utarbeides av fylkeskommunen.

### **Kommuneplan**

Kommunene har en sentral rolle når det gjelder plan- og bygningsloven. I alle kommuner skal det utarbeides en kommunal planstrategi minst én gang i hver valgperiode, der blant annet kommunens planbehov i perioden skal vurderes. Kommuneplanen skal fastlegge mål og langsiktige retningslinjer for utviklingen i den enkelte kommune. En kommuneplan består av en arealdel og en samfunnsdel. Arealdelen av kommuneplanen er juridisk bindende. Dersom man ønsker å vise gamle veger i kommuneplanens arealdel, kan dette gjøres gjennom bruk av arealformål, hensynssoner, bestemmelser eller bestemmelsesområde, plan- og bygningsloven kapittel 11.

I prosessen med en kommuneplan er fylkeskommunen, Sametinget, berørte statlige organer og organisasjoner med interesse i planarbeidet

viktige samarbeidsparter. Fylkeskommunen, Sametinget eller berørte statlige fagmyndigheter kan reise innsigelse til kommuneplanens arealdel. Hvis kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, går planen til mekling og eventuelt videre til Kommunal- og moderniseringsdepartementet til endelig avgjørelse.

### **Reguleringsplan – områderegulering eller detaljregulering**

En reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som regulerer bruk, vern og utforming av arealer. Arealformål og bestemmelser i henhold til plan- og bygningsloven kapittel 12 styrer bruken av arealene.

Alle områder i en reguleringsplan skal ha et arealformål. For å sikre gamle veger kan området avsettes til hensynssone landbruk, natur og fritidsformål med underformål vern, eller de kan få reguleringsbestemmelse eller avsettes til hensynssoner som sikrer dem. Det kan også være aktuelt å avsette dem som bestemmelsesområde. Gamle veger som fremdeles er i bruk som veger, kan avsettes til arealformål 2 Samferdselsanlegg, med bestemmelser som setter rammer for bruk av dem og hvilke tiltak som eventuelt er tillatt for å holde dem ved like.

Reguleringsplanen er juridisk bindende. På samme måte som for kommuneplaner kan fylkeskommunen, Sametinget eller berørte statlige fagmyndigheter reise innsigelse mot reguleringsplaner. Den videre prosessen er som for kommune(del)planer.

Riksantikvarens *Veileder i planlegging etter plan- og bygningsloven* gir ytterligere opplysninger.

## Aktsomhetsplikten etter naturmangfoldloven § 6

Hver dag treffer forvaltningen enkeltvedtak, fastsetter forskrifter, tildeler tilskudd eller utøver offentlig myndighet på annen måte. Dette påvirker naturmangfold i større eller mindre grad. Vedtak og annen myndighetsutøvelse skjer på grunnlag av mange ulike regelverk, i ulike sektorer og på ulike forvaltningsnivåer. Reglene om bærekraftig bruk i naturmangfoldloven kapittel II får anvendelse når offentlig myndighetsutøvelse berører naturmangfold, for eksempel ved tillatelse til tiltak knyttet til gamle veger og vegfar (Klima- og miljødepartementet, 2016).

Hvis det er gitt tillatelse fra det offentlige til et tiltak eller en aktivitet, har offentlige myndigheter gjort en vurdering av naturverdiene i forbindelse med at tillatelsen ble gitt. Aktsomhetsplikten i naturmangfoldloven vil da være oppfylt hvis det handles i samsvar med tillatelsen. Når offentlige myndigheter utformer vedtak, er det derfor viktig å være klar over at innholdet i vedtaket kan få betydning for tiltakshavers aktsomhetsplikt.

Aktsomhetsplikten omfatter både offentlige myndigheter, enkeltpersoner og foretak. Den har størst betydning for aktiviteter som ikke er regulert av en tillatelse fra offentlig myndighet eller ved lov/forskrift, for eksempel ved terrenginngrep som ikke er

søknadspliktige. Aktsomhetsplikten innebærer at den som skal utføre en aktivitet, må gjøre seg kjent med hvilke naturverdier som kan bli skadelidende. Dersom det er gitt veiledning fra offentlige fagmyndigheter på området (for eksempel kommune eller Statsforvalteren) og vedkommende har handlet i tråd med denne veiledningen, vil aktsomhetsplikten normalt være oppfylt.

Aktsomhetsplikten forutsetter at man tar hensyn til naturverdier som er allment kjent, for eksempel at det i et lokalmiljø er et rovfuglreir i et furutre, eller at en dam er leveområde for en bestand av stor salamander. I noen grad forutsetter aktsomhetsplikten også at de som skal utføre en aktivitet, finner fram til informasjon som er tilgjengelig hos offentlige myndigheter og i offentlige databaser.

Når den som skal utføre en aktivitet, har gjort seg kjent med hvilke naturverdier som kan bli skadelidende, må vedkommende gjøre det som er rimelig for å unngå skade på naturmangfoldet.

Aktsomhetsplikten pålegger i utgangspunktet ingen å utføre en bestemt type aktivitet, men regulerer bare i hvilken grad man plikter å avstå fra aktivitet eller virksomhet som kan skade naturmangfold i strid med forvaltningsmålene for arter og naturtyper.



### 11.5 Hjemler for tiltak

Det er flere lover som gir hjemmelsgrunnlag for å foreta tiltak som rydding, skjøtsel og opparbeiding på annen manns eiendom.

#### Tiltak etter kulturminneloven

Kulturminneloven gir myndighetene rett til skjøtsel av kulturminner og kulturmiljø. En viss opparbeiding og rydding av vegfar kan gjøres med hjemmel i disse bestemmelsene. Dette gjelder eksempelvis rydding av gjengrodd vegfar, grøfting for å hindre erosjonsskader, istandsetting av støttemurer m.m.

Lovens § 11 gir kulturmiljømyndighetene rett til gransking av automatisk fredete kulturminner. Denne retten gjelder blant annet å «holde i stand, restaurere, bygge opp igjen» kulturminner.

Myndighetene har også rett til å «pleie og anskueliggjøre dem, herunder rydde områdene omkring». Eier eller bruker må varsles om slike tiltak på forhånd. Medfører tiltakene tap for grunneier eller rettighetshaver, kan disse kreve erstatning fastsatt ved skjønn. I henhold til § 21 kan kulturmiljømyndighetene foreta skjøtsel av områder rundt fredete kulturminner og fredet kulturmiljø. Slik skjøtsel kan være rydding og pleie av vegetasjon og andre tiltak for å verne kulturmiljøet.

Skjøtsel og vedlikehold av kulturmiljø, for eksempel et veganlegg, som er fredet ved enkeltvedtak kan skje gjennom avtale med grunneier, eller pålegges utført med hjemmel i § 17.

#### Tiltak etter friluftsloven

Formålet med friluftsloven er «å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenn-

hetens rett til ferdsel, opphold mv. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes».

#### Tiltak og inngrepsløyve for å lette ferdsel i utmark

Det alminnelige utgangspunkt i norsk rett er at merking og skilting av stier, maskinpreparering av skiløyper og annen tilrettelegging for friluftsliv krever grunneierens tillatelse. Den enkelte grunneier kan også i kraft av grunneierretten forby motorferdsel over sin eiendom i utmark.

Friluftsloven gir likevel det offentlige en mulighet til å iverksette tiltak og gi inngrepsløyve for å lette ferdsel i utmark (ikke innmark). Bestemmelsen gir kommunen adgang til en rekke tiltak for å lette ferdselen på gamle veger, selv der det ikke er mulig å få samtykke fra eieren eller brukeren. Men inngrepstillatelse kan bare brukes når man ikke har klart å komme fram til noen frivillig avtale med grunneieren. Kommunen er pliktig til å forhandle med grunneieren.

Kommunens adgang til å gi inngrepsløyve mot grunneiers vilje kan kun åpne for mindre inngripende tiltak i utmark. Tiltakene skal som hovedregel være så små at de forutsetningsvis ikke påfører eiendommen erstatningsbetingende skade. Dette er bakgrunnen for at merking, skilting og liknende vanligvis kan gjennomføres uten forutgående skjønn. Grunneier kan likevel kreve skjønn for å få avgjort eventuelle erstatningskrav som følge av tillatelsen.

Omfattende tiltak som utsprengning av ny turtrasé bør unngås på historiske ferdselsårer, og bare være en aller siste utvei. Må slike omfattende

tiltak likevel settes i verk, kan det bare skje etter samtykke fra grunneieren – eller etter at det er gjennomført ekspropriasjon etter plan og bygningsloven eller oreigningsloven. Og selvsagt bare dersom kulturminneloven gir rom for dette, og kulturmiljømyndighetene gir tillatelse.

Kommunen kan merke opp ruter og turstier i utmark, bygge klopper eller bruer, og sette i verk andre tiltak for å lette ferdselen. Den kan også fjerne hindringer som veltede trær og nedfalte steiner, busker og kratt og forhindre gjengroing av historiske veger og vegfar.

Kommunen kan også gi andre rett til å gjennomføre slike tiltak på annenmanns grunn. For eksempel organisasjoner som har til formål å fremme reise- og friluftsliv. Staten kan gi tilsvarende rett til regionale reise- og friluftslivsorganisasjoner for ferdselsårer som berører flere kommuner.

Slike løyver kan selvsagt ikke brukes dersom de skader kulturmiljøverdiene. For eksempel ved å erstatte eller endre gammelt vegtilbehør som varder eller andre vegvisere (se kapittel 8.15 *Vegtilbehør*).

#### Ulovlig stengsler eller forbudsskilt

I henhold til friluftslivsloven får ikke eier eller bruker av grunn vanskeligjøre ferdsel for allmennheten som er tillatt etter friluftslivsloven, med skilt og stengsel eller på annen måte. Et unntak fra dette er dersom begrensningen tjener eier eller brukers (rettighets-havers) berettigete interesse, og ikke er til utilbørlig fortregning for folks utøvelse av allemannsretten. Ulovlig forbudsskilt kan fjernes av kommunen.

Grannegjerdeloven (lov om grannegjerde) regulerer hvem som har plikt til og ansvar for å sette opp gjerder mellom eiendommer. Vær oppmerksom på at lov om grannegjerde ikke gjelder for gjerdehold ved offentlig veg.

Etter Lov om dyrevelferd er det forbudt å sette opp piggtrådgjerder for å regulere dyrs ferdsel. Loven gir også den som er ansvarlig for gjerder (eiere eller andre) plikt til å oppdage, forebygge og avhjelpe fare for unødvendige påkjenninger og belastninger for dyr. Det inkluderer for eksempel å rydde opp i gamle piggtrådgjerder.

#### **Hva hvis grunneieren er uenig?**

Som ellers i livet bør man alltid gjøre sitt beste for å etablere et godt samarbeid i arbeidet med historiske veger og vegfar. God kommunikasjon og gjensidig forståelse er ofte nøkkelen til å hindre konflikter. Men hva gjør man dersom grunneieren likevel er uenig i nødvendig tilrettelegging og skjøtsel, og det ikke finnes annen hjemmel for skjøtsel?

Det er rimelig å anta at selve bruksretten til en veg eller et vegfar innebærer at brukere har en viss rett til å fjerne stengsler, som veltete trær som hindrer eller vanskeliggjør den hjemlelte bruken. Men som bruker kan man neppe trekke denne retten særlig langt før det blir å anse som ulovlig selvtekt.

Skulle grunneieren vanskeliggjøre eller nekte rydding, er det mulig å gå til sivil retts søksmål på grunn av manglende mulighet til å utøve vegretten. Man vil da få en rettslig avgjørelse om retten til å bruke vegen, og en eventuell



Med godt samarbeid kan flere brukergrupper nytte vegen. Kongevegen mellom Kvamskleiva og Vang sentrum i Vang kommune, Innlandet. Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen





tillatelse til å iverksette tiltak for å åpne den, jfr. tvangsfullbyrdelsesloven § 13-14. Retten kan enten gi saksøker rett til å rydde selv, bestemme at namsmyndigheten skal utføre dette, eller ilegge saksøkte en løpende dagmulkt inntil han selv utfører ryddingen. Hvis saksøkeren eller namsmyndigheten må rydde, kan saksøkte pålegges å betale alle kostnader.

Vær klar over at det kan være ulovlig å sette i gang ryddearbeider uten at det foreligger hjemmelsgrunnlag. Blant annet etter servituttloven § 17. En servitutt er bestemte

rettigheter til bruk av annen manns eiendom. Dersom servitutt misbrukes, for eksempel ved at man går lenger i bruken av annenmanns eiendom enn bruksretten gir adgang til, kan følgen være bortfall av hele servitutt.

I tillegg har friluftsløven § 39 en straffebestemmelse. Den slår fast at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer regler gitt i eller i samsvar med loven, kan straffes med bøter. Med mindre forholdet ikke rammes av andre, strengere straffebud. Medvirkning straffes etter den alminnelige regelen i straffeløven § 15.



## 12. AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE



Menn på veg i Oppdal kommune i Trøndelag i 1875. Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)



**T**idlig i prosessen med å tilrettelegge, restaurere eller drive annet arbeid på en gammel ferdselsåre, må man tenke gjennom hvem som er aktuelle samarbeidspartnere, og hvem som kan bidra med praktiske råd og hjelp. Hjelpen kan være av administrativ, faglig og økonomisk art, eller ha form av dugnadsinnsats. De aktørene som omtales i dette kapittelet, bør kanskje også trekkes inn i prosjektorganisasjonen (se kapittel 5 *Organisering og planlegging*).

Legg ned litt arbeid i å finne de rette samarbeidspartnerne. De vil være grunnmuren i prosjektet ditt, og godt forarbeid her kommer til å svare seg på sikt.

### 12.1 Kulturmiljøforvaltningen i Norge

Kulturmiljøforvaltningen i Norge er fordelt på flere ulike organisasjoner, noe som kan virke forvirrende i første omgang. Men dersom du har spørsmål til kulturmiljømyndighetene om vegminner, har fylkeskommunen, Sametinget eller Sysselmesteren på Svalbard forvaltningsansvaret i Norge, og vil være rett sted å henvende seg. Eventuelt kan du gå via kommunen din.

Den offentlige kulturmiljøforvaltningen er fordelt på flere forvaltningsnivå. Dette er de viktigste aktørene når det gjelder forvaltning av vegminner:

*Klima- og miljødepartementet* har det overordnede ansvaret for forvaltningen av kulturminner og kulturmiljø i Norge. Departementet utformer hovedtrekkene i den nasjonale kulturmiljøforvaltningen gjennom stortingsmeldinger og liknende.

*Riksantikvaren (RA)* er direktorat for kulturmiljøforvaltning, og faglig rådgiver for Klima- og miljødepartementet i utviklingen av den statlige kulturmiljøpolitikken, og i alle saker som gjelder kulturminner og kulturmiljø. Direktoratet skal iverksette regjeringens politikk, og har frednings-, innsigelses- og klagemyndighet. Riksantikvaren har ansvar for utvikling av digitale tjenester som sikrer en enhetlig kulturmiljøforvaltning, og skal forvalte sentrale data om kulturmiljø i offentlig forvaltning. Direktoratet kan også utrede og vedta fredninger av bygninger og anlegg, for eksempel veganlegg.

*Fylkeskommunene/Sametinget* har ansvar som regional fagmyndighet for kulturmiljøvern i fylkene og i samiske områder, og er vedtaksmyndighet etter kulturminneloven for de fleste kulturminner og kulturmiljø i Norge.

De behandler saker fra hele fylket knyttet til undersøkelsesplikt for automatisk fredete kulturminner og forvaltning av fredete bygninger og anlegg. Som regional planmyndighet gir fylkeskommunen/Sametinget innspill til reguleringsplaner, og har innsigelsesrett i plansaker når regionale eller nasjonale verneverdier er truet. De har ansvaret for at riktige hensyn tas til kulturminner og kulturmiljø i planleggingen, også på kommunenivå. Videre har de ansvaret for og leder arbeidet med regional planstrategi, regionale planer og planbestemmelse.

*Sysselmesteren på Svalbard* administrerer kulturmiljøforvaltningen på Svalbard gjennom bestemmelsene i svalbardmiljøloven.



Det kan være vanskelig å avgjøre om et vegfar er et samisk kulturminne. Men forvaltningsmessig er det viktig, da yngre samiske kulturminner har et sterkere vern enn andre kulturminner. Disse samene på Kvannefjell i 1905 var vant til å gå i fjellet, og har både vandrestaver og ekstra beslag på skosålene. Foto: John Bernhard Rekstad/Universitetsbiblioteket i Bergen (redigert)

Kommunene har ansvar for lokalt og kommunalt kulturmiljøvern. De er ansvarlige for å ivareta og legge til rette for bruk av kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap i areal- og samfunnsplanleggingen. Plan- og bygningsloven er det viktigste juridiske verktøyet, men kommunen har også andre virkemidler, for eksempel ulike tilskudd.

Større bykommuner har egne byantikvarer som gir innspill til reguleringsplaner og byggesaker i kommunene. De driver aktiv kartlegging, formidling og rådgiving.

De arkeologiske landsdelsmuseene er faglige rådgivere for Riksantikvaren for arkeologiske kulturmiljø på land og under vann. I Norge er

oppgavene fordelt på disse regionale arkeologiske museene: Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo; Arkeologisk museum, Universitetet i Stavanger; Universitetsmuseet i Bergen; NTNU Vitenskapsmuseet, Trondheim og Norges arktiske universitetsmuseum, Universitetet i Tromsø. Ansvar for marine kulturminner og behandlingen av regulerings- og byggesaker som berører sjøområder, ligger på disse museene: Norsk Maritimt Museum, Oslo; Stavanger maritime museum; Bergen Sjøfartsmuseum; NTNU Vitenskapsmuseet, Trondheim og Norges arktiske universitetsmuseum, Universitetet i Tromsø.

Statens vegvesen har sektoransvar for å ivareta nyere tids veghistorie fra 1537 og fram til i dag. Det betyr at etaten har et særskilt ansvar for våre vegminner, og den har derfor opparbeidet spesialkompetanse på fagfeltet. Statens vegvesen har en klar instruks fra Regjeringen, som sier at «Statens vegvesen har ansvar for kulturminnevern både for vei og for kjøretøy» (Samferdselsdepartementet, 2020:4). Dette sektoransvaret gjelder alle veger, både de som er med i Nasjonal verneplan og de mange som enda ikke har et formelt vern. Norsk vegmuseum er etatsansvarlig for kulturmiljøvernet av veghistorien i Norge, og Statens vegvesen har gjennom flere tiår også bygd opp en viktig veghistorisk kompetanse rundt om på de ulike vegkontorene i landet.

