



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2023

Nasjonale turistvegar 30 år – ein nasjonal attraksjon blir til

JAN ANDRESEN



- Havøysund
- Varanger
- Senja
- Andøya
- Lofoten
- Helgelandskysten
- Atlanterhavsvegen
- Geiranger-Trollstigen
- Gamle Strynefjellsvegen
- Rondane
- Sognefjellet
- Valdresflye
- Gaularfjellet
- Aurlandsfjellet
- Hardangervidda
- Hardanger
- Ryfylke
- Jæren

Fylkesveg 55, Nasjonal turistveg Sognefjellet. (Foto: Silja Lena Løken)
 Fantesteinen på Sognefjellet, 1957. (Foto: Mittet & Co AS)

Nasjonale turistvegar 30 år – ein nasjonal attraksjon blir til

JAN ANDRESEN

Nasjonale turistvegar handlar om å styrka norsk reiseliv med ein særeigen attraksjon tufta på kombinasjonen natur, veg, arkitektur og kunst. Økonomiske analysar viser at 30 års målretta arbeid med Statens vegvesen i førarsetet stimulerer til auka verdiskaping i tråd med satsinga sine ambisjonar. Turistvegbileta av kongeriket freistar vegfarande turistar frå inn- og utland til å nytta Noreg som sitt feriemål.

Norsk natur har gitt oppdagarar og skodelystne store opplevingar langt tilbake i tid, men store deler av landet var lenge tungt tilgjengeleg. Framover mot 1940 blei det gjort ein solid innsats for å få hovudferdselsårene opp på eit nivå som tolte biltrafikk. Etter kvart kom nye vegar til, og landskapsopplevingane frå bilvindauget blei stadig fleire. Turisme blei ein leveveg i sterk vekst, og i dag er reiseliv

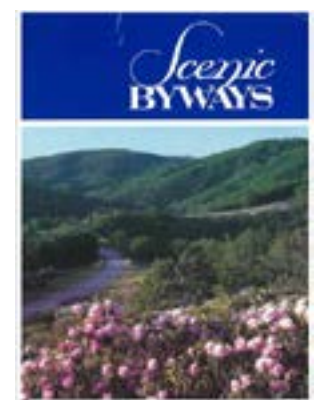
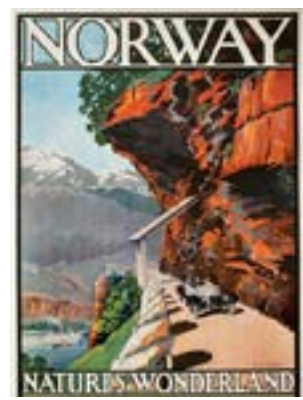
ein av dei viktigaste næringane i Noreg, med natur som sitt viktigaste trekkplaster.

STARTEN

På 80-talet var «Vegfolk» på studietur i bilismen sitt heimland og fekk kunnskapar om den amerikanske satsinga på «scenic byways». Resultatet var ein artikkel i tidsskriftet Samferdsel nr. 9-1985, der den framsynte etatsdirektøren Sidsel Sandelien foreslo at Statens vegvesen burde gjera ein tilsvarende innsats «til fremme av norsk turistnæring». Liknande initiativ fann ein også i andre land, som «Romantische Strasse» i Tyskland og «Les Routes des Vins» i Frankrike. Då Nasjonal transportplan 1994–1997 blei lagt fram for



Jan Andresen blei pensjonist i 2023 etter å ha leia Turistvegprosjektet i Statens vegvesen i 25 år. (Foto: Frid-Jorun Stabell)



Det blei synfaringar av 50-60 strekningar landet rundt i jakta på dei beste av dei beste strekningane. (Illustrasjon: Jan Andresen)

Stortinget våren 1993, bad Samferdselskomiteen Samferdselsdepartementet om å sjå nærmare på kombinasjonen veg og reiseliv. Storting og departement følgde opp, Statens vegvesen fekk ansvaret og eit prøveprosjekt med arkitekten Siri Legernes i spissen såg dagens lys.

PRØVEPROSJEKTET

Reiselivsprosjektet kom i gang for fullt i 1994. Ein drøfta kriterium for valet av «turistruter», kvalitetskrav og strekningar. Ut av dette blei vegen over Sognefjellet, riksveg 7 i Hardanger, nordre del av Kystriksvegen i Nordland og den gamle vegen over Strynefjellet valde ut som prøvestrekningar.

