



Statens vegvesen

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Ingvill Hoftun / 22073017

Vår referanse:
17/79385-4

Deres referanse:

Vår dato:
06.02.2019

Innspill til ny stortingsmelding om kulturminnepolitikken

Vi viser til invitasjon om å komme med innspill til ny stortingsmelding om kulturminnepolitikken. Det er veldig positivt at departementet inviterer til innspill i forkant av en ny stortingsmelding. Vi vil samtidig takke for bra og nyttige regionale samlinger.

Dette notatet er basert på innspill fra ansatte i Statens vegvesen som arbeider med fagområdet kulturarv. Våre fagpersoner arbeider med alt fra å ivareta kulturminnehensyn i plan- og utbyggingsprosjekter, inklusiv konsekvensanalyser, til å ivareta sektorens egne kulturminner gjennom Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner og samlinger under Norsk vegmuseum.

Til orientering vedlegger vi en kort omtale av to pågående prosjekter:

- FOU-prosjekt «Arkeologi i veien?»
- Prosjektet «I kongenes fotspor over Dovrefjell»

Våre innspill har vi systematisert under 6 hovedpunkter. Vi stiller ellers gjerne opp til videre dialog dersom det er av interesse.

1. Generelt om kulturminnemeldingen

I Stortingsmelding 16 om kulturminnepolitikken understrekes det bl.a at *«Kulturminner og kulturmiljøer finnes overalt i hverdagslandskapet som omgir oss, de tilhører alle og angår alle. I tillegg understrekes det at kulturminner, kulturmiljøer og landskap er viktige ressurser for samfunnet i dag og ... framover, både i et miljømessig, kulturelt, sosialt og økonomisk perspektiv.»*

I utgangspunktet er vi positive både til en stadig utvidelse av hva som defineres som et kulturminne og at kulturminner bidrar til verdiskaping og en felles identitet mm. Vi er

imidlertid bekymret for at utvidelsen og betydningen av fagfeltet kan medføre at kulturminnepolitikken kan bli for altomfattende og med det utydelig.

Det er behov for noen tydelige føringer for vårt arbeid. Spesielt gjelder dette argumenter for å ivareta ikke-fredete, men verdifulle kulturminner fra nyere tid som ofte har et svakt vern. Vi viser til erfaringer fra flere saker der kulturminneforvaltningen i høringsuttalelser har fokus primært på fredete kulturminner, mens viktige kulturminner fra nyere tid ofte er mangelfullt omtalt eller utelatt. Dette gjelder i særlig grad våre historiske veger.

Det er behov for et system der kulturminner blir kartlagt på en mer systematisk og faglig måte enn i dag. Det er også behov for å identifisere på et faglig grunnlag hvilke kulturminner og kulturmiljøer (inkludert kulturhistoriske landskap) som kan kategoriseres som verdifulle.

2. Nasjonale mål

I arbeidet med stortingsmeldingen, bør det vurderes om det er mulig å utarbeide mer operative nasjonale mål. Vi ønsker mål som angir noen klare føringer og som kan gi gode argumenter for å ivareta viktige kulturminner og miljøer.

Vi viser til målet om at «*Det årlige tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljøer som følge av at de fjernes, ødelegges eller forfaller, skal minimaliseres*». Det er som nevnt over en del uklarheter og ulike tolkninger i hva som kan defineres som et verneverdige kulturminne. For eksempel vurderte to fylkeskommuner den samme historiske vegen med ulik verneverdi.

Målet inneholder også en statisk tilnærming til hva som er et verneverdig kulturminne. I realiteten økes antall kulturminner hvert år som følge av at en oppdager flere automatisk fredete kulturminner, at nye objekter blir definert som viktige kulturminner og i tillegg vil noen nye bygg og anlegg bli vurdert som nye kulturminner.

Det at målene til dels er uklare og til dels omfattende, medfører også uklarheter knyttet til vår rapportering av måloppnåelse.

3. Kulturminneloven

Det er behov for å revidere kulturminneloven. Spesielt er det behov for en automatisk sikringssone også for etter-reformatoriske kulturminner. Gjennom et slikt grep kunne det bli enklere å ivareta verdien til det fredete kulturminner fra nyere tid.

I noen tilfeller er et kulturminne fredet som et eksempel på en type som det finnes flere av. Det er behov for en åpning for, i unntakstilfeller, å kunne bytte ut ett fredet kulturminne med et annet tilsvarende, som et alternativ til en avfredning.

4. Sektoransvaret og regionreformen

Det er behov for å klargjøre hva sektoransvaret innebærer. Det er også behov for en tydeligere redegjørelse for hvordan staten skal gå foran som et godt eksempel i forvaltningen av egne verneverdige eiendommer.

Ansvar for fylkesvegene blir overført fra Statens vegvesen til de nye fylkeskommune 1/1 – 2020. Flere av de historiske vegene som inngår i Statens vegvesen sin landsverneplan er i fylkeskommunal eie. Statens vegvesen bør fortsatt ha en sentral rolle i å ivareta helheten i vår landsverneplan.