### 12.2 Andre aktører

Foruten kulturmiljøforvaltningen finnes det en rekke gode aktører og mulige samarbeidspartnere, alt fra store nasjonale organisasjoner til små lokallag og privatpersoner. Her vil vi bare nevne noen av dem. Undersøk

nærområdet ditt, og finn ut hvem som kan være aktuelle hos deg.

I mange tilfeller vil slike organisasjoner, lag og foreninger være viktige når det gjelder gjennomføring av prosjektet. De kan bidra med både faglig og praktisk hjelp. I enkelte tilfeller kan de også gi økonomisk støtte.

Den Norske Turistforening (DNT) er Norges største friluftslivsorganisasjon, med over 300 000 medlemmer. Organisasjonen består av 57 medlemsforeninger med tilknyttete lokallag. DNT arbeider for å fremme et enkelt, aktivt, allsidig og miljøvennlig friluftsliv, og for å bevare natur og kulturverdier. DNTs forening forvalter et rutenett på over 20 000 kilometer i hele landet. Deler av dette følger historiske ferdselsårer. Foreningen har lang erfaring med å tilrettelegge turveger, og er blitt mer og mer oppmerksom på de historiske verdiene i gamle vegfar.

Fortidsminneforeningen er en ideell organisasjon som arbeider for å ta vare på kulturminner og fremme interessen for kulturmiljøvern. Foreningen er organisert med et hovedstyre nasjonalt, og fylkesvise avdelinger. I enkelte tilfeller kan foreningen gi økonomisk støtte til gjennomføring av restaureringsarbeider.

Mange steder finnes lokale museer, ideelle organisasjoner som historielag, idrettslag og ungdomsorganisasjoner, samt grunneierlag og velforeninger, som kan delta både med opplysninger og fysisk arbeid i prosjektet. Ikke minst er grunneiere, brukere av vegene og andre privatpersoner viktige medspillere, og som regel de som vet mest om lokale veger og vegfar.





Den rundt 6,5 kilometer lange driftevegen mellom Nes og Viglesdal i Hjelmeland i Rogaland ble bygd i årene 1907–1912, stort sett av svenske og finske rallarer. Driftevegen følger en eldgammel ferdselsåre. Til tross for at det aldri har vært motorisert ferdsel langs driftevegen, var den i perioden 1965–1984 klassifisert som fylkesveg! Et trekantet fylkesvegskilt, et rasskilt, satt opp like ved Viglesdalsura, er et morsomt minne fra denne tiden. Alt i 1922 satte Stavanger Turistforening opp en turisthytte i Viglesdalen. I dag inngår turen i Riksantikvaren og DNTs prosjekt Historiske vandreruter, og mange fotturister benytter seg av driftevegen og overnattingstilbudet til turistforeningen.  
Foto: John Petter Nordbø/Stavanger Turistforening

Også lokalavdelinger av næringsorganisasjoner som Norges Skogeierforbund, Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag kan være nyttige samarbeidspartnere.

Private firma og konsulenter selger tjenester som prosjektet vil ha bruk for, for eksempel om man trenger å få laget skjøtselsplaner eller ser etter håndverkere til å utføre restaureringsarbeid (se

kapittel 8.2.2 *Restaurering av vegkroppen krever erfaring og spesialkompetanse*). Lokale bedrifter kan også være med som samarbeidspartnere eller sponsorer for prosjektet.

Grunneiere til eller nær vegen er viktige for å skape et godt prosjekt. De kan være essensielle brikker i prosessen. Sørg for å etablere god kommunikasjon og et godt samarbeid med disse.





## 13. KILDER



Den bergenske hovedveg gjennom Stalheimskleiva i Voss kommune i Vestland ble bygd mellom 1842-1849. De største arbeidene var ferdig rundt 1844-1845. Denne tegningen i Theodor Brochs Lærebog i bygningskunsten fra 1848 stammer trolig fra vegplanene. I tillegg til den nye vegen viser kartet den tidligere kongevegen (stiplet linje) opp Stalheimskleiva. Kartet har gjort det mulig å lokalisere spor etter kongevegen, og er et godt eksempel på en nyttig kilde. Illustrasjon: Broch, 1848, PL. XXXXIV



**F**ør du setter i gang med tiltak, bør du samle inn mest mulig bakgrunnsinformasjon om den historiske vegen eller vegfare. God kjennskap til kulturminnets tilstand og historie øker sjansene for at du kan ta best mulig vare på det.

Gå systematisk til verks for å finne historiske opplysninger. Da oppnår du som regel best resultat. En god innfallsvinkel er å først få et overblikk over den store sammenhengten til vegen, og deretter lete opp detaljer som utfyller de kjente opplysningene.

Ofte er vår viktigste kilde selve vegen, vegrelaterte kulturminner og andre fysiske spor i landskapet. Men det finnes også mange andre ulike typer kilder til opplysninger om historiske veger og vegfar.

De skriftlige kildene kan være rikholdige om du leter godt. Mye er nedskrevet i forskjellige arkiv, reisedagbøker, aviser, bøker og liknende. Gamle og nye kart kan fortelle deg hvor veger og vegfar gikk, mens foto og film kan avsløre detaljer som ikke er skrevet ned.

En kildegruppe som ikke må glemmes, er tradisjoner og tradisjonsbunden kunnskap – vår immaterielle kulturarv. Immaterielle kulturminner som stedsnavn, historier, sagn og myter, eller direkte opplysninger fra folk som har brukt eller jobbet på vegen, er gull verdt for alle som vil finne ut mer om vegen og ferdsele.

I dag er svært mye veghistorisk kildemateriale tilgjengelig på internett, og både offentlige institusjoner og private legger fortløpende ut

mer. Men vær oppmerksom på at mye av det som legges ut, ikke er kvalitetssikret.

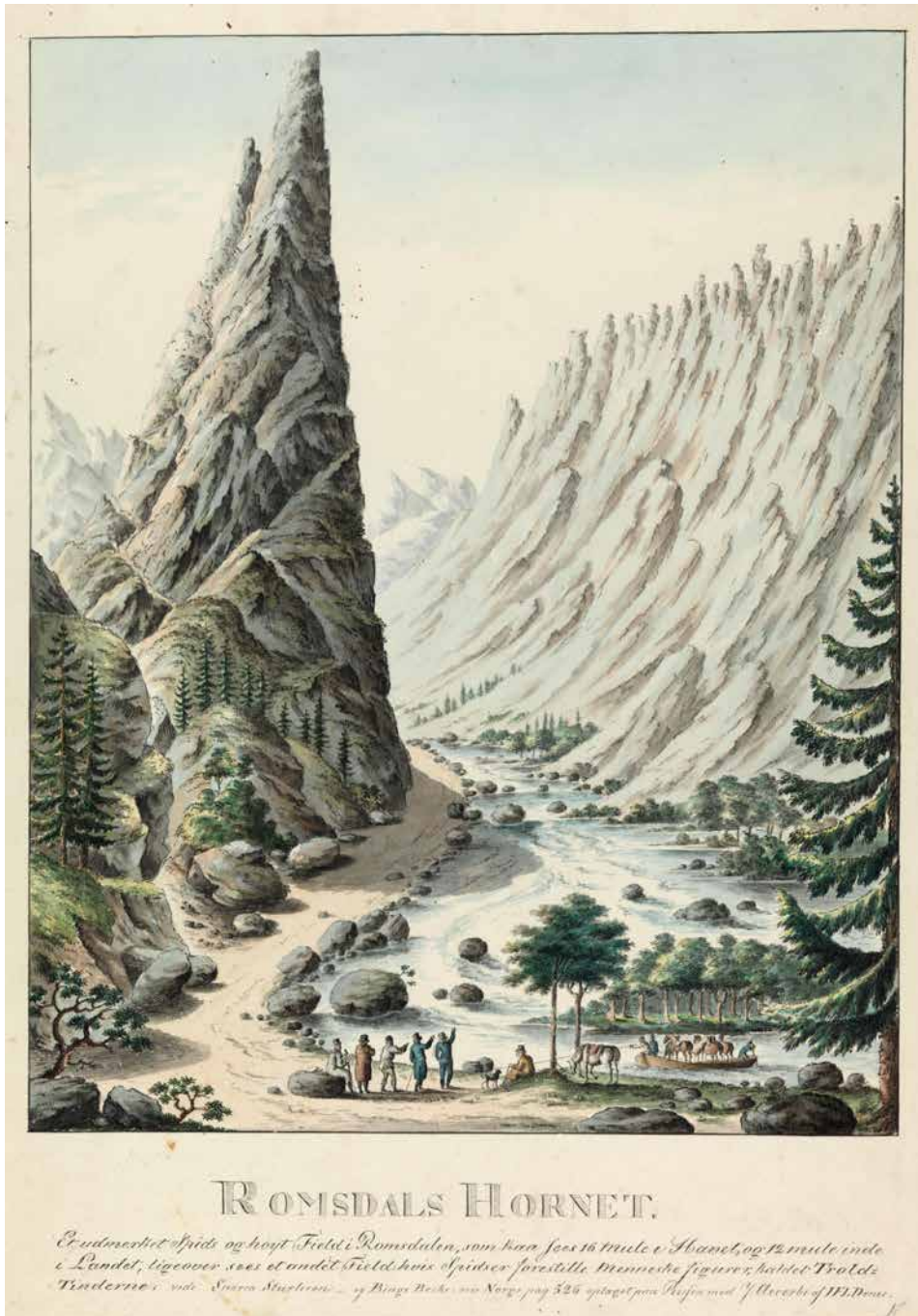
Felles for alle kildene er at de må brukes med et kritisk blikk.

### 13.1 Kildekritikk

Alle som forsøker å rekonstruere en historisk hendelse eller et fysisk kulturminne, oppdager at historie er ferskvare. Fortiden forsvinner like fort som den ble til, og bare små bruddstykker kan gjenskapes sikkert. Det aller meste ble aldri dokumentert, og jo lenger bakover i tid du leter, jo vanskeligere vil det være å finne gode kilder. Desto viktigere er det å tolke de få historiske sporene vi har, på en riktigst mulig måte. Ukritisk bruk av kildene kan både føre til feilinformasjon og potensielt skade kulturminnet.

Ha et kildekritisk blikk på alle opplysninger du finner – enten de kommer fra kart eller bøker, lokalhistorikeren i bygda, journalisten i avisa eller arkeologen hos fylkeskommunen. Alle historiske kilder ble skapt for å oppfylle et behov i tiden de ble laget. Det farger framstillingen – historien er fortalt slik formidleren ønsket å gjenskape den. I tillegg har også vi som tolker historien i dag, våre historiske briller på, og hver av oss leser kildene ut fra vårt eget ståsted.

Selv et fotografi – som man skulle tro var en objektiv kilde – er laget slik fotografen ønsket det. Motivet er nøye gjennomtenkt, og detaljer som syntes uvesentlige og forstyrrende, er utelatt fra bildet. Men kan hende akkurat informasjonen om en vegmur som ikke er bygd etter vegnormalene, eller et steinras over vegen, ville gjort at vi så annerledes på veghistorien.



De fleste kilder er skapt med et formål. Johan F. L. Dreiers bilde av Romsdalshorn fra 1799 skal formidle den storslåtte norske naturen. Dreier sitter på steinen midt i bildet, og ser på det utenlandske reisefølget han hadde på turen. Selv om vi vet at verken området eller hovedvegen gjennom Romsdalen ser nøyaktig slik ut i virkeligheten, kan skissen gi oss viktige opplysninger om ferdselen gjennom dalen. For eksempel ser det ut til å ha vært trekkferje over elva Rauma. Fra Rauma kommune, Møre og Romsdal. Illustrasjon: Johan Friedrich Leonhard Dreier, 1799/Nasjonallbiblioteket

Da de første vegene ble bygd, var lesing og skriving stort sett forbeholdt embetsstanden og overklassen. De skriftlige kildene som omtaler veger, ble derfor vanligvis skrevet for å oppfylle formelle behov, og hadde mindre fokus på dagliglivet og detaljer ved vegen.

Reisebøker trekker som regel fram de spektakulære opplevelsene til fortelleren. Vi hører om skumle bakker og smale vegparti, men sjeldnere om utformingen av stabbesteiner eller hvordan vegkroppen er bygd.

I tillegg til at kildene ofte bare forteller en del av sannheten, har de ikke rent sjelden også skapt en «alternativ» sannhet, gjerne utilsiktet. En forfatter som skriver en bok om en gammel veg, kan for eksempel velge å fylle igjen historiske «hull» for å skape helhet i fortellingen. Dersom sagaen antyder at Olav den hellige passerte et område, kan det være fristende for forfatteren å konkludere med at dette var vegen kongen tok. Det gir en svært gammel datering av vegen. Blir så opplysningen brukt som referanse i flere bøker, vil man til slutt ha så mange som forteller denne historien, at det framstår som bevist at kongen faktisk gikk her, og at vegen minst er fra middelalderen. Feil historisk kontekst kan også ha blitt gitt til nyere veger og vegfar. Er den lokale «Kongevegen» virkelig en kongeveg, eller er det bare en status den er tillagt på folkemunne?

I vår digitale verden er det enkelt for enhver å publisere omtrent hvilken som helst informasjon på internett og i andre digitale medier. Det er en kjemperessurs som gjør at vi mye enklere enn før kan finne data om gamle veger og vegfar. Samtidig er det viktigere enn noen

gang med god kildekritikk. Langt fra alle som legger ut informasjon, har gjort gode bakgrunnsundersøkelser av stoffet, og alle har egne mål med formidlingen.

Å datere gamle vegfar er en svært krevende øvelse. For hvordan kan vi egentlig vite når folk først begynte å ferdes langs faret? Er vi heldige, kan naturvitenskapelige analyser av pollen, trekull eller liknende si oss noe. Og historiske kilder kan gi en pekepinn på når vegen var i bruk. Men uten et kritisk blikk på alle data havner vi fort på avveie.

Dess eldre en veg eller et vegfar er, dess viktigere er de fysiske sporene som kildemateriale. Også disse må ses på med et kildekritisk blikk. I likhet med andre historiske kilder kan de «feiltolkes». Selv om vegen er gammel, er det lett å glemme at den sannsynligvis har vært gjenstand for mange reparasjoner, utbedringer, omlegginger og vedlikeholdstiltak i sin levetid. Dermed kan spor som i virkeligheten er langt yngre enn da vegen ble bygd, oppfattes som opprinnelige. Slitasje og bruk kan endre vegen og gjøre at den virker eldre enn den er.

Offentlige veger ble som regel etablert etter klare lovtekster og retningslinjer for hvordan de skulle bygges. I praksis viser det seg ofte at byggherren og arbeiderne tilpasset arbeidet etter blant annet geografiske forhold, tilgang på materialer og ting som kunne lette arbeidet. Man jukset rett og slett med vegbyggingen. Derfor er det ikke nødvendigvis samsvar mellom det som er angitt i de skriftlige kildene, og de konkrete sporene i terrenget som forteller hvordan vegen faktisk ble bygd. Vær derfor åpen for at kulturminnet kanskje ikke ser ut som malen det er bygd etter.





På sørsiden av Lendbreen finnes gamle slep med parallelle spor. Se også rammetekst i kapittel 6.2.4 *Verdier langs vegen* om ferdselen ved Lendbreen. Skjåk kommune, Innlandet. Foto: Espen Finstad/Innlandet fylkeskommune

Heldigvis kan du, ved å gå kildene litt nøyere etter i sømmene, ofte oppdage andre sider ved våre historiske veger. Det kan være lurt å stille seg selv kontrollspørsmål for å vurdere om de historiske kildene er troverdige:

- Hvem har skapt kilden?
- Hvorfor ble kilden skapt?
- Hva bygger kilden på?
- Når ble kilden skapt?
- Kan det finnes andre svar enn det kilden antyder?

### **13.1.1 Hvor er vegen?**

Noen ganger kan det til tross for god kildekritikk være vanskelig å finne ut nøyaktig hvor historiske veger og vegfar har gått. Det gjelder spesielt for gamle vegfar, som ikke har samme fysiske spor som en bygd veg.

Det kan være mange grunner til dette. Ofte ser vi at gamle vegfar har flere traseer, både over lengre og kortere strekk. Folk gikk der det var mest praktisk, og der mange gikk, fikk man etter hvert



Flyfoto kan «avsløre» gamle veger. Da kraftutbygging demmet ned Ulevåvatnet på Haukeli i 1961, ble deler av den gamle Haukelivegen fra 1870–1880-årene liggende under vann. I det klare fjellvannet er den likevel lett å finne på flyfoto. Disse to bruene ved utløpet av Nupselva ligger i hvert sitt fylke; Vestland fylke og Telemark og Vestfold fylke. De gamle bruene med stabbesteiner ble byttet ut med betongruer i 1953. Ser man godt etter på flyfotoet fra 2018, har ikke bruene de opprinnelige stabbesteinene, men et betongrekkverk. Foto: Norgebilder.no

fysiske stier. Men falt en stein ned i vegen, eller ble et vadested for dypt, var det kanskje like fort å legge løypa til andre siden av dalen. I flatere terreng hender det at vi finner spor etter mange parallelle vegfar spredt utover. Slepene på fjellet er eksempel på dette. Da er det vanskelig å velge ut akkurat hva som har vært det «rette» historiske vegfare. Det er jo i grunnen alle.

Mange ferdselsårer hadde ulik trasé om sommeren og vinteren. Veger som var flotte å gå i sommerhalvåret, kunne være skumle rasområder om vinteren. Men om vinteren var vann og myrområder frosset til, og ga nye muligheter for ferdsel.

Langt fra alle vegfar har etterlatt seg fysiske spor i terrenget. Her må vi stole på skriftlige kilder, historiske fortellinger og liknende. Men også de gamle, bygde vegene, som tidligere har vært lett synlige, kan være fysisk forsvunnet i dag. De kan ha blitt dyrket over, blitt brukt som fundament for nyere veger, være neddemmet eller forsvunnet på annet vis.

### 13.2 Snakk med folk

Det er brukerne av vegen som kjenner den best. Orienter deg i lokalmiljøet, og ta kontakt med dem som kan mest om den gamle vegen eller vegfare.