Det kan nemnast at 15 av dei 18 vegane som seinare kom til å inngå i satsinga, på ein eller anna måte var nemnde allereie i prøveprosjektet.

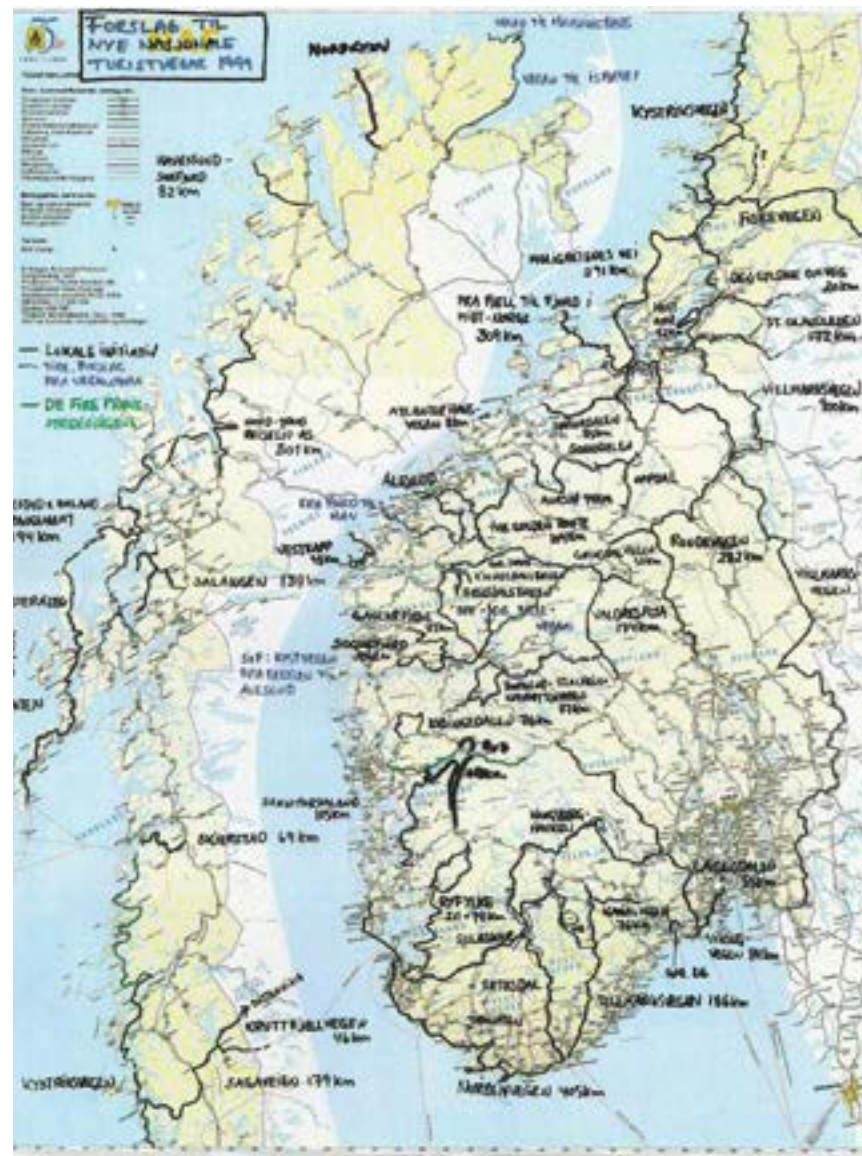
Sentralt blei det jobba med det faglege fundamentet, retningslinjer, handbøker, koordineringa av det samansette

arbeidet og utvikling av ein eigen logo for turistvegane. Ute langs prøvestrekningane blei det gjennomført omfat-

tande lokale prosessar, planlagt og bygt med mål om å utvikla strekningar med høg kvalitet på opplevinga og formidlinga. I løpet av 2-3 år kom det til stadig nye og oppgraderte rasteplassar og utsiktspunkt. Men i 1997 var prøveprosjektet slutt, dei fire strekningane fekk status som Nasjonale turistvegane og erfaringane summert opp. Allereie var det klart at ein i turistvegarbeidet må vera innstilt på å skunda seg langsamt, sørgja for god kvalitet på alle tiltak og vera klar over at å utvikla ein vegstrekning til Nasjonal turistveg vil ta mange år.