De nye fylkeskommunene vil med dette få en dobbeltrolle når de både blir eier av fredete og verneverdige veger, samtidig som de har fått et delegert forvaltningsansvar fra Riksantikvaren.

5. Statens kulturhistoriske eiendommer og sektorens egne kulturminner

Perioden med å etablere landsverneplaner for statlige etater er tilbakelagt. Det er nå behov for tydeligere føring og samordning mellom de statlige sektorene og fylkeskommunene om den videre forvaltningen.

Statens vegvesen har gjennom mange år hatt fokus på å ivareta etatens egen historie gjennom både faste og løse kulturminner. Arbeidet har vært organisert internt i etaten som et samspill mellom kulturminneforvaltere og museumsansatte. Våre fagpersoner har gjennom dette arbeidet opparbeidet en spesialkompetanse på veghistorie. Det behov for føringer for hvordan det nasjonale ansvaret for sektorens egne kulturminner kan ivaretas på en hensiktsmessig måte.

6. Restaurering og tilrettelegging av historiske veger

Statens vegvesen har gjennom sitt sektoransvar bygget opp kompetanse om veghistorien og gjennom dette arbeidet kartlagt de sentrale historiske hovedvegene, deriblant post- og kongeveger.

Den første vegen som ble istandsatt var kongevegen over Filefjell. Prosjektet omfattet både en restaureringsdel og en turdel, der en lengre strekning (på ti mil) ble tilrettelagt for fritidsbruk. Prosjektet har fått både Vakre vegers pris og Euro Nostra-pris, og har i tillegg blitt et attraktivt reisemål som har hatt betydning for lokalsamfunnet og med det bidratt til en betydelig verdiskaping. I tillegg har prosjektet involvert lokalsamfunnet som med det har fått et nært forhold til kongevegen.

Prosjektet Kongevegen over Filefjell har vist at de historiske vegene har et stort potensial som reisemål og økt verdiskaping i distriktene. I tillegg bidrar de til økt bevisstgjøring om lokal identitet og har blitt en arena for ulike arrangementer og kulturbygning i lokalsamfunnet som de går igjennom.

I Norge er mange av de historiske vegene bevart, i lengre og kortere strekninger. De historiske vegene er imidlertid truet fra flere hold:

- Mange av de historiske vegene er gjengrodd og derfor vanskelig å se for menigmann
- Manglende vedlikehold har medført skader fra vann og ras
- Økt motorisert ferdsel i utmark som skader veger som er bygget opp med håndkraft og derfor ikke er tilstrekkelig robuste
- Kabelnedgraving, skoguttak, grunnundersøkelser som ødelegger eller skader vegminnet
- Utbygging og anleggsvirksomhet med store maskiner som ødelegger de eldre vegfarene
- Istandsetting/restaurering utført av personer med manglende kompetanse på historiske veger
- Uklare eierforhold som medfører manglende økonomisk ansvar og vedlikehold
- Historiske veger er som regel ikke matrikulerte, noe som gjør at tiltak på disse ofte ikke blir varslet eller omsøkt.
- Manglende forståelse og kunnskap i (deler av) kulturminneforvaltningen om historiske veger som kan medføre et for svakt vern

De gamle nasjonale hovedvegene (postveger og kongeveger) krysser dagens regioner og fylker, og en oppsplitting vil medføre at vegen ikke får lik behandling hos de ulike fylkeskommunene. For å bevare og istandsette de historiske vegene vil vi foreslå at dette kan bli et satsningsområde i årene framover.

Gjennom kulturminnearbeidet som har pågått i Statens vegvesen gjennom flere år, har vi i dag tilstrekkelig kompetanse og erfaring til å bevare de historiske vegene. En mulighet er å organisere et større prosjekt med formål om istandsetting og tilrettelegging av historiske veger. Basert på erfaringer er det viktig at prosjektet blir ledet av fagfolk med kompetanse på historiske veger, i samarbeid med kulturminneforvaltningen, kommuner, museer og andre lokale aktører. Et økt fokus, på istandsetting og tilrettelegging av lengre og sammenhengende strekninger, medfører også at viktige nasjonale samferdselskulturminner, som Kongeveger og Postveger, kan bli bevart for fremtidige generasjoner.

Klima og miljøseksjonen

Med hilsen

Sidsel Kålås
Avdelingsdirektør

Ingvill Hoftun

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

Vedlegg til innspillsnotat fra Statens vegvesen

FOU-prosjekt «Arkeologi i veien?»