Informanter kan gi nyttige opplysninger om bruk, tilstand, historier og hendelser, stedsnavn

“ Huldrebakken kallar dei ein bakke i Aumdalen i Østerdalen. Ein gamal sæterveg går oppover ein bratt bakke gjennom eit mørkt granholt. Her står skogen tett og trolsk den dag i dag. Trampar ein hardt i grastorva øvst i bakken, kan ein merke ein hol klang, som om det skulle vera eit rom under. Folk meinte at huldra hadde tilhald der. Kanskje det er grunnen til at skogen har fått stå i fred. Nokon har også høyrd henne ynka seg når larmande buskapar fór etter vegen. Det seiast at dyra ofte var urolege og vanskelege å få opp Huldrebakken på veg til sætra i Aumlia. Ei kvinne har fortalt at då ho var barn, kring 1860, gjekk dei alltid stille opp Huldrebakken, med ein kniv mellom seg.

**ULSTRUP OG ØYEN, 1993:38**



og andre forhold rundt kulturminnet. De kan påvise hvor vegfarete har gått, fortelle hvordan vann renner, hvor telen tar mest, og hvor vegmurene har endret seg de siste årene. Ikke minst kan de fortelle om livet som har utspilt seg langs vegen. Ofte er opplysningene fra informantene noe du ikke finner i skriftlige kilder, men som kan ha lang tradisjon og være overlevert i generasjoner.

Vær oppmerksom på at de du snakker med, har et annet forhold til vegen og landskapet rundt enn det du har. Fortell dem derfor at du også er ute etter de små tingene som kan virke dagligdagse for dem.

Det er et kjent fenomen innenfor kulturminneinnsamling å føle at man er én generasjon for sent ute. «Du skulle vært her for 20 år siden, nå er alle de gamle som visste noe om dette borte», får man ofte høre. Men husk at de som lever, er de beste kildene til overlevert lokalkunnskap som finnes i dag, og de vet som regel mye mer enn de selv er klar over.

### 13.3 Kulturmiljødatabaser

I Norge har vi to offisielle nettsteder der du kan finne oppdaterte opplysninger om kulturminner og kulturmiljø: Askeladden og Kulturminnesøk. Registrene inneholder både fredete og ikke-fredete kulturminner og kulturmiljø, blant annet en rekke eldre veger.

Askeladden er Riksantikvarens offisielle database over fredete, vernede og verneverdige kulturminner og kulturmiljø i Norge. Databasen inneholder data om kulturminner og kulturmiljø som er fredet etter kulturminneloven, vernet etter plan- og bygningsloven eller kulturmiljøfaglig vurdert som verneverdige på annet vis.

Databasen er tilgjengelig for kulturmiljøforvaltningen, statlige myndigheter, museene og kommunene. De ulike forvaltningsleddene kan få innsyn i basen og oppdatere innholdet innenfor sine ansvars- og myndighetsområder.

I Askeladden har man mulighet til å legge både LIDAR-skanninger og ulike historiske flyfoto bak kulturminnene og kulturmiljøene på skjermen. Det kan være svært nyttig for å lokalisere eldre veger.

“ Når en vei blir trafikert av byfolk så er den allmannvei, men blir den trafikert av landsfolk så er den gårdsvei eller kuvei

J.K. JOHNSEN I NORDLYS 13/7 1932

Kulturminnesøk er Riksantikvarens åpne publikumsversjon av Askeladden. Her kan grunneiere, historielag, skoler og andre interesserte søke opp informasjon om kulturminner, for eksempel på egen eiendom eller i egen kommune. Kulturminnesøk viser bare et utvalg av det som er registrert i Askeladden for hvert kulturminne.

I Kulturminnesøk har også alle mulighet til å registrere nye kulturminner, såkalte brukerminner, uavhengig av om de er vernet

ved lov eller ikke. Man kan laste opp bilder både til egne og andres brukerminner, og til de «offisielle» kulturminnene fra Askeladden. Det er også mulig å legge til utfyllende informasjon til kulturminner som allerede er registrert.

### Usikkerhet knyttet til databasene

Innholdet i disse databasene vokser stadig, og stort sett er det høy kvalitet på informasjonen. Men mange kulturminner ble registrert og kartfestet for lenge siden. Det kan derfor

The screenshot shows the Askeladden web application interface. The top navigation bar includes the Askeladden logo and a search bar with the ID 174130. The main content area is divided into several sections:

- Generell informasjon:** A table of general information about the site.
 

ID	174130-1
Navn	Veifar
Lokalitetskategori	Arkeologisk minne
Lokalitetsart	Veganlegg
Enkeltninnøkategori	Arkeologisk minne
Enkeltninnøart	Hulveg
Opprinnelig funksjon	Ferdsl, samferdsel, kommunikasjon
Fylke	Vestfold og Telemark
Adm. kommune	Skien (3807)
Ansvarlig organisasjon	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Synlig over markoverflaten	Nei
Tilstandsgrad	TG 1 - Ordinært tiltaksbehov
Siste hendelser	Disp (27.09.2016) , Tilstand (27.09.2016) , Disp (18.02.2015) , Registrering (18.12.2013)
Eiendommer	203/1 - PRESTEGÅRDEN , 203/4 - GRAVKLEV , 404/4 - RV 36
Eiertyper	Annet foretak iflg. særsk. lov (SÆR), Enkeltperson (E), Organisasjonsledd (ORGL)
- Utfyllende beskrivelser:** A text description of the site.
 

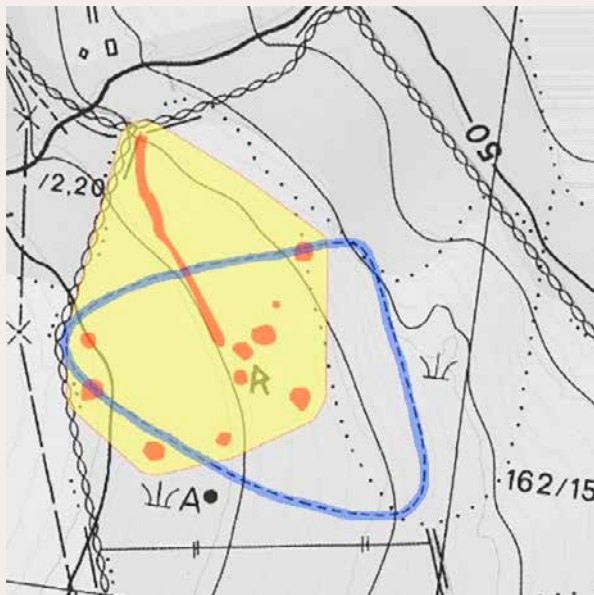
**Beskrivelse**  
Hulveien/veifaret går i linærrett rett linje mellom Solum kirke i sør og forbi gravfeltet (id 23054) ved Gravklev gård i nord. Terranget i området heller generelt ganske slakt fra sør mot nord, men med dels litt mer hellende partier i området der hulveien ble påvist. Hulveien er dypest og mest markant i de brattere partiene, mens den er grunnere og fremstår mer som en bred sti eller kjerrevei i de slakere partiene. Mesteparten av veifaret benyttes i dag som en tursti, og åpenbart også som ridevei ettersom det ble observert hestekespor etter et snøfall. I både nord og sør slutter hulveien i det den kommer inn på traktorveier. Nær sørenden krysser også en traktorvei. Det er logisk at i alle fall de traktorveiene som går i den naturlige fortsettelsen av veifaret følger samme trase som et eldre veifar. Hulveiens lengde er ca 255 meter. Bredden varierer fra 1,6 til 2 meter. De bredeste partiene sammenfaller stort sett med de dypeste. Veifaret har «kjerrebredde».
- Kart:** A topographic map showing the location of the site (ID 174130-1) in a rural area. The map includes various geographical features like roads, fields, and water bodies. A search bar on the map shows the ID 174130-1.
- Treffliste:** A list of search results on the right side of the map, showing various administrative and historical data points.

Askeladden gir mange nyttige opplysninger om registrerte kulturminner. Eksempelet viser noe av det man kan finne ut om hulvegen med Askeladden-ID 174130 i Skien kommune i Vestfold og Telemark. Skjermdump fra Askeladden.ra.no

## LIDAR-skanninger

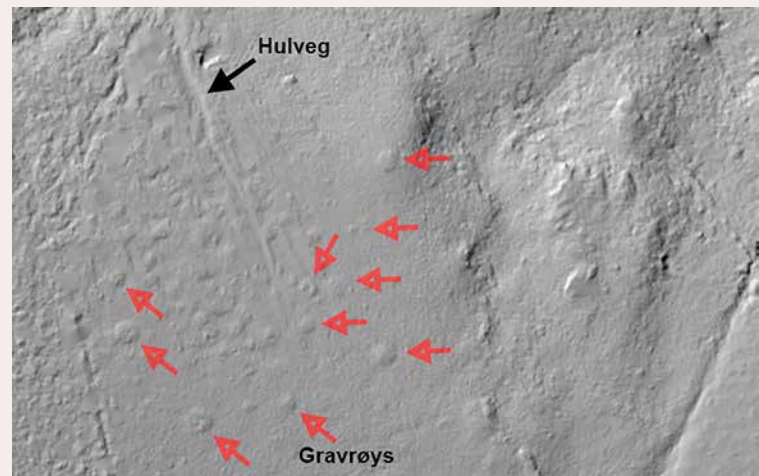
LIDAR-skanninger – også kalt flybårne laserskanninger – kan være svært nyttige når man leter etter eldre vegger. LIDAR-skanninger er laserskanninger, som regel gjort fra fly, der man sender store mengder pulser mot bakken. Disse returneres når de treffer noe fast. Et dataprogram filtrerer bort treff som ligger over bakkenivå, som vegetasjon og annet, og man sitter tilbake med selve markoverflaten. Dermed kan man se konturer på bakken som man verken ser på flyfoto eller finner lett ved å lete i området. Blant annet kan man ofte oppdage eldre vegfar og liknende.

I 1970 ble det registrert en rundt 100 meter lang hulveg ved gården Volder i Vindafjord kommune i Rogaland. Samtidig ble det dokumentert et gravfelt med 8-9 gravrøys. Alt ble lagt inn som et fredet område, markert med stiplet linje med en rune-R inni på ØK-kartutsnittet. Senere har man digitalt



plassert de fredete elementene på nytt (Askeladden ID 72606). Her er disse dataene lagt opp på ØK-kartet i den nasjonale kulturmiljødatabasen Askeladden. Hulvegen vises som en strek, røysene som avgrensede områder. Det gule feltet er hele fredningssonen for kulturmiljøet. Den blå markeringen er den opprinnelige innleggingen fra 1970. Det er et klart avvik mellom plasseringene. Bruk derfor alltid de sist oppdaterte kildene – de digitale kulturmiljødatabasene – for å lokalisere registrerte kulturminner. Men vær oppmerksom på at det også kan knytte seg usikkerhet til disse (se kapittel 13.3 *Kulturmiljødatabaser*).

Ser vi på det samme området gjennom LIDAR-skanninger, kommer både hulvegen (sort pil) og røysene (rød pil) tydelig fram. Utsnittet nedenfor viser at det kan være enda flere røysar eller andre kulturminner enn de registrerte i samme område.



Utsnitt fra LIDAR-skanninger av hulveg og røysar i Volder i Vindafjord. Pilene peker mot det som er registrert i Askeladden under Askeladden ID 72606.

Illustrasjon: Utklipp fra Askeladden.ra.no



forekomme utdaterte og misvisende opplysninger, og kartplasseringen av enkelte objekter kan være feil. Kulturminnesøk har en mye lavere terskel for registrering, og dermed også større usikkerhet på nøyaktighet og kvalitet.

Det finnes utallige kulturminner og kulturmiljø i Norge som ikke er kjent eller registrert i noen av registrene over. En del av det som faktisk er registrert, har ikke funnet vegen til Askeladden eller Kulturminnesøk. Noen kommuner registrerer sine kulturminner direkte i Askeladden, mens andre registrerer kulturminner i egne kommunale kartløsninger. Mange kommuner har en egen kulturminneplan/kulturmiljøplan hvor de viktigste kjente kulturminner og kulturmiljø er listet opp. I kommunenes arealplan kan også kulturminner og kulturmiljø være markert med hensynssone eller bestemmelser.

Så vær oppmerksom på at selv om en veg ikke er registrert, kan den likevel være verneverdig og historisk. Manglende registrering er ikke uvanlig. Kan hende du til og med har funnet et kulturminne som andre ikke kjenner til.

Kontakt kulturmiljøforvaltningen i fylkeskommunen dersom du kommer over kulturminner som kan være automatisk fredet. Mål inn kulturminnet med GPS eller merk av plasseringen på kart. Nøyaktig kartplassering er viktig, og bilde av kulturminnet er en fordel, men ikke et krav. Uregistrerte kulturminner fra nyere tid kan du registrere selv i Kulturminnesøk.no. Ellers kan kulturmiljøforvaltningen også hjelpe til med denne delen. Det er veldig bra om du tar initiativ til å få registrert kulturminner langs en turrute. Det kan bidra til at både kulturminnene

og stien bevares og tas hensyn til. Kjennskap til kulturminner bidrar også til kunnskap om tidligere bruk av de aktuelle områdene.

Et tips er å bruke Miljødirektoratets karttjeneste Miljøstatus, der du kan se kulturminnene og en rekke andre data fra andre databaser.

### 13.4 Arkiv og Arkivverket

Vi har en rekke offentlige arkiv, som rettsprotokoller, skatteregister og vegmesterarkiv, som kan inneholde nyttige brikker i det veghistoriske puslespillet. De viktigste er i dag samlet i Arkivverket, men det finnes fremdeles mange arkiv spredt rundt på større og mindre institusjoner i Norge.

Korrespondanse mellom vegmyndighetene og utbyggerne av offentlige veger forteller i mange tilfeller detaljert om utviklingen av vegbyggingen mens den pågikk, og bør undersøkes. Generalveg-mesterarkivet, vegkommisjonenes arkiv og andre er en god start. På Riksarkivet og statsarkivene har de oversikt over hvor du bør lete.

Arkivverket bruker [digitalarkivet.no](http://digitalarkivet.no) som kanal for å publisere noe av sitt arkivmateriale. På nettsidene til Digitalarkivet vil de fleste av disse digitaliserte kildene være åpne for alle og gratis å bruke.

Bare en liten prosentdel av alt som finnes i Arkivverkets magasin er digitalisert og publisert i Digitalarkivet. I [arkivportalen.no](http://arkivportalen.no), en nasjonal søketjeneste på tvers av arkivinstitusjoners kataloger, kan du finne informasjon om hvilke historiske arkiv og dokument som finnes, også det som ikke er publisert på [digitalarkivet.no](http://digitalarkivet.no). Man kan også kontakte Arkivverket direkte.

## Arkivverket

**Arkivverket** er en etat under Kulturdepartementet, og består av Riksarkivet, åtte statsarkiv, Samisk arkiv og Norsk helsearkiv. Arkivverkets viktigste oppgaver er å ta vare på arkivmateriale fra statlige virksomheter, gjøre materialet tilgjengelig for bruk, føre tilsyn med arkivarbeidet i staten, fylkeskommunene og kommunene, og bidra til at private arkiv som bør bevares for ettertiden, blir tatt vare på. I 2016 oppbevarte Arkivverket i overkant av 265 000 hyllemeter papirarkiv og 1232 digitale arkiv.

**Riksarkivet** oppbevarer offentlige arkiv etter statens sentrale institusjoner, som for eksempel departementene og Høyesterett. Privatarkiv med nasjonal betydning eller nedslagsfelt blir avlevert til Riksarkivet. Riksarkivet oppbevarer en rekke nyere

og eldre private arkiv fra bedrifter, organisasjoner og enkeltpersoner. Arkivbestanden omfatter også om lag 7000 diplomer og jordebøker fra middelalderen, og en stor samling av eldre og nyere utrykte kart.

Arkivene som oppbevares i Riksarkivet, kan benyttes av alle, og i Riksarkivets lokaler på Sognsvann er det lesesal og muligheter for avfotografering av arkivmateriale som er offentlig tilgjengelig.

**Statsarkivene** oppbevarer offentlige arkiv etter statens lokale og regionale institusjoner, som prosti og prestegjeld, politi- og lensmannskontor, fylkesmenn og sorenskrivere. Privatarkiv med lokal eller regional betydning blir avlevert til statsarkiv i den aktuelle regionen.

Et annet svært nyttig offentlig nettsted er Nasjonalbibliotekets hjemmeside. Nasjonalbiblioteket har som hovedoppgave å samle inn, registrere og bevare alt som publiseres i den norske offentligheten. Alle dokument som produseres med allment tilgjengelig informasjon i Norge, skal etter pliktavleveringsloven innleveres til Nasjonalbiblioteket. I den digitale søkemotoren til Nasjonalbiblioteket får du tilgang til enorme mengder nyttige opplysninger gjennom bøker, aviser og annet.

Bruk fantasien og prøv deg fram med mange forskjellige søkeord. Begynn med de mest opplagte søkene, og se i disse om det dukker opp nye tips til søkeord. Språket har endret seg, for eksempel vil veg, vei og vey gi ulike treff. Stedsnavn har også hatt ulik skrivemåte opp

gjennom tidene. Et tips er å bruke «\*» etter søkeordet. Da søkes det på alt som begynner med det som står foran stjernetegnet, men som kan ha en annen ending.

### 13.5 Aviser, bøker og tidsskrift

Nasjonalbibliotekets enorme samling aviser, bøker, tidsskrift og annet på den søkbare nettsiden deres, er en gullgrube for alle som er interessert i gamle veger og vegfar og annen kulturhistorie.

Blant de flere millioner avisene som finnes på nettstedet, er det stor sjanse for å finne noe nytt om vegen din. Lokale og nasjonale aviser fanger ofte opp detaljer og historiske hendelser rundt veger og ferdsel. Dersom avisen du leter etter, ikke finnes på Nasjonalbibliotekets nettside, er

## De eldste skriftlige kildene

Våre beste skriftlige kilder til eldre veghistorie er de norske lovene. Først de fire landskapslovene – *Gulatings-*, *Frostatings-*, *Eidsivatings-* og *Borgartingsloven* – som dekket hvert sitt geografiske område. Gulatingsloven, som trolig stammer fra før år 900, regnes som den eldste av disse. Landskapslovene gjaldt inntil de ble avløst av Magnus Lagabøtes landslov i 1274, som igjen var gjeldende til den ble erstattet av *Christian Vs Norske Lov* i 1687.

Selv om lover og forordninger er viktige kilder til veghistorien, er det ikke nødvendigvis samsvar mellom beskrivelser i lovtekstene og hvordan arbeidet ble utført i praksis. De fysiske sporene vitner om at vegbyggerne ofte har tolket føringene som veiledende, og latt slikt som topografiske forhold og

tilgang til stein og arbeidskraft styre arbeidet.