SØKNADER OG SYNFARINGAR

Stortinget fekk tilrådinga i statsbudsjettet for 1998. Konklusjonen: Veg og reiseliv høyrer saman, Nasjonale turistvegane er noko også for Norge. Den nye turistveggruppa kom i gang med assisterande vegdirektør Kjell Bjørvig som sitt solide ankerfeste. Frå miljøet på Lillehammer gjekk det ut brev til alle fylkeskommunane, kommunane og reiselivsorganisasjonane i landet. Søknader om turistvegstatus kom inn frå alle kantar og i alle variantar – frå den 9 km lange Atlanterhavsvegen i havgapet på Mørekysten til 830 km Villmarksveg i det indre av Noreg frå Halden via Røros til Nidarosdomen. Biletet var samansett, spørsmåla mange og tvilen stor. Ville lokale søknader etter oppskrifta frå Reiselivsprosjektet, til vurdering og godkjenning handtert av eit lite kontor i Statens vegvesen, gi landet ein truverdig attraksjon som skal vekka internasjonal interesse?



Dette kunne berre avklarast gjennom synfaringar av vegane landet rundt i jakta på dei beste av dei beste. Vegingeniøren og landskapsarkitekten la ut på biltur, av og til med ei kompetent faggruppe i kupeen, av og til med

eit høgverdig kvalitetsråd i bussen. Inni mellom blei det gjennomført livlege møte med initiativtakarar. Rundt 60 alternativ skulle gjennom trakta. Det var etter kvart ingen tvil. Både produktet og metoden måtte spissast.



EIN NASJONAL ATTRAKSJON – EIN LOGO

Studieturar til Tyskland, Spania, USA, Skottland, Danmark og Frankrike var viktig i jakta på idear og erfaringar. Særleg franskmennene var tydelege: Sats på kyst, fjord og fjell, la vegane bli ein attraksjon med felles logo og legg ansvaret til ein nasjonal aktør. Våre egne erfaringar sa det same, og søknadsmo- dellen frå prøveprosjektet blei lagt bort.

Etter ein del friske rundar kom vegdirektøren med sin konklusjon: 18 strekningar blir med vidare, og arbeidet skal gjerast som nasjonal satsing med egne midlar på vegbudsjettet. Veg- direktøren sitt prosjektdirektiv overtok for rettleiaren frå Reiselivsprosjektet og retninga var gitt. Køyreturen i unik norsk natur der ein får opplevinga undervegs, er grunnmuren. Nyskapande arkitektur

på funksjonelle rasteplassar og utsiktspunkt, tankevek- kande kunst, eiga skilting og informasjon er særpreget, gjerne supplert med stiar og andre element som styrkar opplevinga. God kvalitet på drift og vedlikehald må sørgja for trivsel, og landskapsopplevinga må

takast vare på ved vegtiltak og ønskje om andre visuelle inngrep som vindmøller og massetak.

ARKITEKTUREN

Dei den gongen unge arkitektane Jan Olav Jensen og Carl-Viggo Hølmebakk slo an tonen i 1994-1997 på Sognefjellet og Gamle Strynefjellsvegen. Forfris- kande arkitektur i vakre omgivnader dukka opp i dalen, på fjellet og langs

fjorden med Statens byggeskikkpris 1998 som klar støtte til tenkemåte og resultat. Sidan den tid har både erfarne arkitektur og nye generasjonar form- givarar gitt sine spenstige bidrag til turist- vegane sitt kjennemerke med stemninga på staden som inspirasjon. Som døme kan nemnast Sohlbergplassen, Allman- najuvet, Espeneset, Vøringsfossen, Stega- stein, Liasanden, Hestad, Videfossen, Eldhusøya, Trollstigen, Trælvikosen, Ureddplassen, Kleivodden, Tungeneset, Lillefjord og Steilneset i skjønn foreining og alle skilta med turistveglogoen.

Undervegs i utviklinga av innhald og utforming har arkitektane, kunst- narane og landskapsarkitektane i Arki- tekturråda drøfta og vurdert idear og løysingar, utfordra formgivarane og gitt sine tilrådingar om godkjenning eller stopping av prosjekt. Bortsett frå sveitsaren Peter Zumthor er det satsa på arkitektur med norsk adresse. I alt mellom 50 og 60 arkitekt- og landskapsarkitekt- kontor har vore i aksjon.

At Nasjonale turistvegar handlar om å skapa framtidige kulturminne blei slått fast av Norsk kulturarv som i 2007 tildelte sin ærespris til Nasjonale turist- vegar for «aktualisering, tilgjengeliggjø- ring og formidling av natur, kulturhis- torie, kulturlandskap og arkitektur».

Øvst: Trælvikosen, Helgelandskysten.
Landskapsarkitekt: Thea Kvamme Hartman,
Snøhetta (Foto: Ivar Kvaal)

Sohlbergplassen, Rondane.
Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk
(Foto: Helge Stikbakke)



KUNSTEN

Knut Wold sin firkanta larvikittskulptur på 42,3 tonn passerte Lom i 1996 og skapte dei store overskriftene på sin veg til Mefjellet. Sidan då er mangt eit foto teke av Smørstabbreen og Fanaråken med den «framande» steinen og familien som framgrunn. Støyen blei borte og kunsten er blitt eit lokalt symbol for Nasjonal turistveg Sognefjellet – ikkje ulikt det Skulpturlandskap Nordland opplevde i si tid.

«Columna transatlantica» og «Mirage» av kunstnarane Jan Freuchen og Marianne Heier blei høgtideleg opna hausten 2016. Verka utfordrar kvar på sin måte undrande vegturistar. Utanlandske kunstnarar i verdensklasse har så langt levert den brennande stolen på Steilneset

i Varanger (Louise Bourgeois), bjørnen i hiet på Aurlandsfjellet (Mark Dion), steinen på steinen på Valdresflye (Fischli og Weiss) og glaskunsten i Havøysund (Roni Horn). Målet er at alle streknin-gane skal få sitt kunstverk, med unntak av dei tre vegane som har fått sine verk gjennom Skulpturlandskap Nordland.

Engasjerte kunstkuratorar med dyktige fagfolk i eit eige kunstråd som sparringpartnarar, har sørgja for eit utandørs kunstprogram som vekker oppsikt kvar på sin måte, både lokalt og internasjonalt, men med ein heilskapleg kvalitet som etter 30 snart år likevel er ein løyndom for mange.

Til høgre: Knut Wolds skulptur på Mefjellet, Sognefjellet. (Foto: Hege Lysholm)

Kunstverket Den (Hiet) av Mark Dion. (Foto: Roger Ellingsen)

Rock On Top Of Another Rock av Fischli/Weiss. (Foto: Harald Christian Eiken, vmproduksjon)





Steilneset minnested i Vardø, Varanger. Arkitekt: Peter Zumthor & Partner. Kunstner: Louise Bourgeois (Foto: Roger Ellingsen)

DEI «SÆRSKILTE» ATTRAKSJONANE

Norsk reiseliv hadde lange tradisjonar med å nytta Trollstigen og Vøringsfossen i marknadsføringa si av Noreg, til tross for områda sine preg av stor slitasje, mangelfull sikring og dårlege sanitærforhold. Den reiselivskunnige Bård Jervan hadde oppdaga at i turistlandet New Zealand tek staten med sine miljøstyresmakter ansvaret for slike naturattraksjonar i kombinasjon med privat drift. Inspirert av dette fekk Statens vegvesen i 2006 høve til å starta arbeidet med å skaffa eigarskap til og planlegge fullstendige oppgraderingar av slike særskilte attraksjonar langs Nasjonale turistveggar. Dei fleste var velkjente Norgesbiletene som Trollstigen, Vøringsfossen, Steinsdalsfossen, Låtefoss, Gjende, Gudbrandsjuvet og Torghatten. Men også Eldhusøya, der internasjonale bilprodusentar cruisar over Storseisundbrua i kanten av Nordsjøen i jakta på dei beste reklamebileta, kom til som eit nytt trekkplaster i kjølvatnet av Atlanterhavsvegen

sin turistvegstatus. I 2024 vil sju av desse naturattraksjonane vera fullført, saman med to unike prosjekt inspirert av sterke historier.