En annen viktig kilde til eldre materiale er *Diplomatarium Norvegicum: Oldbreve til Kundskab om Norges indre og ydre Forhold, Sprog, Slægter, Sæder, Lovgivning og Rettergang i Middelalderen*, en samling norske brev og dokument fra de eldste tider til 1570. Det første bindet i samlingen kom i 1847, og det foreløpig siste ble utgitt i 2011 (flere er påbegynt). Nå består samlingen av hele 23 bind med til sammen 19 000 dokument (Lange mfl., 1847-).

Det finnes også henvisninger til gamle vegger i andre kilder, for eksempel i det norrøne eddadiktet *Hávamål*, men her er det mer snakk om leveregler enn konkrete opplysninger.

The screenshot shows the National Library of Norway (Nasjonalbiblioteket) website. The search bar contains the term "vegghistorie". The results page displays 143 books. A sidebar on the left offers search filters and a date histogram. The main area shows a grid of book covers with their titles and authors.

**Search filters:**

- Filter
- 143 TREFF I BØKER
- Sortering: Relevans

**Search filters (left sidebar):**

- Vis alle objekter
- Søk etter boktittel
- Søk på forfatter/medvirkende
- Søk etter person/sted/tema
- DATO
- Fra dato: DD MM AAAA
- Til dato: DD MM AAAA
- 2010 - 2014: 1
- 2005 - 2009: 3
- 2000 - 2004: 11
- 1995 - 1999: 19
- 1990 - 1994: 26
- 1985 - 1989: 14
- 1980 - 1984: 12

**Search results (grid):**

Book Title	Author	Year
Vest-Agder vegghistorie : for tidsrommet 1/7-...	Haugen, Torbjørn	1984
...og stien ble til veg	Bratberg, Terje T.V.   S...	2000
Akershus fylkes vegghistorie : en oversikt over...	Gjøerum, J.   Akershus	1954
Glimt fra vegghistorien i Østfold	Schmedding, Tor   Stat...	1997
Mjosbrua : en vandring i vegghistorien	Johansen, Erik   Staten...	1992
Vegfolk i Hedmark	Hegdalstrand, Kjell   S...	1997
Frå kongeveg til stamveg : vegen over Filefjell 179...	Statens Vegvesen   S...	1993
Vegvesenets historie : Vest-Agder 1964-1989	Hegdalstrand, Kjell   S...	
Vegens menn og deres verk	Hegdalstrand, Kjell   S...	
Bekkestua vel : 50-årsberetningen : 1922-1972		
Ås bygdebok : Bygdehistorie Inntil 1850		
Vegminner i Hordaland	Adriansen, Jan   State...	
Lyngdal : fra istid til nåtid	Eikeland, Sigurd	
Veg og kulturmiljø : velleder	Statens Vegvesen   R...	

Eksempel på søk i Nasjonalbibliotekets nettsted. Skjermdump fra [www.nb.no](http://www.nb.no), Nasjonalbibliotekets nettsted



det mulig de har en papirkopi du kan lese på stedet. Det kan også ditt lokale bibliotek ha. Eller du kan ta direkte kontakt med avisen, hvis den fremdeles eksisterer. Mange aviser har også søkbare arkiv på nett – ofte bak betalingsmur. En etterlysning i lokalavisen etter veghistorisk stoff kan også gi resultater.

Opplysninger i bøker og tidsskrift kan bidra til å kartfeste vegger og vegfar. De lokale bibliotekene er hjelpelige med å finne relevante bøker i egne samlinger, eller låne inn fra større eller spesialiserte bibliotek.

I bygdebøker finner man ofte et kapittel om vegger og samferdsel i bygda. Mange museer og



Gamle aviser kan gi oss nyttige ledetråder for videre arbeid med veghistorien. I denne teksten fra Dagbladet 1/8 1879 får vi både en datering av vegutbedringen i Bjerkakerbakkene langs Den trondhjemske kongeveg, informasjon om en tragisk hendelse i 1861 og hint om hvor man kan lete etter et vegrelatert kulturminne. Rennebu kommune i Trøndelag. Illustrasjon: Dagbladet/Nasjonalbiblioteket

historielag utgir i tillegg lokalhistorisk litteratur som kan ha artikler om gamle veger. Årbøker og skriftserier er vel verdt å sjekke ut. Som eksempel kan nevnes Norsk folkeminnelags skriftserie om folketradisjon fra ulike områder. I mange av disse, spesielt i eldre utgaver, vil man finne opplysninger, sagn eller historier knyttet til veger. DNTs årbøker er en annen kilde der man kan finne historier og beskrivelser av gamle ferdselsårer.

I sagn, folkeeventyr og eldre historisk litteratur finner man beskrivelser av vegen og hendelser langs denne. I tillegg til nyttige faktaopplysninger kan tro, overtro og ting som har eller skal ha skjedd i tilknytning til vegen, være med og levendegjøre veghistorien.

Litteraturlisten bak i håndboka har med et utvalg av ulike bøker som på forskjellig vis omhandler gamle veger og vegfar. Det er langt fra noen uttømmende liste, men gir en innfallspott.

## Nyvegen

I århundrer hadde den gamle ridevegen, Kongsvegen, gått gjennom Ottadalen i Gudbrandsdalen, og de gamle nektet å tro ryktene om at den skulle byttes ut med en veg så flat som et stuegulv. Men vegen kom. Ivar Kleiven, en guttunge på 6 år, bodde på gården Søre Kleivi i Vågå kommune i Ottadalen da arbeidet startet i 1860. Arbeidet gjorde et dypt inntrykk på gutten, og i voksen alder skrev han ned opplevelsene sine. Hele dalen var påvirket av arbeidet. Arbeiderne innlosjertes på gårdene. På Søre Kleivi ble smia og ambolten leid ut til vegsmeden, og kvernhuset brukt som krutt- og dynamittlager. Da arbeidet startet, sang det i minebor og slegger langsetter dalen. Vegarbeiderne kom fra fjern og nær, og Ivar forteller at de alle sang på samme «borrevise» mens de arbeidet:

*Tittare og hardare!  
so fær du Kaffe snarare –  
driv han inn, kjil han inn  
ende ned, so fort du vinn!  
brest hell bogna Eggen  
bli smeden hengt på Veggen  
dell, dall, do!*

*Snu paa Navar'n snøggare  
so rundast Hole gløggare;  
tidt og hardt, tidt og hardt!  
tru det inkje lid no snart  
so dei kjen paa Lina  
han Svartlars og ho Stina?  
dill, dall, do!*

Historiske skildringer, som den Ivar Kleiven levende og detaljert gir i boka «I Heimgrendi: Minne fraa Seksti-Aarom» (Kleiven, 1908:88-93), er gull verdt for vegforskere. De gir liv til vegen, og kan være full av detaljer om vegbyggingen som vi kan lære av i dag.

## På oppdagelsesferd i gamle tekster

Reisebeskrivelser gir innblikk i hvordan det var å ferdes i Norge, og beskriver noen ganger detaljer ved vegene. Men som med alle kilder gjelder det å være kildekritisk. Reiseskildringer må forstås ut fra hvem som skrev dem, og hvilke forventninger de hadde til reisen. Utlandinger var ofte vant til en annen vegstandard og komfort. Det gjør at ting vi leter etter, kanskje ikke er formidlet, mens det som er spesielt, blir framhevet og til og med forsterket.

I boka *Digte og Skizzer med tekster etter geologen og forfatteren Theodor Kjerulf (1825–1888)*, beskrives blant annet en reise over Haukelifjell i 1847, det vil si rundt 20 år før man begynte på den første kjørevegen over fjellet. Gjemt mellom de mange flotte beskrivelsene av reisen kan man finne små hint for en moderne «vegdetektiv».

Hvilke spor kan du for eksempel finne i dette avsnittet?

«Den første Deel af Veien var yderst anstrængende, thi det gik uafadeligt opad gjennom uveisomme

Urer, og saa steilt, at vi kviede os for at sidde paa Hestene. Men efter en Times Marsch havde vi naaet Høiden, og nu laa Fjeldet i store Fladestrækninger for os som i en begyndende Vaar, ganske broget og flekket af Sne. Foran droge Førerne, idet de rettede sig efter Steenhobe, der til den Ende vare opstablede i lange Distancer fra hinanden. Hvor Veien gik over Sneen, viste gjerne en indsunket Stribe de ældre Spor.» (Kjerulf, 1890:287).

Her er minst tre ledetråder som kan hjelpe oss å finne det gamle vegfaret over fjellet:

- 1) Vegen gikk delvis gjennom steinurer.
- 2) Vegen var markert med steinvarder.
- 3) Vegen kunne fysisk sees som nedslitte spor i terrenget.

Tar man seg på forhånd tid til å lete etter slike tips fra dem som har gått i terrenget før oss, kan en registrering av gamle vegar og vegfar bli både enklere, mer historisk korrekt – og ikke minst ganske så spennende.

### 13.6 Stedsnavn

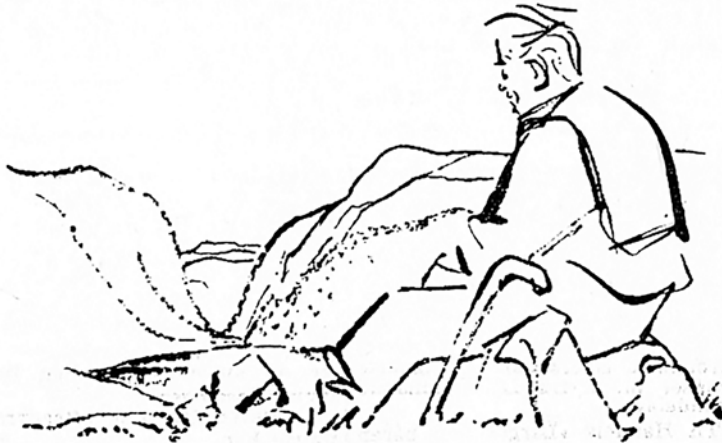
Vi skal ikke så langt tilbake i tid før folk var mye mer avhengig av naturen omkring seg enn vi er i dag. Naturen ble brukt for å skaffe mat, og når man skulle forflytte seg fra sted til sted i inn- og utmark. Lokale stedsnavn og historier var nødvendig for å orientere seg i landskapet og kommunisere med andre om steder i naturen. Stedsnavn kan fortelle om terrengforhold, naturressurser, dyre- og planteliv, arbeidsliv, administrative forhold og allmenne samfunnsforhold.

Mange av stedsnavnene er knyttet til ferdsel og hendelser i omgivelsene. Slike navn kan hjelpe oss å lokalisere og forstå eldre vegfar, men også levendegjøre historien rundt vegen i formidlingssammenheng.

Det er samlet inn mange stedsnavn i Norge, og stadig flere av dem blir digitalisert. For eksempel har Stadnamnprosjektet i Nordland samlet inn over 200 000 lokale stedsnavn, der mesteparten er kartfestet og lagt ut på internett. For å få opplysninger om innsamling av stedsnavn kan man kontakte kommunen eller fylkeskommunen.



# KVILESTEINEN



DU FINN KVILESTEINEN i stølsvegen. På høgste leitet der. Nå har du slite deg opp dei bratte bakkane. Nå er du komen halvvegs på stølsvegen. Nå kan du kvila.

Og eg gjer det. Mange har gjort det før meg. Dei har sete her og turka sveitten. Mann etter mann. Og kvinner med. Og born. Kvilesteinen kjendest dei ved alle. Og alle visste om oppkoma der att-med steinen.

Kvilesteinen høyrer gamletida til. Tida med stølsbruk og heieslått. Då sette ho Brita seg her med mjølke-holken. Eller det var ho Kari. Og her sat han Ola. Han hadde tung bør, mat og lå-ty. Han skulle åt heia og slå. Her sat ho Anna, gjætargjenta, og las på Pontoppidan. Ho var lesar-gjente i år. Nå skulle ho til bygdar, til presten. Men først laut ho sjå over lekka ein gong til, her på Kvilesteinen. Kanskje ho kikka over salmeversa med det same.

Det er kje mange som veit om Kvilesteinen nå. For det er så fåe som går stølsvegen, av bygdefolket då. Det er meir turistar. Og dei veit kje om nokon kvilestein her. For dei er han berre ein stor flat stein. Ein namnlaus stein i Suldal.

Dei veit kje at her har me eit stadnamn. Eit stadnamn som nå er åt å gå i gløyme.

Og dei gamle helsingane er og åt å gå i gløyme. »Signe kvilo«, sa dei gamle. Og dei to orda har nok ofte vore sagde her ved Kvilesteinen.

»Signe kvilo«. Det ligg mykje i det, noko av god, gamal kultur. Ein høyrer sjeldan den gamle helsinga nå. Ein har justsom ikkje tid til å bera ho fram. Ein er komen inn i det store jaget. Nå er det »Morn«, anten det er morgon eller kveld. Og det franske »adjø«, når ein fer.

Ein åt ofte av nista her på Kvilesteinen. Ein flatbrødbete kanskje. Eller ei omnskake-skive. Ein tok hatten av og las for maten. Me veit dei som gjorde det her. Dei gamle såg på brødet som »Guds dyre gåve«, noko ein måtte takka for. Og kanskje han sat her, husnannen eller bonden, som hadde røynt hardåret 1812, og som hadde ete borkebrødet då.

Kvilesteinen vert meg ein minnestein om farne tider. Ein stein til minne om menn og kvinner som nå kviler på kyrkjegarden, blant tusener glemte grave.

JOHAN VEKA

Dikteren og lokalhistorikeren Johan Vekas avisinnlegg om «Kvilesteinen» i Stavanger Aftenblad 3/2 1955 minner oss på at det ligger mye historie bak gamle stedsnavn. Denne viktige delen av kulturarven etterlater få fysiske spor, og forsvinner med menneskene som bærer den, dersom den ikke skrives ned eller formidles videre på andre måter. Stavanger Aftenblad/ Nasjonalbiblioteket

## Stadnamn langs ferdavegane

### Av Terje Larsen, Norsk språkråd

Samferdsel i Noreg har ei lang soge, og frå først av har stig og veg gjort seg sjølv. Men dei vegfarande har også etterlate seg andre spor, stadnamna. *Stadnamna* hadde – og har – ein viktig funksjon. Dei er *merkelappar* som vi nyttar når vi skal fortelje kvar vi er, kvar vi har vore, eller kvar vi skal. Ei særleg viktig rolle spelar stadnamna nettopp for *ferdsla*, enten det no er til fjells, til skogs eller til sjøs. Namn og stad er så nært knytte saman at vi i like stor grad orienterer oss etter namna som etter stadene.

Dette er det få av oss som tenker over, og enda færre er det vel som tenker over kva namna seier oss – kva dei betyr. Rett nok «forstår» vi namn som *Hardbakken* og *Gråhøgda*, sjølv om dei førestillingane vi har om desse stadene, kan ha lite eller ingenting med det eigentlege innhaldet i namna å gjere. Annleis er det med namn som *Mjøsa*, *Sølen* og *Senja*. Skal vi finne tydinga av desse namna, må vi «gå inn» i dei og analysere dei på grunnlag av dei språkreglane vi kjenner, og det er slett ikkje sikkert at vi kjem fram til eit endeleg svar.

Stadnamna har vorte til etter kvart som menneska la landet under seg og fekk behov for å namngje dei ulike stadene der dei ferdast. Slik sett kan namn på dalar og fjell, elver og sjøar vitne om ferdsle i ei tid før kart og skilting vart vanleg. Men i trongare meining avgrensar vi ferdslenamn til namn på vegar eller stader langs vegane. Dei kan fortelje om veg og vegstykke, målet for ferda, merkepunkt, hindringar og utbetringar.

Fleire hovudvegar går over fjellovergangar, og det er interessant å merke seg at namn på fjellovergangar og namn langs vegane over fjellovergangar ofte er oppkalla etter endepunktet eller folket på den andre sida. Såleis er fjellet mellom Lom og Luster kalla *Sognefjellet*, tidlegare *Sygnefjellet*, frå austsida, mens frå sognesida heiter det *Dølafjellet*. Sogn er elles opphavleg namnet på Sognefjorden og tyder «den sugande». *Saltfjellet* er «fjellet som fører over til Salten». Salten er også frå først av fjordnamn.

Namnet er ikkje sikkert tolka, men tyder kanskje «straum-fjorden». *Dovrefjell* er trønderane sitt namn på fjellet som førte over til bygda Dovre. Dette namnet er heller ikkje sikkert tolka, men kan tyde «dal, kløft». Over Hardangervidda finst det fleire namn langs slepene med førsteleddet *Kongsberg-*, t.d. *Kongsberghelleren*, og desse vitnar om handelssambandet med Kongsberg etter at gruvedrifta tok til i 1624. Namn som *Austmannamyrane* i Kinsarvik viser til austmann, «person austfrå», mens *Nordmannsslepa*, også over Hardangervidda, har *nordmann* i tydinga «vestlending» som førsteledd.

Språket vårt har mange ord for veg og vegstykke. Vi kan nemne *brekke* og *kleiv*, som begge tyder «bratt bakke», *gate*, *gote*, *gut* som blir brukt om ein køyreveg, og *råk* som tyder «stig, tråkk, krøterveg». Alle desse orda finn vi att i namn på og langs ferdavegane. Dessutan kan dei enkelte dialektane ha sine ord. Men det vanlegaste ordet i ferdslenamn både i Noreg og Norden elles er *veg/vei*, og er særleg brukt i namn på lengre ferdsleårer. Vi har *Sølvveien* mellom Kongsberg og Hokksund, som blir rekna som den første køyrevegen i landet. Han var ferdig i 1624, og viser sjølvstilt til sølvverket på Kongsberg. *Sølvveien* var også den første kongevegen i Noreg. Nemninga *kongeveg* vart brukt om hovudvegar som var bygde eller rusta opp etter påbod frå dei dansk-norske kongane på 1600- og 1700-talet.

Eit anna mykje brukt namneledd er *stig*, og kjende namn med dette ordet er *Trollstigen* og *Vårstigen*. *Troll* i stadnamn karakteriserer ofte vilt og ulendt terreng der troll og anna uvette kunne halde til. Førsteleddet i *Vårstigen* er årstidsnemninga *vår*. I vårløysinga var det vanskeleg å ta seg fram i dalbotnen, og ferdafolket måtte da nytte stigen oppe i lia. *Gautstigen* går frå den gamle kongsgarden Tofte på Dovre til Hjerkin, og blir rekna som den eldste ferdavegen over Dovrefjell. *Gaut-* finst i naturnamn i fleire delar av landet, t.d. *Gautelva* i Telemark. I elvenamn kan det ha samanheng med ordet (å) *gyte* «gyte ut, fløyme





Hofslivarpa langs setervegen mellom Ligarda ved Randsfjorden og Hofslisetra i Søndre Land kommune i Innlandet. Foto: Ingunn Holm/Riksantikvaren

utover». Ei anna forklaring er at namneleddet er laga til ordet *gjøt*, «smal kluft».