I løpet av dei iherdige trolldomsforfølgingane på 1600-talet blei 91 menneske dømt til eld og bål i Finnmark. Mange av desse blei avretta ved Steilneset i Vardø. Denne grufulle historia formidla av professor Liv Helene Willumsen inspirerte arkitekten Peter Zumthor og kunstnaren Louise Bourgeois til å laga eit unikt minnesmerke. Det same gjorde det kortvarige gruveeventyret på slutten av 1800-talet med sitt blodslit for menn, kvinner og hestar i Allmannajuvet innanfor Sauda. Zumthor med sine arkitektoniske grep i kombinasjon med dyktige planleggjarar og engasjerte fagfolk på byggeplassen, har gitt Varanger og Ryfylke attraksjonar som ein ikkje ein gong drøymte om, den gongen ideane blei tenkt og ballen begynte å rulla. Tilsvarende «faglege fellesskap» med auge for kvalitet, finn vi elles att på mange eksklusive turistveginstallasjonar.



Trappebrua over Bjoreia ved Vøringsfossen, Hardangervidda. Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk. (Foto: Frid-Jorunn Stabell)

ORGANISERING OG FINANSIERING

Turistvegarbeidet har gått gjennom mange stadium frå 1993. Reiselivsprosjektet blei i 1998 erstatta av turistveggruppa på 2-3 tilsette. Denne blei etter kvart til turistvegprosjektet, turistvegkontoret, turistvegseksjonen og no seksjonen Nasjonale turistvegar med 14-15 fagfolk som har det daglege ansvaret for turistvegsatsinga. Undervegs har etatsleiinga i Statens vegvesen vore ankerfestet og vegdirektøren bestillaren og eigaren av attraksjonen Nasjonale turistvegar.

Gjennom tidene har eit eige kvalitetsråd på 7-8 personar med ulik fagbakgrunn gjort sitt for at Nasjonale turistvegar blir utvikla og halden i hevd som nasjonalt felleseige. Frå 2020 er det eit eige Turistvegforum med deltakarar frå reiselivsnæringane som sørgjer for dette. Dei faglege vurderingane av det som skal byggjast har i alle år vore arkitekturrådet si oppgåve, etter ein tilsvarande modell som dei statlege utbyggingsprosjekta før OL i 1994, Forsvarsbygg og flyplassen på Gardermoen.

Turistvegsatsinga har si politiske forankring i alle dei hittil sju generasjonane nasjonale transportplanar som

blir behandla av Stortinget kvart fjerde år. Dei årlege løyvingane er blitt tildelt gjennom 22 budsjettproposisjonar for Samferdselsdepartementet fremja av totalt 13 samferdselsministrar. I tillegg kjem midlar særleg frå fylkeskommunar og kommunar til gode samarbeidsprosjekt med «dei ti særskilte» som dei største. Nasjonale turistvegar er også blitt framheva som viktige verkemiddel for verdiskapinga i norsk reiseliv i Nasjonal reiselivsstrategi 2030 lagt fram av Innovasjon Norge i 2020 og i regjeringsdokument som Verdifulle opplevingar 2007 og Destinasjon Norge 2012.

Ein viktig milepel i arbeidet var Turistvegkonferansen på Lillehammer i 2005, der lokale, regionale og statlege aktørar drøfta innhald og samarbeidsmodellar for utviklinga av dei 18 strekningane. Her fekk HM Dronning Sonja innsikt i turistvegsatsinga med sine ambisjonar om arkitektur, kunst og verdiskaping – og vegdirektør og minister fekk klar beskjed om at dette var noko ho ville følgja nøye med på.

Espenes, Hardanger.
Arkitekt: Code Arkitektur AS
(Foto: FoveoStudio)



Sognefjells-
hytta, Sogne-
fjellet.
Arkitekt:
Jensen
og Skodvin
Arkitekt-
kontor.
(Foto: Roger
Ellingsen)