Langs vegane finst det mange vegmerke. Går vi Gautstigen, passerer vi *Halvfarhøe* om lag midt mellom Tofte og Hjerkin. Namnet fortel at da var ein halvveges over fjellet. Eit liknande namn er *Halvgjenge* fleire stader på Vestlandet. Og på det

høgste punktet på Kongevegen over Dovrefjell ligg *Varpet*. *Varp* betyr «oppkasta steinhaug», og det var ei plikt for dei vegfarande å kaste på stein for at merket skulle halde seg. I dag blir sjølve røysa til vanleg kalla *Allemannsrøyse*, medan *Varpet* har gått over til å bli namn på området ikring. *Varpet* finn vi att som namn langs vegar fleire stader, mellom anna i Hornnes og Sogndal.



Andre døme på vegmerke er *Milesteinen* ved Sølvsveien i Øvre Eiker, *Milskiftet* ved Almannvegen mellom Tynset og Røros (og andre stader) og *Kvilesteinen*, som det også finst mange av. Ruvande fjelltoppar har sjølvsagt vore brukte som vegvisarar, men desse kan ofte vere dekte av skodde og skyer og derfor ikkje heilt pålitelege. Ein av dei mest kjende fjelltoppane på Hardangervidda er *Hårteigen*, og namnet har vore tolka som «den grå vegvisaren». Dette er omstridt, og ei nyare tolking er at namnet betyr «delen av hovudskallen det veks hår på».

Ikkje sjeldan møtte dei vegfarande hindringar. Dei måtte krysse elver og bekkar, og var ikkje vassføringa for stor, kunne dei vade over. Dei mange namna som inneheld ordet *vad* er døme på slike stader, og dei finn vi over heile landet, som *Leirvad* i Rogaland og *Attervadet* i Troms. Var det uråd å vade, bygde dei *bruer*. *Smedbrua*, som ligg langs Sølvsveien i Øvre Eiker, er ei av dei eldste steinkvelvbrueene i landet, og vart freda i 1960.

*Anfinnsbrua* på Dovrefjell er nemnd i Gerhard Schønings «Reise gjennom Gudbrandsdalen 1775» (Schønning, 1775). Dette var ei trebru som vart teken av flaumen. Steinbrua som står i dag, skal vere bygd i 1825. Også gardsnamnet *Bryn* vitnar om gammal ferdsle. Namnet finst m.a. i Oslo, og er samansett av ordet *bru* og namneleddet *vin* «naturleg eng, beite». Namn samansette med *vin* høyrer til dei eldste gardsnamna våre, og dei er tidfeste til det første tusenåret etter Kristus.

Ein spesiell type namn er dei såkalla imperativnamna som *Gåta*, *Bilitt* og *Kikut*. Desse har hatt som oppgåve å markere spesielle punkt på kjerrevegane som gjekk framom der i eldre tid. Opphavleg kom namnetypen frå Tyskland, der dei ofte var namn på skysstasjonar, skjenkestuer og vertshus.

Som lesaren vil skjønne, er desse døma berre smakebitar frå eit stort og variert namnetilfang ein kan finne langs vegar og vegfar.

### 13.7 Kart

Gamle kart<sup>2</sup> er en god kilde for å finne traseen til eldre vegar og vegfar. Men selv om vi har kart over Norge tilbake til 1500-tallet, var det først senere man begynte å tegne inn vegene i landet.

Dette kan forklares med at man i eldre tid brukte sjøen som hovedveg. Her foregikk de store transportene, og her fikk man enkelt tilgang til ressursene. Karttegrnerne hadde ofte som oppgave å kartlegge ferdselsveger og handelsruter, og var derfor først og fremst opptatt av kystområdene. Derfor finnes det flere eldre lokalkart over kysten av Norge enn over innlandet, og naturlig nok

også færre kart som viser vegar i innlandet enn vegar i kystområdene.

Det var først med de store post- og kongevegprosjektene på slutten av 1700-tallet og starten av 1800-tallet at man fikk kart som også konsentrerte seg om vegene. Kart med vegar inntegnet som er eldre enn dette, er i stor grad ikke resultat av en systematisk kartlegging, men «slengere» der vi ofte ikke kjenner konteksten.

#### 13.7.1 Hva kan kartene gi oss?

I tillegg til å vise hvor vegen gikk, kan eldre kart gi oss opplysninger om den historiske konteksten til vegen, som skysstasjoner, bebyggelse, stedsnavn

<sup>2</sup> Begrepet *historisk kart* betyr i kartverdenen et kart som viser situasjonen på et tidspunkt før kartet ble laget, og henviser med andre ord egentlig kun til en undergruppe av de gamle kartene. Derfor brukes det mer omfattende begrepet *gamle kart* her.



I tiden etter 1814 ble hovedvegene i Norge for første gang detaljert og systematisk nedtegnet. Kartene gir mange spennende opplysninger. Dette kartet er tegnet av J.H. Reichborn i 1822, og viser hovedvegen gjennom Kongsvinger. Røde trekkanter markerer husmannsplasser, mens røde firkanter med svarte «bygninger» ytterst viser gårder. Legg merke til den omvendte T'en med «8 ½ M» ved siden av ved Vennersberg. Det forteller at her sto en milestolpe som viste at det var 8 ½ mil til Oslo Domkirke. Kartutsnittet er fra serien *Veikart – Norge 240*, som ligger tilgjengelig blant de historiske kartene på [kartverket.no](http://kartverket.no)

m.m. På enkelte kart er både sommer- og vinterveger inntegnet.

Kart kan ha feil, i likhet med andre kilder. Stedsnavn på gamle kart kan avvike både fra dagens navn og fra samtidige skrivemåter. De kan være feilskrevet, men vel så ofte er grunnen at det tidligere ikke fantes noen rettskrivingsnorm. At navn ble «fordansket» under dansketiden,

og at embetsstand og offiserer hadde en helt annen sosial, faglig og språklig bakgrunn enn lokalbefolkningen, gjorde også sitt til ulike navnevalg. Stedsnavn kan også være avmerket på feil sted. Det kan vegtraseene også, eller terrenget kan ha feil proporsjoner. Det ligger i kartenes natur at de utelater en mengde data fra området de skal dekke. Man bør derfor tenke over hva kartet virkelig viser – eller ikke viser – for å kunne bruke

det best mulig. Du må ha samme kildekritiske holdning til kart som til andre kilder.

De fleste kart og tegninger dokumenterer forskjellige administrative tiltak, for eksempel forsvarsanlegg, vegger og havner. Det er viktig å være klar over hvorfor et kart er laget, fordi det bestemmer informasjonen kartet kan gi. Et kart som er laget i forbindelse med flomsikringsarbeid, vil som oftest bare ha med bebyggelse og andre topografiske detaljer nærmest elveløpet. Et vegkart kan være tegnet for å vise én spesiell veg. Da er det ikke sikkert at andre vegger i området er avtegnet. Mange kart viser planer og prosjekt, men du må kanskje gå til andre kilder for å finne ut om de ble realisert.

### 13.7.2 Hvor finner man gamle kart?

En rekke institusjoner oppbevarer gamle kart, og heldigvis legges flere og flere av dem ut digitalt. Kartmengden er allikevel så stor at de fleste fremdeles ligger godt bevart i arkivene sine. Du kan oppsøke eller kontakte de viktigste offentlige institusjonene for å få hjelp til å lokalisere kart du trenger. Flere steder kan du ta bilder selv, eller bruke skannere. Noen institusjoner har også egen fotograf som kan lage kopier av kart.

Kartene her er stort sett til fri bruk så lenge man krediterer dem. Men sjekk for sikkerhets skyld alltid at kartet du ønsker å bruke, er tilgjengelig for formålet ditt.



Hendes Majestæt Dronningens Håndbibliotek i København har en mengde historiske kart fra dansketiden, som forteller svært interessant historie. Men man trenger tillatelse fra Dronningen for å få besøke kartsamlingen, så listen ligger høyere enn mange andre steder.  
Foto: Jan Adriansen/Statens vegvesen



## Olaus Magnus og Carta Marina

Det eldste kartet vi kjenner til der en vandrer på en norsk veg er tegnet inn, er den svenske kartografen Olaus Magnus' kart *Carta Marina*.

Olaus Magnus (1490–1557) het egentlig Olaf Månsson før han latiniserte navnet sitt. Han ble født i Östgötland og var etnograf, kartograf og biskop i den romersk-katolske kirke. *Carta Marina* tegnet han i Venezia over en tolvårsperiode, fram til 1539. Da ble det 1,7 meter høye og 1,25 meter breie kartet skåret ut som tresnitt på ni treblokker, trykt og utgitt.

Kartet viser Norden, Nordsjøen og Østersjøområdet, og har en forbløffende kartografisk nøyaktighet – langt mer korrekt enn noe tidligere nordenkart. Det inneholder mange detaljer og stedsnavn fra ulike deler av Norden, og er i tillegg rikt illustrert med spektakulære sjøhyrer, vesener og forestillinger fra folkeliv og folketro.

En av illustrasjonene viser en mann som leier hesten sin, begge iført truger. Over står det «Via Montanorum», eller fjellvegen (til Norge). Dette dreier seg trolig om den gamle ferdselsruten mellom Jemtland og Trøndelag over Skarddøra. Olaus Magnus' kart er dermed mest sannsynlig det eldste kartet der en skandinavisk ferdselsveg er angitt, men selve ruten er altså ikke tegnet inn.

16 år etter *Carta Marina*, i 1555, ga Olaus Magnus ut sitt 20-bindsverk «*Historia de Gentibus Septentrionalibus*» (de nordiske folkenes historie), der han forteller mer om mange av de folkelige forestillingene som er illustrert på kartet.

*Carta Marina* var et stort kart, et såkalt veggkart. Slike kart hang ofte oppe og ble byttet ut etter som de ble slitte og utdaterte. Det er rimelig å tro at det har skjedd med *Carta Marina*. I hvert fall forsvant det siste kjente trykket en gang rundt 1574, og kartet ble lenge regnet som tapt. Men i 1886 ble ett eksemplar gjenfunnet på Hof- und Staatsbibliothek i München, der det fremdeles finnes. Et annet eksemplar kom for dagen i 1961 i Sveits. Det er nå på universitetsbiblioteket i Uppsala.

På Nasjonalbiblioteket i Oslo kan man beundre en forminskert kopi av Olaus Magnus' *Carta Marina*, utgitt i Roma av Antonio Lafreri i 1572.

Selve navnet *Carta Marina* er latinsk og betyr «sjøkart». Dette er en forkortelse av det mer ambisiøse navnet på kartet til Olaus Magnus:

*Carta marina et Descriptio septemtrionalium terrarum ac mirabilium rerum in eis contentarum, diligentissime elaborata Anno Domini 1539 Veneciis liberalitate Reverendissimi Domini Ieronimi Quirini.*



Eller på norsk: Sjøkart og beskrivelse av de nordiske landene og minneverdige ting der. Nøyaktig og utførlig nedtegnet i Venezia i året 1539 med generøs hjelp av den ærverdige Herren og patriarken Hieronymus Quirini.

Mannen med hest på *Carta Marina* fra 1539 er trolig den eldste illustrasjonen av en ferdselsveg i Norge. Her et utsnitt fra en kopi laget av Antonio Lafreri i 1572. Kilde: Nasjonalbiblioteket

De viktigste kartsamlingene med norske kart finner du her:

Kartarkiv	Inneholder
Nasjonalbiblioteket	<p>Med sine rundt 150 000 kart og atlas har Nasjonalbiblioteket landets klart største kartsamling. Biblioteket har siden 1882 fått pliktavlevert alle trykte kart i Norge. I tillegg samler Nasjonalbiblioteket aktivt inn norskproduserte kart eldre enn pliktavleveringsloven, samt håndtegnede og utenlandsproduserte kart over Norge. Spesielt de gamle turistkartene (utgitt av en rekke norske og utenlandske forlag og utgivere) er en god kilde til veghistorien på slutten av 1800-tallet og starten av 1900-tallet.</p> <p>Den enorme kartsamlingen kan besøkes på Nasjonalbiblioteket. I tillegg jobbes det kontinuerlig med å skanne den, og kartene legges fortløpende ut på nettsiden, <a href="http://www.nb.no">www.nb.no</a></p>
Arkiverket	<p>Arkiverket oppbevarer store mengder kart og tegninger fra ca. 1650 og fram til vår tid. De fleste hører sammen med annet arkivmateriale. Som oftest er kartene håndtegnet og finnes bare i ett eksemplar. Men det finnes også trykte kart, kopier og foto av kart.</p> <p>Det finnes fremdeles mange uregistrerte kart og tegninger i arkivene i Arkiverket.</p> <p><a href="http://www.digitalarkivet.no">www.digitalarkivet.no</a> er Arkiverkets digitale publiseringskanal med kildemateriale fra Riksarkivet, de åtte statsarkivene, Samisk arkiv og Helsearkivet.</p> <p>Her finner du blant annet en digital versjon av et kartarkiv som er spesielt interessant for veghistorikere: Jordskifteverkets kartarkiv. Originalene ligger i dag i Riksarkivet og består av rundt 30 000 utskiftingskart/ jordskiftekart fra perioden 1859–1987. Men private utskiftninger fra før 1865 finnes stort sett ved statsarkivene, dersom de ble tinglyst. Utskiftingskartene kan ha svært detaljerte og nøyaktige oppteignelser av innmark og utmark. Både eldre vegger og kulturminner langs vegene kan finnes her. På nettsiden <a href="https://wcarkiv.domstol.no/wcarkiv/kommunelist.wc?ID">https://wcarkiv.domstol.no/wcarkiv/kommunelist.wc?ID</a> kan man se om det er gjort utskiftninger på gårdene og bestille kartene digitalt (de kommer automatisk på e-post i løpet av noen minutter).</p> <p>Hos Kartverket er mange av kartene georeferert, slik at man digitalt kan legge dem oppå og sammenlikne med andre kartdata.</p> <p>Riksarkivet Riksarkivets kart- og tegningssamling består av mer enn 100 000 kart og tegninger. Materialet dekker perioden fra ca. 1650 og fram til vår tid. Størstedelen er fra tiden 1750 til 1900. I hovedsak er kartene og tegningene deler av arkiv som er avlevert til Riksarkivet.</p> <p>Mye av materialet fra 1600- og 1700-tallet er utarbeidet i forbindelse med militær virksomhet eller bergverksdrift. Da sentraladministrasjonen ble mer og mer spesialisert utover på 1800-tallet, ble framstilling av kart og tegninger en del av saksfeltet til enkelte departement og direktorat. De har senere avlevert kartsamlingene sine til Riksarkivet.</p> <p>På kartene i Riksarkivet finner vi også inntegnede vegger og vegfar. De kan for eksempel dukke opp på militærkart, på kart over riksgrensene eller blant de nesten 50 000 reguleringskartene i Riksarkivet.</p> <p>Statsarkivene Flere av statsarkivene har egne kartsamlinger, men både antall kart og graden av registrering varierer sterkt. Statsarkivet i Stavanger har registrert flest, over 20 000 kart. Noen statsarkiv har lagt ut sine kartkataloger på nett.</p> <p>Det er kart og tegninger i arkivene på alle forvaltningsnivå. Blant annet mye materiale etter de lokale kontorene/distriktene til NSB, Statens vegvesen og Statens kartverk (fylkeskartkontorer). Også i rettsarkiv (byfogd, sorenskriver, jordskifteretter) kan det forekomme kart opptatt i forbindelse med en bestemt rettsak, særlig når det gjelder eiendomssaker.</p>

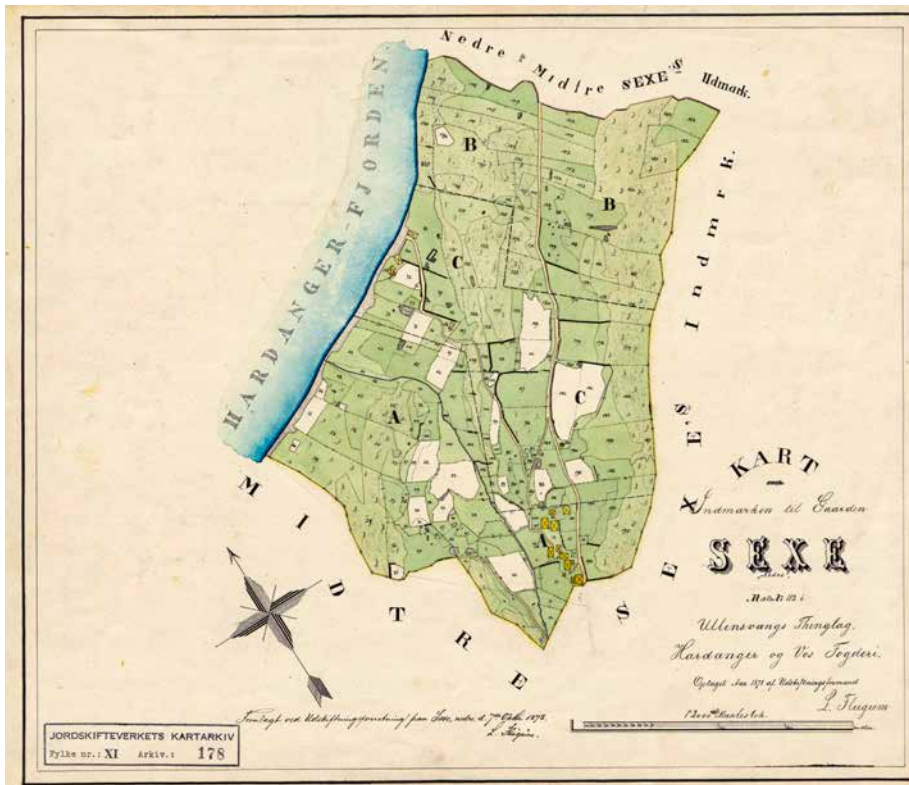
Kartarkiv	Inneholder
Riksarkivet	Se under Arkivverket.
Statsarkivene	Se under Arkivverket.
Jordskifteretten	Se under Arkivverket.
Kartverket	<p>Institusjonene Norges geografiske oppmåling (NGO) og Norges Sjøkartverk ble i 1986 slått sammen til Statens kartverk. Dette er fremdeles det offisielle navnet, men fra 2012 brukes kortformen Kartverket utad. Kartverkets oppgave er å sørge for at oppdatert, stedfestet informasjon fra det offentlige Norge finnes og er lett tilgjengelig til enhver tid. Institusjonen samler inn, systematiserer, forvalter og videreformidler offentlig geografisk informasjon. Blant annet produserer og forvalter Kartverket nasjonale digitale kartserier (land- og sjøkart) og forvalter det nasjonale stedsnavnregisteret (SSR).</p> <p>Kartverket har også et stort historisk arkiv. Det bygger i hovedsak på kartlegging som etaten selv har gjort for både militære og sivile formål. Til sammen består samlingen av ca. 10 000 gamle landkart i ulike målestokker fra så langt tilbake som 1700-tallet, og rundt 500 gamle sjøkart og -dokument tilbake til 1500-tallet<sup>3</sup>. For en stor del er dette håndtegnede originaler samt trykte kart fra midten av 1600-tallet og framover. I tillegg har Kartverket en større samling fra andre etater og produsenter.</p> <p>Det kan være nyttig å vite at det til mange av kartene er knyttet en skriftlig, topografisk beskrivelse som kan gi detaljerte opplysninger om vegens tilstand m.m. Dette er håndskrevne beskrivelser som Kartverket kan tilgjengeliggjøre på forespørsel.</p> <p>Spesielt Kartverkets originalmålinger fra 1773 og framover inneholder viktig dokumentasjon av veger. Nevnes bør også de rundt 32 000 kartbladene fra det økonomiske kartverket laget fra omkring 1960 og framover. Dette er detaljerte kart av alle områder med økonomiske interesser: byer, tettsteder, jordbruksområder og områder med produktiv skog. Målestokken er 1 : 5000.</p> <p>De historiske kartene til Kartverket legges ut på <a href="https://www.kartverket.no/Kart/Historiske-kart/">https://www.kartverket.no/Kart/Historiske-kart/</a>.</p>
Høydedata.no	<p><a href="http://www.hoydedata.no">www.hoydedata.no</a> er et nettsted utviklet av Geodata for Statens kartverk. Her får du informasjon om og tilgang til høydedata for hele Norge.</p> <p>Blant annet finner man her LIDAR-skanninger – flybårne laserskanninger – et nyttige verktøy for å finne eldre veger. Les mer om LIDAR-skanninger i egen rammetekst i kapittel 13.3 Kulturmiljødatabaser.</p>
Utenlandske kartsamlinger	<p>Våre naboland Danmark og Sverige har begge hatt interesse av å kartlegge Norge, spesielt i unionsperiodene. Det finnes flere arkiv i disse landene med relevante kart for våre eldre veger. De viktigste i Danmark er Kongelige Bibliotek og Dronning Margrethes bibliotek i København. De har begge en del håndtegnede kart over norske områder. Det er for det meste større landsdekkende kart, men også noen lokalkart.</p> <p>I Sverige kan man finne kart over Norge på Kungliga biblioteket i Stockholm. Men det svenske Riksarkivet har de mest relevante kartene med eldre veger. Spesielt Krigsarkivets kartsamling har kart som dekker Norge, mange med eldre veger. Her finnes det naturlig nok mest kart fra grensen mellom Sverige og Norge, og færre detaljerte lokalkart fra resten av landet. Vil man se Norge mer overordnet, har arkivet flere større landsdekkende kart. På nettsiden <a href="https://sok.riksarkivet.se/specialsok">https://sok.riksarkivet.se/specialsok</a> er mye av kartsamlingene til Riksarkivet lagt ut digitalt.</p> <p><a href="http://www.oldmapsonline.org">www.oldmapsonline.org</a> er en engelsk nettside med historiske kart fra store deler av verden. Her finner du mange kart fra Norge, de fleste hentet fra kartverket.no. det smarte med denne siden er at kartene er georeferert, det vil si plassert rett i terrenget og lagt oppå dagens kart. Noe som gjør at man lett både kan se hvor man er, og finne ut hvilke kart som dekker et spesielt område. Vær oppmerksom på at jo eldre kartene er, dess mer unøyaktige er de i forhold til den virkelige topografien, og avvikene blir tilsvarende forskjellige.</p>
Andre kartsamlinger	<p>Det finnes en rekke andre større og mindre kartsamlinger, både private og offentlige. For eksempel har universitetsbibliotekene i Trondheim og Bergen egne kartsamlinger med både trykte og håndtegnede kart.<sup>4</sup> Noen museer har egne samlinger som inneholder kart. For eksempel inneholder kartsamlingen på Bergverksmuseet på Kongsberg en del eldre håndtegnede lokalkart av ymse slag, noen med veger inntegnet. Flere av byarkivene i Norge har en del kart, mange av disse er i arkiv fra institusjoner. Det er stort sett tilfeldig og sporadisk at disse samlingene har med relevante opplysninger om historiske veger og vegfar.</p>

3 Kilde: Kartverkets hjemmeside. <https://www.kartverket.no/kunnskap/Historie/Kartverkets-historiske-arkiv/>.

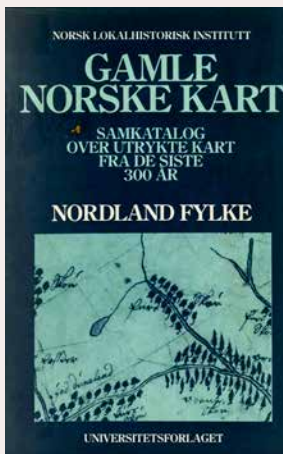
Vær obs på at kartsamlingen stadig vokser. Disse tallene er oppdatert per 11/11 2019.

4 Universitetet i Oslos kartsamling ble til Nasjonalbibliotekets kartsamling på slutten av 1990-tallet.





Tidligere hadde mange gårdsbruk teiger (jordstykker) om hverandre, slik at det var vanskelig å gjerde inn eller drive jorda. For at brukene skulle få mer sammenhengende arealer, ble en egen etat, Utskiftningsvesenet, opprettet i 1859. Etaten sørget for samling av eiendommene ved hjelp av jordskifte, og tok opp jordskiftekart som viste situasjonen før og etter utskiftningen. Disse var stort sett svært detaljerte, og er gode kilder til historiske vegger i dag. I 1951 skiftet Utskiftningsvesenet navn til jordskifteverket, og fra 2002 er det en del av Jordskifteretten. Kartet over er fra utskiftningen av innmarka til gården Sekse i Ullensvang i Hardanger i 1878. Det gir mye opplysninger om både bygninger og eiendomsforhold. Vi kan også se nøyaktig hvor bygdevegen og naustvegen gikk, noe som er verdifullt om man for eksempel ønsker å skille gamle og nyere vegger fra hverandre. Kilde: Jordskifteverkets kartarkiv



Nordland var det siste fylket som ble presentert i et eget bind i serien *Gamle norske kart*. Til slutt kom et 17. tilleggsbind med oppdateringer til de foregående utgavene. Illustrasjon: Forside av *Gamle norske kart*, bind 16 Nordland. Kilde: Nasjonalbiblioteket

## Gamle norske kart

Norsk lokalhistorisk institutt utga i perioden 1979–1985 bokserien *Gamle norske kart*, en samkatalog over utrykte kart fra de siste 300 år. Verket består av 17 bind som er ordnet fylkesvis. Her finner du en oversikt over håndtegnede kart fra de siste 300 årene, med opplysninger som kartsignatur og oppbevaringssted. Verket inneholder også enkelte trykte kart fra perioden.

Vær oppmerksom på at man under arbeidet med *Gamle norske kart* brukte bibliografiske data fra institusjonenes kataloger for å hente ut hva som var håndtegnede kart. Dette innebærer at en del kart som ikke er spesifisert som «håndtegnet» i katalogene, kan mangle. Enkelte av institusjonene det refereres til i verket, er omorganisert siden bindene ble skrevet, og flere av dem har hatt tilvekst av eldre kart – blant annet vegkart – de senere årene.

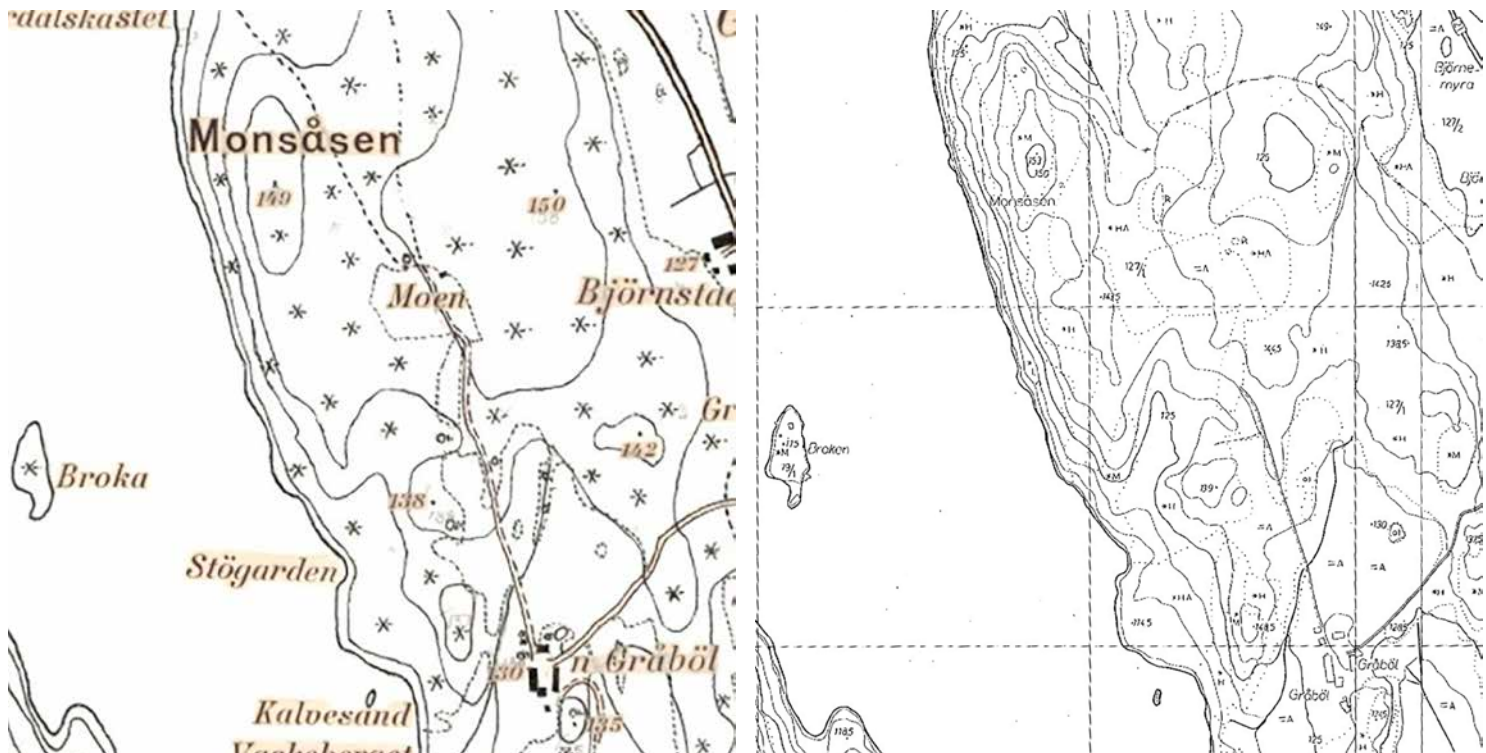
**Nasjonalbiblioteket** har digitalisert og gjort tilgjengelig alle bindene av *Gamle norske kart*.

### 13.7.3 Nyere kart

Også kart av nyere dato kan være til stor hjelp for å lokalisere veger og vegfar. Særlig på topografisk informasjon er de mer nøyaktige enn eldre kart. De kan vise oss hvor det vil være naturlig å legge en ferdselsåre i terrenget, og hvor bratte parti, myrete områder, steinurer, skar og liknende befinner seg. Nyere kart kan også ha inntegnet stier og vegfar som fremdeles er synlige, eller var synlige da kartet ble laget. Mange ferdselsårer har grodd

igjen bare de siste årene, og kartverkets «gamle» M711-serie (tilsvarer omtrent N50-serien) i størrelse 1 : 50 000 og ØK-kart i størrelse 1 : 5000 kan avsløre spennende opplysninger om slike.

Nyere kart er gode kilder til både stedsnavn og detaljer som eldre kart ikke fanger opp. Det kan være lurt å bruke mange ulike karttjenester parallelt, særlig i jakt på stedsnavn og endringer i terrenget.

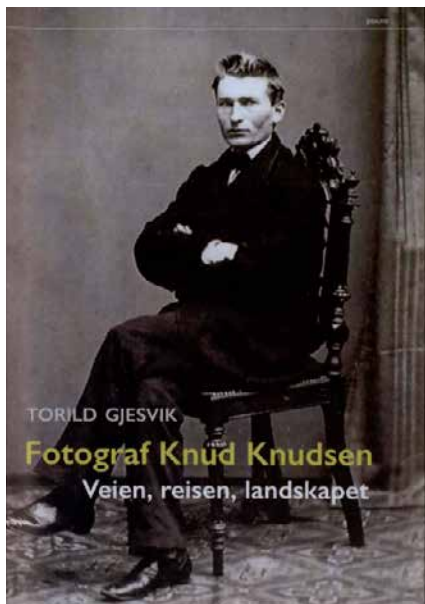


Eksempel fra Gråbøl i Østfold som viser noen av forskjellene mellom M711-kart og ØK-kart. På M711-kartet fra 1958 til venstre, kan vi se en sti eller skogsveg passere Monsåsen. På ØK-kartet til venstre mangler denne. Her er det derimot markert to rune-R-er like ved veien. Det er to gravfelt fra jernalderen. Kan det ha vært ferdsel her i gammel tid?  
 Illustrasjon: Utklipp fra Askeladden.ra.no

### 13.8 Foto og illustrasjoner

Et bilde forteller mer enn tusen ord, heter det. Dersom man finner fotografi, maleri, trykk, tegninger, skisser eller andre illustrasjoner med gamle veger og vegfar, kan de være gull verdt i arbeidet med kartlegging, restaurering, rekonstruksjon og formidling av historiske veger.

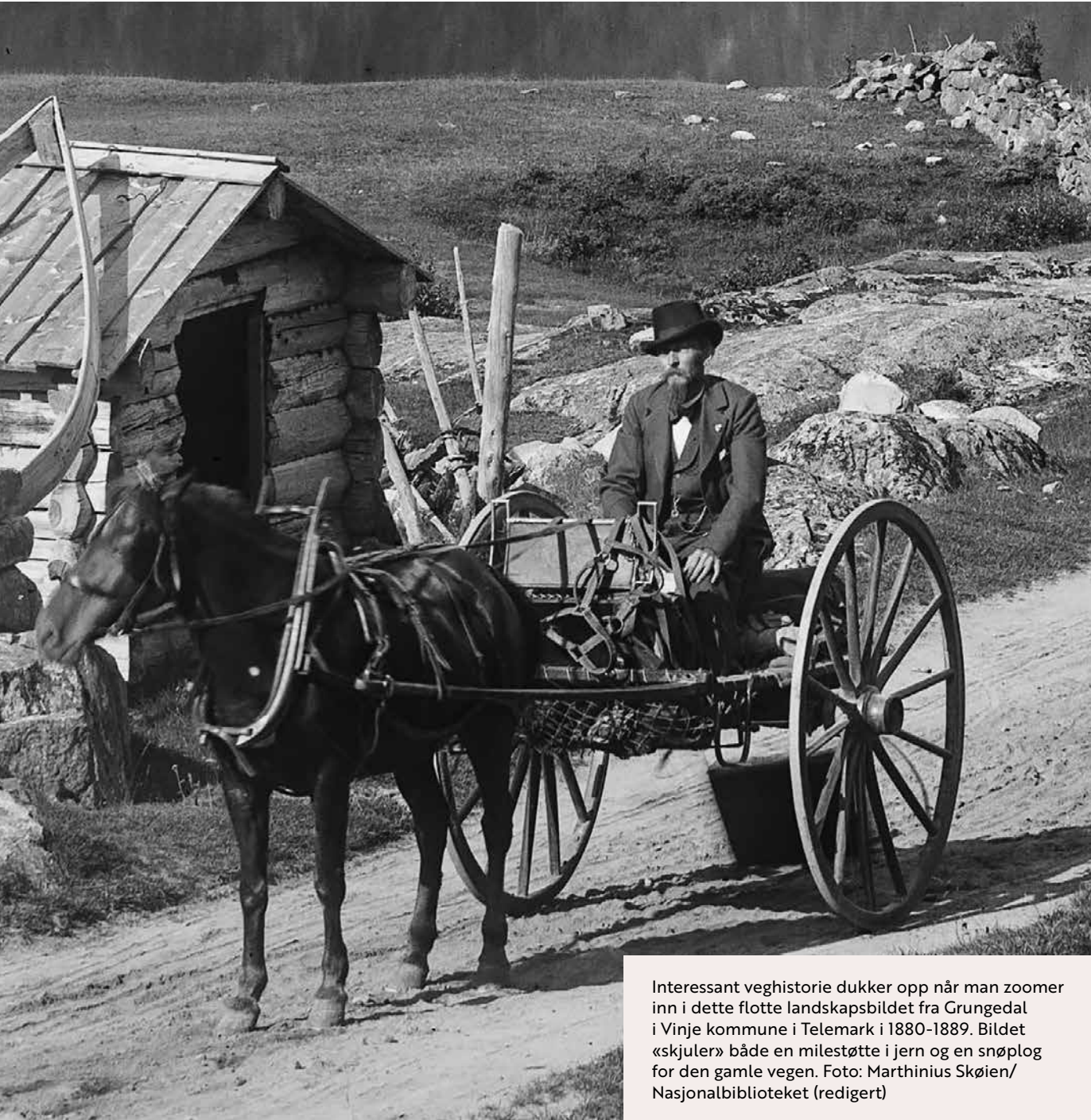
Vi kjenner ingen fotografi av norske veger før midten av 1800-tallet, men mot slutten av århundret og inn på 1900-tallet dukker det opp flere og flere fra omreisende fotografer. I løpet av de siste 50–100 årene har fotografiet blitt allemannseie, og mengden foto har vokst enormt. Det var heller ikke mange som malte eller tegnet vegene våre, så jo lenger tilbake man går i tid, jo vanskeligere er det å finne slikt materiale.



Våre tidlige landskapsfotografer fotograferte gjerne langs vegene mens de reiste. Det kan være spennende, lærerikt og nyttig å følge i deres fotspor. Flere gode bøker lar oss dykke ned i fotografenes verden, som Torild Gjesviks bok om en av de virkelig store, fotograf Knud Knudsen fra Odda (Gjesvik, 2018).