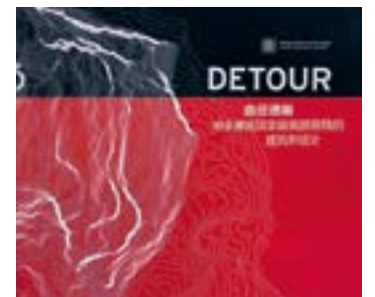
RESPONSEN

Rådet frå utlandet var tydeleg: tenk natur, kvalitet og attraksjon. Når «utlandet» kjem på besøk i flokk og følge for å ta arkitektur og natur i augesyn saman med dei stadig fleire norske som vil oppleva sitt eige land, er det dette dei møter. Og dei likar det dei ser. Vandreutstillinga «Detour» med sine bilete og modellar som gjekk «verda rundt» saman med besøket på verdsutstillinga i Shanghai, bidrog til å gjera Noreg kjent som nyskapande i pakt med naturen. Dei 50 utstillingane i 16 land mellom 2006 og 2018 var viktig omdømmebygging av nasjonen Noreg. Dei tilhøyrande katalogane blei signert av Jens Stoltenberg (statsminister), Magnhild Meltveit Kleppa (samferdselsminister), Jonas Gahr Støre (utanriksminister) og Liv Signe Navarsete (samferdselsminister). Stadig nye utstillingar, foredrag, brosjyrar, katalogar, bøker, medieomtale og nettstaden www.nasjonalaturistvegar.no har forsterka dette.

Arkitekturprisane er blitt mange, men også bruken av betong og stål er blitt

lagt merke til. Nasjonale turistvegar er også spennande tema for utanlandske fagtidsskrift og norske media. Særs oppmuntrande er det når private aktørar responderer med særeigen arkitektur, høg kvalitet og godt samarbeid som rettesnor for sine satsingar, med Juvet landskaps-
hotell og Sognefjells-
hytta som gode eksempel. Gledeleg er det også når reiselivet i aukande grad tek Nasjonale turistvegar i bruk i si marknadsføring av reisemålet Noreg.

Menon Economics har gjennomført analysar av verdiskapinga langs åtte Nasjonale turistvegar. Her er det slått fast at bedriftene langs desse vegane har hatt sterkare vekst enn i tilsvarande bedrifter andre stader, og at veksten har komme etter fullføringa av viktige turistvegprosjekt. Intervju av dei næringsdrivande langs strekningane stadfestar det same.





Allmannajuvet, Ryfylke. Arkitekt: Atelier Peter Zumthor & Partner. (Foto: Per Berntsen)

KVA NO

I 2012 – om lag halvveges i svevet – blei alle dei atten strekningane skilta som Nasjonale turistveggar. Dette blei markert landet rundt med den høgtidelege opninga av reiselivsikonet Trollstigen som det største. Rett nok var det typiske turistveginnhaldet tynt på mange av strekningane, men med ei felles merking blei attraksjonen Nasjonale turistveggar lettare å forstå, forklara, marknadsføra og besøka.

Innan 2025 skal over 4/5 av turistvegprosjekta vera gjennomført. Samtidig vil drift, vedlikehald, nødvendig fornying og prioritering av eit 30-tals nye prosjekt framover mot 2029 bidra til at attraksjonen «skin» og ikkje skuffar forventningsfulle turistar. I løpet av 35 år vil det då vera investert om lag 5,3 mrd. kroner frå staten og 0,6 mrd. kroner frå andre (omrekna til 2023-kroner), for å skapa ein livskraftig attraksjon med arkitektur og kunst på 220 stoppestader langs 18 vegar i unik norsk natur som sitt særpreg. Til samanlikning kosta det nye Nasjonalmuseet som blei opna i Oslo i 2022 vel 6 mrd. kroner. Om

lag det same var prisen for hovudkvarteret til Norges Bank og Den norske opera når ein reknar investeringane om til 2023-kroner.

I Hurdalsplattforma slår regjeringa utgått av Arbeidarpartiet og Senterpartiet fast at «Reiselivet er en framtidsnæring som skal bidra til å sikre verdiskaping og arbeidsplasser i hele landet». Når det gjeld Nasjonale turistveggar vil Regjeringa «videreutvikle ordningen» og «øke satsingen». Så kanskje det også på sikt kan bli opning for Nasjonal turistveg nr. 19? Det skortar iallfall ikkje på ønske rundt omkring i kongeriket. Men før eit slikt påfyll er det heilt avgjerande at ein tek vare på det som er laga, sørgjer for god kvalitet på drift og vedlikehald og fornyar og styrkar dei atten utvalde, samtidig som reiselivet nyttar Nasjonale turistveggar aktivt i si marknadsføring og utvikling av reiselivsproduktet Noreg.

Turistveganlegget ved Torghatten på Helgelandskysten opnar i 2024.
(Illustrasjon: Atelier Oslo Sivilarkitekter MNAL)