Interessant veghistorie dukker opp når man zoomer inn i dette flotte landskapsbildet fra Grungedal i Vinje kommune i Telemark i 1880-1889. Bildet «skjuler» både en milestøtte i jern og en snøplog for den gamle vegen. Foto: Marthinus Skøien/ Nasjonalbiblioteket (redigert)

Heldigvis for oss fanger et fotografi som regel opp mer enn det som var fotografens intensjon. Det kan avsløre viktige detaljer som ellers ville vært ukjent, for eksempel stabbesteiner, vegmarkeringer, vegdekke eller hvordan vegen lå i landskapet før man dyrket området. Også andre illustrasjoner kan gi oss nyttig informasjon om vegene. Men husk at mange av maleriene og tegningene ikke er nøyaktige gjengivelser av virkeligheten. Den kunstneriske friheten var

## Fotografiet

Den franske oppfinneren Joseph Nicéphore Niépce (1765–1833) hadde laget et kamera alt i 1816, og etter noen år med eksperimentering klarte han i 1826 å ta sitt første varige bilde. Det regnes som verdens første fotografi.

Etter at Niépce døde, fortsatte hans samarbeidspartner Louis Daguerre arbeidet, og lanserte i 1839 den første vellykkete fotoprosessen som kunne kommersialiseres. Metoden, kalt daguerreotypi, ble kort tid etter tatt i bruk i Norge. Det eldste norske fotografiet vi kjenner, er av hustakene i Oslo med Slottet i bakgrunnen en gang mellom 1840 og 1845.

Fra slutten av 1800-tallet øker både antall fotografi og fotografer. De fleste fotografi er portrett, men preget av nasjonsbyggingen dokumenterte man også norske landskap og ulike sider ved norsk folkeliv. Siden fotografene reiste langs vegene, finnes det et relativt stort antall bilder tatt av folk og landskap underveis.

ofte stor, og man må se på slike kilder med et kritisk blikk. Heller ikke fotografiet viser hele sannheten. Fotografen har nøye valgt utsnittet som skulle formidles til publikum (se kapittel 13.1 *Kildekritikk*).

Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design i Oslo og andre kunstmuseer kan hjelpe til med å finne ut om det finnes aktuelle malerier, trykk og tegninger.

De fleste lokale museer har samlinger av fotografi som man kan få tatt kopier av. Det samme gjelder historielag, som blant annet samler inn bilder til bruk i årbøker og bygdebøker. Mengden av kilder er stadig voksende, så litt detektivarbeid må til.

Husk at det ofte er knyttet rettigheter til bruk av fotografi og kunstnerisk materiale. Sjekk derfor alltid om det er restriksjoner eller kostnader forbundet med bruk og videreformidling før eventuell publisering. Uansett skal bilder som brukes, alltid krediteres med minimum navn på fotograf/kunstner og årstall (hvis det er kjent), rettighetshaver (institusjon, privatperson, nettsted e.l.) og en eventuell referanse som eieren har satt.

Samler man inn fotografi fra privatpersoner, bør det skrives en avtale som slår fast hvordan bildene skal benyttes, og at rettighetshaver eller eier samtykker til denne bruken. Er det avbildet personer på fotografiet som kan gjenkjennes og fremdeles er i live, skal også disse gi sitt samtykke.

### 13.8.1 Flyfoto

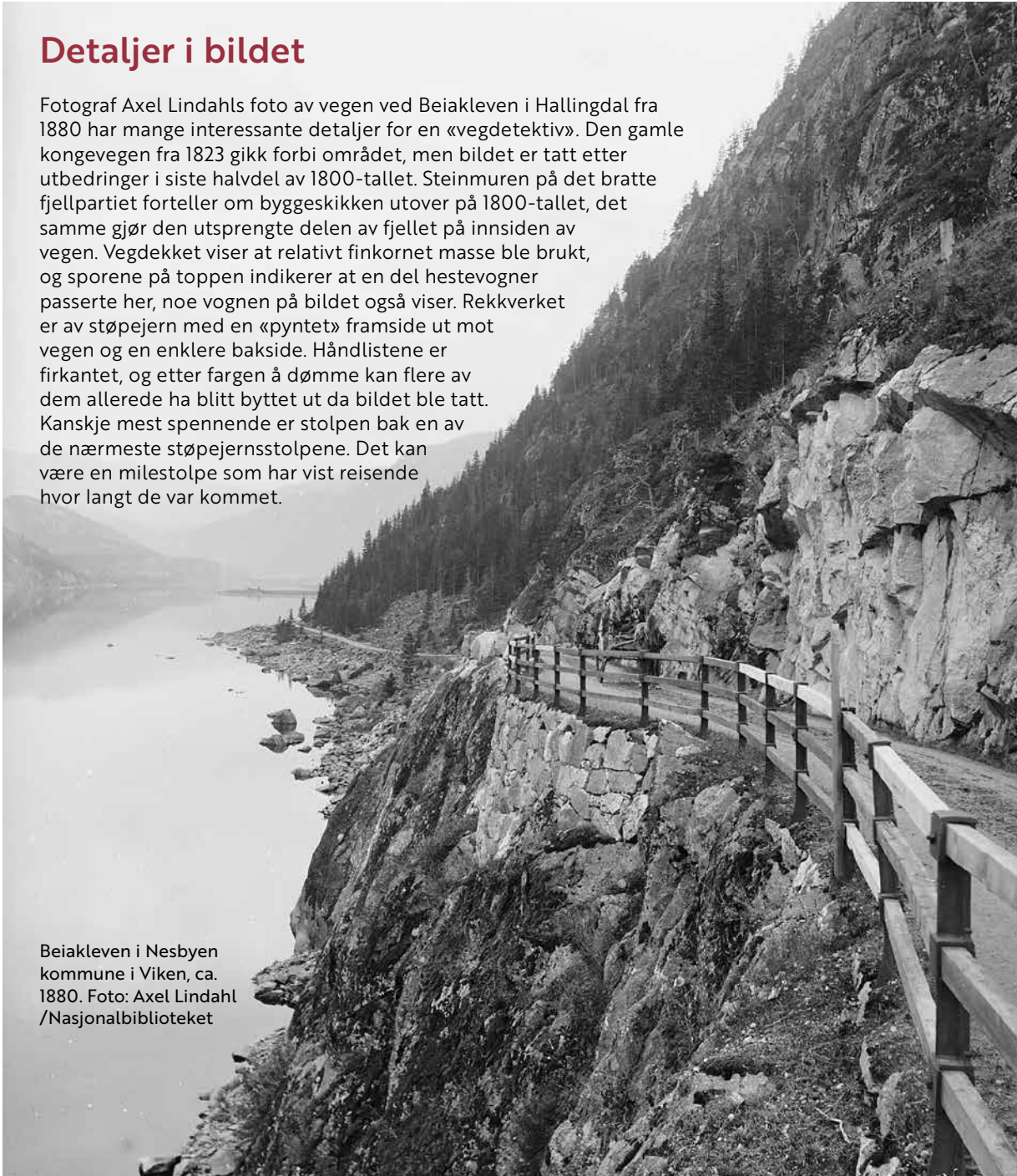
Flyfoto ble tidligere stort sett tatt som bakgrunnsmateriale for å produsere kart. Etter at flyfotoene har gjennomgått en prosess med georeferering,



## Detaljer i bildet

Fotograf Axel Lindahls foto av vegen ved Beiakleven i Hallingdal fra 1880 har mange interessante detaljer for en «vegdetektiv». Den gamle kongevegen fra 1823 gikk forbi området, men bildet er tatt etter utbedringer i siste halvdel av 1800-tallet. Steinmuren på det bratte fjellpartiet forteller om byggeskikken utover på 1800-tallet, det samme gjør den utsprengte delen av fjellet på innsiden av vegen. Vegdekket viser at relativt finkornet masse ble brukt, og sporene på toppen indikerer at en del hestevogner passerte her, noe vognen på bildet også viser. Rekkverket er av støpejern med en «pyntet» framside ut mot vegen og en enklere bakside. Håndlistene er firkantet, og etter fargen å dømme kan flere av dem allerede ha blitt byttet ut da bildet ble tatt. Kanskje mest spennende er stolpen bak en av de nærmeste støpejernsstolpene. Det kan være en milestolpe som har vist reisende hvor langt de var kommet.

Beiakleven i Nesbyen  
kommune i Viken, ca.  
1880. Foto: Axel Lindahl  
/Nasjonalbiblioteket







Hammer bru over Losbyelva i Lørenskog kommune i Viken rundt 1910–1915. En lisitasjonskunngjøring (se rammetekst under kapittel 8.13 *Klopper og bruer* om lisitasjoner) i *Morgenbladet* 13.11.1839 viser at steinhvelvbrua trolig ble istandsatt rundt 1840. Senere kan den ha blitt reparert eller ombygd. Legg merke til stolpen på brua. Er det et navneskilt, en retningsviser eller en rodemarkering? Dette bildet er i DigitaltMuseum merket med CC (Creative Commons), som betyr at man fritt kan dele og bearbeide bildet. Det eneste vilkåret er at bildet krediteres, og at man forteller hvilke endringer som eventuelt er gjort. I dette tilfellet kan det for eksempel gjøres slik:  
Foto: Reidar Holtvedt/Oslo Museum, digitaltmuseum.no

slik at bildet stemmer overens med kartet, kaller man resultatet for ortofoto. Kartverket har samlet alle ortofoto som er laget i offentlig sammenheng i tjenesten Norge i bilder. Dette er et nyttig verktøy for å lete etter gamle vegger og vegfar. I Norge i bilder finnes også et par spennende funksjoner for å sammenlikne flyfoto fra forskjellige perioder, slik at man enklere kan se endringer i terrenget.

Funksjonene heter «sammenligne bilder» og «gjennomsiktig bilde», og dukker opp ved å klikke på ønsket sted i kartet.

### 13.8.2 Hvor finner man gamle bilder?

Det finnes mange digitale kilder til eldre fotografi, og det legges stadig mer ut på internett. Noen av de viktigste databasene per i dag er:

Fotoarkiv	Inneholder
Agderbilder	Dette er en samling av gamle bilder fra fylkene Aust-Agder og Vest-Agder. <a href="https://agderbilder.agderfk.no/fotoweb/">https://agderbilder.agderfk.no/fotoweb/</a>
Arkivverket	<a href="http://www.digitalarkivet.no">www.digitalarkivet.no</a> er Arkivverkets digitale publiseringskanal, med kildemateriale fra Riksarkivet, de åtte statsarkivene, Samisk arkiv og Helsearkivet. Her finner du mange titalls tusen historiske foto, og flere legges ut hver måned. Riksarkivet og statsarkivene forvalter omkring 6,5 millioner fotografi, så det kan også være en idé å ta direkte kontakt med institusjonene for å se om de har noe relevant utover det som ligger på nettet.  I noen tilfeller er fotografiene i Arkivverket del av rene fotoarkiv, men som regel utgjør de en større eller mindre del av arkiv etter statlig forvaltning eller privatpersoner, lag, foreninger eller bedrifter. Fotografiene er ofte med på å dokumentere virksomheten til et offentlig eller privat organ.
digitaltmuseum.no	<a href="http://www.digitaltmuseum.no">www.digitaltmuseum.no</a> er et nettsted der samlinger fra norske museer presenteres. Man kan søke i mer enn 2,5 millioner objekt fra 188 samlinger, deriblant gamle bilder. Målet med DigitaltMuseum er at museumssamlingene skal være lett tilgjengelig for alle.  Er man også interessert i tilsvarende fra Sverige, finnes alle norske og svenske objekt ute på <a href="http://www.digitaltmuseum.org">www.digitaltmuseum.org</a> .  Norsk Folkemuseum er et eksempel på en samling på digitaltmuseum.no. Den gir et bredt bilde av dagliglivet i Norge fra 1536 og fram til i dag.
Gunnerus	NTNU Universitetsbiblioteket har tatt vare på bilder siden 1899, og har i dag anslagsvis 1 million, datert fra 1840-tallet til i dag. Omtrent 100 000 av disse er søkbare, og antallet øker stadig. Mesteparten av bildene er fra Midt-Norge og Trondheim, men det finnes også eldre bilder fra andre deler av Norge. <a href="https://www.ntnu.no/ub/spesialsamlinger">https://www.ntnu.no/ub/spesialsamlinger</a>
kartverket.no	Kartverket har lagt ut en rekke gamle bilder fra sin historie. Store deler av dette er lagt ut på DigitaltMuseum. Kartverket har også 1,3 millioner historiske flybilder i sitt Sentralarkiv for flyfoto og satellittbilder på Hønefoss. Det inneholder originaler av samtlige flybilder tatt i Norge fra 1935 og fram til i dag. Bilder fra 1935 til 1960 er som regel digitalisert. Andre bilder digitaliseres på forespørsel. Over 20 000 av bildene er nå skannet og lagt ut på <a href="http://www.norgebilder.no">www.norgebilder.no</a> . Det kan være svært nyttig for å se endringer i eldre vegger og vegfar.
Kulturminnebilder	Kulturminnebilder er Riksantikvarens portal for åpne foto av kulturminner. De fleste bildene er fra perioden 1870–1960, men det er også en del nyere. Mange av de eldste bildene er tatt av profesjonelle landskapsfotografer, og til sammen omfatter samlingen ca. 50 000 bilder. Alle er publisert i høy oppløsning på <a href="https://kulturminnebilder.ra.no/fotoweb/">https://kulturminnebilder.ra.no/fotoweb/</a> , med en åpen lisens som sikrer gjenbruk.

Fotoarkiv	Inneholder
Marcus	<p>MARCUS er Spesialsamlingene til Universitetsbiblioteket i Bergens portal til digitaliserte manuskript, fotografi, diplom m.m.</p> <p>Billedsamlingen til universitetet er ett av landets eldste arkiv for historisk fotografi. Her finnes kjente norges og bergensmotiv, privatalbum helt tilbake til 1860-tallet, dokumentasjon fra forskerarkiv og eksempel på tidlige fotografiske teknikker. Av ca. 1,2 millioner bilder er mer enn 50 000 tilgjengelig for publikum på <a href="http://marcus.uib.no">http://marcus.uib.no</a>.</p>
Nasjonalbiblioteket	<p>Nasjonalbiblioteket er en nasjonal fotobevaringsinstitusjon, og bidrar til bevaring av andre institusjoners bildesamlinger, og fotoarkiv etter en rekke virksomheter og personer. Samlingen inneholder fotografier, postkort, grafiske trykk og illustrasjoner publisert i og om Norge. Over 300 000 av dem er digitaliserte og tilgjengelige på hjemmesiden til Nasjonalbiblioteket, <a href="https://www.nb.no/search">https://www.nb.no/search</a></p>
Norge i Bilder	<p>Norge i bilder er en rendyrket bildetjeneste fra Kartverket, der formålet er å lagre og vise fram bilder. Hvis du vil ha annen informasjon sammen med bildene, finnes en rekke tjenester som tilbyr dette, for eksempel norgeskart.no.</p> <p>Dersom du ikke finner det du leter etter i Norge i bilder, så er sentralarkivet for flyfoto og satellittbilder hos Kartverket et naturlig sted å lete. Se kartverket.no</p>
Norsk vegmuseum	<p>Norsk vegmuseum har en stor samling fotografier fra ca. 1900 og fram til i dag, og filmer fra siste halvdel av 1900-tallet. Mye av materialet er skapt i forbindelse med arbeid for Statens vegvesen, og kommer fra ingeniører, oppsynsmenn, planleggere og andre som har dokumentert etatens arbeid gjennom tidene. Samlingen inneholder også en god del bilder knyttet til vei, landskap, kjøretøy, fjellsprenngning og anlegg som er gitt i gave fra private og firmaer. En del av samlingen er lagt ut på <a href="http://digitaltmuseum.no">digitaltmuseum.no</a>, mens resten bare finnes på museet.</p>
NTB	<p>I NTB's digitale arkiv Scanpix finnes over 80 millioner bilder og videoer, deriblant en del historiske bilder fra 1900-tallet. NTB har hovedsakelig bilder fra norsk etterkrigshistorie innen dagligliv, politikk, næringsliv, sport, kultur og kjente personligheter. Det kan være langt mellom vegghistoriske bilder og komplisert å finne det man leter etter, men skal man skrive om for eksempel en vegåpning fra nyere tid, kan det være noe å hente her.</p> <p>NTB selger egen bildeproduksjon og bilder fra flere store norske mediehus. Byrået representerer i tillegg over 150 frilansere og over 50 bildebyrå fra hele verden. Vær klar over at ikke alle bildene i samlingen er digitalisert. Det finnes mer enn 15 millioner bilder fra samlingene til NTB, VG, Aftenposten, Bildebladet Aktuell, Scanfoto og Samfoto i skuffer og skap i NTB's analoge arkiv sentralt i Oslo. <a href="https://bilder.ntb.no/r/">https://bilder.ntb.no/r/</a></p>
oslobilder.no	<p><a href="http://www.oslobilder.no/">http://www.oslobilder.no/</a> er en søkbar database med historiske bilder fra Oslo. Bildene kommer fra Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek, Norsk Folkemuseum, Oslo Byarkiv, Oslo Museum, Telemuseet, Norsk Teknisk Museum, DEXTRA Photo og Universitetsbiblioteket i Bergen.</p>
trondheimsbilder.no	<p><a href="https://www.kilda.no/trondheimsbilder/">https://www.kilda.no/trondheimsbilder/</a> kan brukes til å søke blant 50 000 digitaliserte bilder fra samlingene til Sverresborg Trøndelag folkemuseum, Trondheim byarkiv, Trondheim folkebibliotek og Universitetsbiblioteket i Trondheim. Selve søkeportalen er nedlagt, men nettstedet er et pekernettssted, altså et nettsted med lenker til de andre billedatabasene.</p>
Universitetsmuseenes fotoportal	<p>Fotomateriale fra Norges seks universitetsmuseer er samlet på <a href="http://www.musit.uio.no/foto/#/">http://www.musit.uio.no/foto/#/</a>, som inneholder mange bilder fra arkeologiske undersøkelser, men også en rekke andre foto, blant annet av veger og vegfar.</p> <p>For eksempel har Norges arktiske universitetsmuseum ved Universitetet i Tromsø en fotosamling på rundt 300 000 bilder fra 1850-tallet og fram til i dag. Til nå er rundt 70 000 av dem digitalisert og lagt ut på internett. Mesteparten av fotografiene er fra Nordland, Troms og Finnmark, men basen inneholder også bilder fra resten av landet og verden for øvrig.</p>



### 13.9 Spor i naturen

Veger er ikke tilfeldig plassert i landskapet. De er tilpasset både de naturgitte og menneskeskapte mulighetene man har hatt til rådighet.

For en vegforsker er det et godt verktøy å kunne «lese» landskapet – forestille seg hvor det ville være naturlig å legge en veg eller et vegfar. Det krever litt erfaring, men er en morsom måte å se naturen på. Hvis man i tillegg klarer å koble veghistorien til andre kulturminner og

-spor i terrenget, gir det en større helhet til den gamle vegen. Her kan det være nyttig å trekke inn stedsnavn, eiendomsforhold og forestillinger knyttet til landskapsformasjoner.

Også det biologiske mangfoldet kan fortelle oss om veghistorien. For eksempel vil en drifteveg ha blitt gjødslet av dyr som har gått forbi, noe som kan føre til en annen type vegetasjon langs vegfaret enn i området ellers. Pollenanalyser av vegen kan også være med på å datere bruken og å vise hva slags ferdsel man har hatt på en veg.



Varde fra varderekken ved Olavsrådet, den forhistoriske fjellvegen mellom Lom og Lesja i Innlandet fylke. Arkeologer fra Innlandet fylkeskommune har sammen med hobbyarkeolog Reidar Marstein i Lom registrert hundrevis av varder langs leia ved å lete etter de naturlige stedene å ferdes i landskapet. Foto: Espen Finstad/Innlandet fylkeskommune

# 14. FORSLAG TIL LITTERATUR OG NETTSIDER

Det finnes et nesten utømmelig hav av litteratur, nettsted og andre kilder knyttet til gamle veger og vegfar, spesielt innen lokal litteratur. Her vises bare et lite utvalg. Bruk listen som inspirasjon for å finne ut mer. Et godt tips er at de aller fleste bøker eller artikler vil ha en eller annen form for kildehenvisninger som man kan nøste videre i. Spør også kulturmiljøforvaltningen, historielaget eller biblioteket om hjelp til å finne aktuelle kilder.

## 14.1.1 Litteratur om veger og vegfar

- Adriansen, Jan (2000a). *Vegminner i Hordaland*. Statens vegvesen.
- Adriansen, Jan (2000b). *Vegminner i Rogaland*. Statens vegvesen.
- Bjørnland, Dag (red.) (1977). *Innenlands samferdsel i Norge siden 1800. Del 1: Demring (1800–1850-tallet)*.
- Broch, Just (1937). *Veier og veivesen i Norge. Fra de eldste tider til veiloven av 1851*.
- Baalsrud, Andreas (1928). *Veivesnets og veibyggingens utvikling i Norge*.
- Eikehaug, Tine og Adriansen, Jan (2011). *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – en mulighetsstudie*.
- Ese, Kristin (2007). *På god veg. Veghistorie i Sogn og Fjordane*.
- Gansum, Terje (2002). *Hulveger – Fragmenter av fortidens ferdsel*, Hulvegprosjektet i Vestfold.
- Gjære, Tore (2020). *Over Ørskogfjellet i gamle dager. Om postruter og vegbygging på Sunnmøre og i Romsdalen*.
- Hvattum, Harald (1993). *På gamle vegar i Valdres. Vegbygging, vegvedlikehald og vegstyring i Valdres fram til slutten av 1800-talet*.
- Holt, Harald (2006). *På sporet av gamle veger*.
- Jacobsen, Kjersti (2003). *Forskning på gamle vegfar. Case study: Fortidens ferdsel på Andøya i Nordland*. Hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Oslo.
- Johansson, Marit (2017). *Kongevegen over Dovrefjell. En kartlegging av den historiske vegen og mulighetene i dag*. Rapport fra Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell 2017.
- Knutsen, Sverre (2009). *Veier til modernisering. Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet*.
- Kristiansen, Oskar (1926). *Samferdsel i Norge 1814-1830*.
- Møyner, Kari; Sandodden, Irene Skauen; Thorstensen, Cathrine (2005). *Varderekkjen over Sognefjellet. Registreringer 2005*. Kulturhistorisk rapport 2005-1 Oppland fylkeskommune, kulturvern.
- Nagell, Otto (1950a). *Det Norske veivæsens historie. Med oversikt over Statens vegvesens virksomhet i tidsrommet 1820–30/6 1940. Bind III (2nen del)*.
- Nagell, Otto (1950b). *Det Norske veivæsens historie. Med oversikt over Statens vegvesens virksomhet i tidsrommet 1820–30/6 1940. Bind III (siste del)*.

Nielsen, Yngvar (1876). *Det norske vejuæens udvikling før 1814*.

Nordstrand, Ingemar (1996). *Postvegen Bergen – Trondheim*.

Rogan, Bjarne (1986). *Det gamle skysstellet. Reiseliv i Noreg frå mellomalderen til førre hundreåret*.

Rogan, Bjarne (1998). *Mellom tradisjon og modernisering. Kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie*.

Steen, Sverre (1929). *Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder*.

Strøm, Evald Jon; Øberg, Stein (2020). *Våre eldste ferdselsveier. Aktivt vern og aktiv bruk*. Artikkel i Lokalhistorisk magasin nr. 1, 2020.

Svanberg, Erling (1990). *Langs vei og lei i Nordland. Samferdsel i Nordland gjennom 3000 år*.

Søndre Land kommune (2019). *Kommunedelplan Kulturminner og kulturmiljøet for Søndre Land kommune 2019-2029*.

Tallaksen, Harald (2010). *Vestlandske hovedveg over Tronåsen. Tilstandsanalyse*. Statens vegvesen.

Vinjerui, Margit Christenson (2012). *Kulturminner i veglandskapet – tilrettelegging for bruk*. Masteroppgave ved Universitetet for miljø- og biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging.

Aase, Haakon (2018). *Korleis setja i stand ein veg frå 1790-talet*. Artikkel i Årbok for Norsk vegmuseum 2018:24–39.

Se også kapittel 15 *Litteraturliste* for flere kilder til relevant litteratur.

#### 14.1.2 Nyttige nettsteder

Arkivverket: [www.arkivverket.no](http://www.arkivverket.no)  
 Artsdatabanken: [www.artsdatabanken.no](http://www.artsdatabanken.no)  
 Askeladden. Riksantikvarens kulturmiljødatabase

[askeladden.ra.no](http://askeladden.ra.no) (krever tilgang, men kulturminnesøk.no har de fleste av disse opplysningene åpne).  
 Digitalarkivet: [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no)  
 Dokumentasjonsprosjektet: [www.dokpro.uio.no](http://www.dokpro.uio.no). Prosjektet er avsluttet og har liten drift og videreutvikling. Her kan man likevel finne nyttig informasjon, for eksempel en søkbar utgave av Diplomatarium Norwegicum, arkeologiske databaser, stedsnavndatabaser m.m.  
 FN-Sambandet. FNs bærekraftsmål: [www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal](http://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal)  
 Henriksen, S. og Hilmo, O. (2015). *Rødliste – hva, hvem, hvorfor? Norsk rødliste for arter 2015*. Artsdatabanken: [www.artsdatabanken.no/Rodliste/HvaHvemHvorfor](http://www.artsdatabanken.no/Rodliste/HvaHvemHvorfor).  
 Historiske Vandreruter: [www.historiskevandreruter.no](http://www.historiskevandreruter.no)  
 Kartverket (historiske kart): [www.kartverket.no/kart/historiske-kart](http://www.kartverket.no/kart/historiske-kart)  
 Kartverket (stedsnavn): [www.kartverket.no/kart/stedsnavn/](http://www.kartverket.no/kart/stedsnavn/)  
 Kulturminnesøk: <https://kulturminnesok.no>  
 Miljøstatus: [www.miljostatus.miljodirektoratet.no](http://www.miljostatus.miljodirektoratet.no)  
 Nasjonalbiblioteket: [www.nb.no](http://www.nb.no)  
 Namnegransking Universitetet i Bergen: [www.uib.no/ub/114701/navnegransking](http://www.uib.no/ub/114701/navnegransking)  
 Norges Nasjonalparker (2019). Designmanual for Norges nasjonalparker. Universell utforming <https://designmanual.norgesnasjonalparker.no/maler/skiltsystem/universell-utforming>.  
 Norsk stadnamleksikon: [www.norskstadnamleksikon.no](http://www.norskstadnamleksikon.no)  
 Riksantikvaren: [www.ra.no](http://www.ra.no)  
 Språkrådet: [www.sprakradet.no](http://www.sprakradet.no)  
 Store norske leksikon: [www.snl.no](http://www.snl.no)  
 Statens vegvesen: [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)



# 15. LITTERATURLISTE

- Adriansen, Jan (1999). Nasjonal verneplan Rogaland. Statens Vegvesen. Vegdirektoratet.
- Arbeids- og sosialdepartementet (2011). *Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (forskrift om utførelse av arbeid)*.
- Bergh, Anton Mathias (1858). *Tegninger af de meest forekommende Veiredskaber med vedføiet Opgivelse af de dertil brugelige Materialier og disses Kostende*.
- Bergen kommune (2018). Kommuneplanens arealdel 2018 på internett: <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2018/plankart-og-temakart/plankart-til-vedtatt-kpa2018>
- Bjorvatn, Kjell (2008). *Et liv i 100 – dikt*.
- Bremnes, Per Meyer (1993). *Gamle ferdsselsvegar frå Eidfjord over Hardangervidda*.
- Broch, Theodor (1848). *Lærebog i bygningskunsten. Nærmest bestemt for den militære høiskoles elever*. Bind I og II med plansjer.
- Carpelan, Wilhelm Maximilian (1821). *Voyage Pittoresque aux Alpes Norvégiennes*.
- Caspari, Theodor (1927). *Fra bygdevei og sætersti. Landskapsbilleder fra det østnfjeldske Norge og grænsetrakter mot Sverige*.
- Dahl, Bastian Anastasius (1892). *Molde og Romsdalen. En reisehåndbog*. Utgitt av Møre og Romsdals turistforening.
- Den Norske Turistforening; Innovasjon Norge; Friluftsrådernes Landsforbund (2019). *Merkehåndboka. Tilrettelegging og synliggjøring av turruter*. [www.merkehåndboka.no](http://www.merkehåndboka.no)
- Eikehaug, Tine og Adriansen, Jan (2011). *Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – en mulighetsstudie*.
- Eikehaug, Tine (2012). *Skjotselsplan. Verneobjekt 157: Den Bergenske Kongeveg, parsell Maristova – Kyrkjestølen*. Rapport, Statens vegvesen.
- Espeland, Velle (2006). *Åtte potter rømme, fire merker smør – Om gammalt mål og gammal vekt*, artikkel i Språknytt 2006.
- Evju, M., Hedger, R., Nowell, M., Vistad, O.I., Hagen, D., Jokerud, M., Olsen, S.L., Selvaag, S.K. & Wold, L.C. (2020). *Slitasje og egnethet for stier brukt til sykling. En feltstudie og en GIS-modell*. NINA Rapport 1880. Norsk institutt for naturforskning.
- Fenger-Krog, Albert (1882). *Fra Østersund til Grong*. Artikkel i Den Norske Turistforenings årbog for 1882:2-18.
- Gjesvik, Torild (2018). *Fotograf Knud Knudsen. Veien, reisen og landskapet*.
- Hageland, Torfinn Normann (2000). *Gamle veger i Vest-Agder*.
- Hammer, Johannes Christopher (1794). *Instrux og almindelige Regler, hvorefter Landeveiene og Broene udi Bergens Stift skal arbejdes*. Instruksen finnes i Generalvegmeesterarkivet i Statsarkivet i Bergen. Men den er også gjengitt i *Meddelelser fra Vegdirektøren 1938*.

- Helgen, Geir (2006). *Helgen-Streker*.
- Hovdhaugen, Einar (1978). *Vers og viser frå bondetunet*.
- Jessen, Erich Johan (1763). *Det Kongelige Norge fremstillet efter dets naturlige og borgerlige tilstand*. Boka kom ut i den danske historikeren Jessens navn, men mye tyder på at den egentlige forfatteren var hans medarbeider, nordmannen Hans Leganger Steenbuck.
- Justis- og beredskapsdepartementet (2015). *Forskrift om brannforebygging. Forskrift 17. desember 2015 nr. 1710*.
- Kjerulf, Theodor (utgitt av Lassen, Hartvig, 1890): *Digte og Skizzer*.
- Klima- og miljødepartementet (2016). *Naturmangfoldloven kapittel II. Almennelige bestemmelser om bærekraftig bruk*. Veileder.
- Klima- og miljødepartementet (2020). *Meld. St. 16 (2019–2020). Nye mål i kulturmiljøpolitikken. Engasjement, bærekraft og mangfold*.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014). *Medvirkning i planlegging*, veileder H-2302 B.
- Kultur- og kirkedepartementet (2008). *Tilrettelegging av turveier, løyper og stier*, veileder V-0939B.
- Lange, Christian Cristoph Andreas; Huitfeldt-Kaas, Henrik Jørgen; Bugge, Alexander; Brinchmann, Christopher (alle red.) m.fl. (1847–). *Diplomatarium Norvegicum: Oldbreve til Kundskab om Norges indre og ydre Forhold, Sprog, Slægter, Sæder, Lovgivning og Rettergang i Middelalderen*.
- Marthinsen, Espen (2002). *Gamle Steingjerder*. Informasjonsblad i serien Riksantikvarens informasjon om kulturminner.
- Miljødirektoratet (2015). *Veileder for besøksforvaltning i norske verneområder*, veileder M-415.
- Miljødirektoratet (2015). *Naturarven som verdiskaper – tips og eksempler*, veileder M-380.
- Miljødirektoratet (2019). *Plan for friluftslivets ferdselsårer*, veileder M-1292.
- Miljødirektoratet (2019). *Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv*, veileder M-1326.
- Miljøverndepartementet (1991). *Fra grønn plan til virkelighet – med reguleringsplan som verktøy*, veileder T813.
- Møyner, Kari (1994). *Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehold*. DN-håndbok 5.
- Nagell, Otto (1950a). *Det Norske veivæsens historie. Med oversikt over Statens vegvesens virksomhet i tidsrommet 1820–30/6 1940. Bind III (2nen del)*.
- Nagell, Otto (1950b). *Det Norske veivæsens historie. Med oversikt over Statens vegvesens virksomhet i tidsrommet 1820–30/6 1940. Bind III (siste del)*.
- Nordisk Ministerråd (1999). *På vei - friluftsliv og opplevelse langs gamle ferdelsårer*. Nord 1999:11.
- Norges Blindeforbund (2004). *Et inkluderende samfunn. Håndbok om synshemmedes krav til tilgjengelighet*.
- Norsk lokalhistorisk institutt (1979–1985). *Gamle norske kart, en samkatalog over utrykte kart fra de siste 300 år*. Bokserie med 17 bind.
- Norsk Retstien 1910 (1910). Utgitt av Den norske Advokat- og Sagførerforening.
- Norsk Retstien 1953 (1953). Utgitt av Den norske Advokat- og Sagførerforening.
- Olsen, Svein Magne (2008). *Broer i Norge*.
- Rekkedal, Christian (1939).  *Og vegjini falla so vie*.
- Riksantikvaren (2013). *Kulturminner i kommunen. Håndbok for lokal registrering*.

- Samferdselsdepartementet (2020). *Instruks for Statens vegvesen Fastsatt av Samferdselsdepartementet 17. desember 2019 med virkning fra 01. januar 2020.*
- Riksantikvaren og DNT. *Historiske vandreruter.*  
<http://historiskevandreruter.no/>
- Sarpsborg kommune (2019). *Kommunedelplan for kulturminner 2020-2032 Planprogram.*
- Schøning, Gerhard (1775). *Reise gjennom Gudbrandsdalen 1775.*
- Selnes, Arnulf (2007). *Gauldalen og vegen fra Dovrefell.* Artikkel i Gauldalsminne, Årbok for Gauldal historielag 2007.
- Skougaard, Johan (1899). *Det Norske Veivæsens Historie. Med oversigt over Statens vegvesens Virksomhed i Tidsrummet 1820–1896.*
- Skougaard, Johan (1914). *Det Norske veivæsens historie. Med oversigt over Statens vegvesens virksomhet i tidsrummet 1820–1914. Bind II.*
- Standard Norge (2011). Norsk Standard. *NS 11005:2011 Universell utforming av opparbeidete uteområder – Krav og anbefalinger.*
- Standard Norge (2012a). Norsk Standard. *NS 3424. Tilstandsanalyse av byggverk. Innhold og gjennomføring.*
- Standard Norge (2012b). Norsk Standard. *NS-EN 16096. Tilstandsanalyse av fredete og verneverdige bygninger.*
- Statens vegvesen (2002). *Vegvalg. Nasjonal verneplan for vejer, bruer og vegrelaterte kulturminner.*
- Statens vegvesen (2017). *Telehiv.* Artikkel på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).
- Statens vegvesen (2019). *Håndbok V440 Bruregistrering.*
- Statens vegvesen (2021). *Håndbok V275. Postvegen. Rettleiar for skjøtsel, restaurering og vern.*
- Steen, Sverre (1929). *Ferd og Fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder.*
- Syv, Peder Pedersen (1683). *Almindelige Danske Ordsproge og korte Lærdomme.*
- Ulstrup, Åshild og Øyen, Wenche (1993). *Huldra. Den farlege lengten.*
- Vegdirektoratet (2014). *Steinhvelbruer. Veiledninger. Håndbok V421.*
- Ødegaard, Knut (2013). *Edda-dikt. Band 1. Voluspå & Håvamål.* Gjendikting og kommentarar.





















Gamle veger og vegfar er mer enn historiske ferdselsårer. De er også fysiske kulturminner. Det har vært en stor utvikling innen dette fagområdet de siste årene. Vi har nå en helt annen kunnskapsbase om hvordan vi tar vare på, og legger til rette for, bruk og bevaring uten å gå på bekostning av kulturminneverdiene.

Som direktorat er Riksantikvaren statens rådgivende og utøvende faginstans for forvaltning av kulturminner og kulturmiljøer i Norge. Statens vegvesen har sektoransvar for veghistorie, noe som inkluderer våre fysiske vegspor. Sammen har de gitt ut *Gamle veger og vegfar – en håndbok i vern og tilrettelegging*. Boka er ment både som et redskap i arbeidet med å sikre våre historiske ferdselsveger, og også som en inspirasjon til å utforske vegminnene rundt i landet.

Vegen blir til mens man går!



**Statens vegvesen**