Bruk av geofysiske metoder til å registrere kulturminner

Statens vegvesen har siden 2014 hatt et FoU-prosjekt i samarbeid med NIKU om bruk av geofysiske metoder for å oppfylle kulturminnelovens §9, undersøkelsesplikten. I dette prosjektet har ulike ikke-destruktive metoder innen arkeologisk registrering og dokumentasjon blitt testet ut og kartlagt. Metodene, som blant annet omfatter flybåren laser-skanning (LiDAR), flyfoto, satellittopptak og ulike geofysiske undersøkelser, har til felles at de i prinsippet kan dokumentere arkeologiske strukturer uten å gjøre fysisk inngrep i kulturminnene eller jordsmonnet rundt. Som en direkte følge av dette, er nå geofysiske undersøkelser blitt brukt i en rekke ulike større planprosesser i forbindelse med vei- og jernbaneutbygging rundt om i landet. Blant disse kan det trekkes frem prosjekter som Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 i Buskerud (2017 og 2018), Dovrebanen i Hedmark (2016 og 2017), Veipakke Tønsberg (2016), samt InterCity-utbyggingen i Østfold og Vestfold.

Så langt har FoU-prosjektet «Arkeologi i veien?» vist at arkeologiske fjernmålingsmetoder som geofysikk er et godt verktøy for påvisning av kulturminner under bakken. De tradisjonelle arkeologiske metodene gjør inngrep i kulturminnene og deres omgivelser, noe som i de fleste tilfeller ødelegger strukturene. De geofysiske metodene er inngrepsfrie og ikke-destruktive, og vil ikke skade kulturminnene under bakken. Georadar kan kjøres på snø, og dermed kan undersøkelsene utføres hele året. I tillegg gir geofysikk bedre resultater ved at de finner større strukturer under bakken (bedre overblikk). Tradisjonelle arkeologiske metoder går ofte glipp av disse større strukturene, men finner kanskje flere små enkelt-gjenstander.

Når FOU-prosjektet er ferdig vil det bli utarbeidet en rapport om resultatene og hvordan metodene kan implementeres som en del av undersøkelsesplikten (kml §9). Metodene kan gi større kunnskap om hva som ligger under bakken og på den måten ta hensyn til dette i forbindelse med plassering av bygg, veger og lignende. Geofysikk vil aldri kunne erstatte tradisjonelle arkeologiske metoder fullt ut, men vil være et godt og effektivt prioriteringsverktøy. Metodene kan brukes til å identifisere hvilke områder som bør undersøkes mer grundig, og hvilke som er mindre interessante. En stor fordel i planprosessen er at geofysisk undersøkelser kan utføres hele året (også på snø)

Erfaringer i FOU-prosjektet «Arkeologi i veien?» så langt

Bruk av geofysikk i påvisning av arkeologi, kml §9a vil:

- bevare langt flere kulturminner enn i dag
- gi bedre kartlegging av større strukturer

- være et godt prioriteringsverktøy for ev ytterligere undersøkelser
- gi mulighet for arkeologiske undersøkelser også om vinteren
- gi mindre båndlegging av eiendom
- kartlegger store arealer på kort tid
- være mer effektivt i planprosessen

Vedlegg til innspillsnotat fra Statens vegvesen

Prosjektet «I kongenes fotspor over Dovrefjell»

Istandsetting og tilrettelegging av Trondhjemske kongeveg for turbruk

Kongevegen over Dovrefjell, en sagnomsust fjellovergang med en rik nasjonal historie, er en del av den Den Trondhjemske Kongevei– datidens viktigste hovedveg. Den første kjørevegen mellom Dovre og Oppdal ble anlagt fra slutten av 1600– og på 1700–tallet. Kongevegen strekker seg gjennom flere landskapsvernområder og en nasjonalpark, og delstrekninger over Hjerkinnhø og Vårstigen inngår i Statens vegvesens Nasjonale verneplan.

Prosjekt Kongevegen over Dovrefjell (2017 –2021) er et samarbeidsprosjekt mellom Oppland– og Trøndelag fylkeskommune, Dovre– og Oppdal kommune, Pilegrimssenter Dovrefjell, Dovrefjell– og Rondane–Dovre nasjonalparkstyre og Gudbrandsdalsmusea ledet av Statens vegvesen. I 2017 ble Kongevegens trasé og tilstand kartlagt, og hva en istandsetting og tilrettelegging ville bety av muligheter, utfordringer og kostnader. Enkelte strekninger av kongevegen har forsvunnet under nyere veger, men store deler er fortsatt bevart. Mange av disse strekningene er i dårlig stand.

For å ivareta dette nasjonale kulturminnet er det avsatt ca 20 millioner til istandsetting av kongevegen i Nasjonal transportplan for 2018– 2029. I 2018 startet arbeidet med å istandsette og tilrettelegge Kongevegen mellom Dovre og Oppdal, for å kunne ta den i bruk som en ti mil lang historisk vandringsveg for rekreasjon, opplevelse og verdiskaping. En istandsatt Kongevegen vil bedre ferdsele for dagens turgåere, og gi en generelt bedre tilrettelegging av turveger i randsonen av sårbare områder for plante– og dyreliv på Dovrefjell. For å ivareta helheten er prosjektet delt inn i følgende delprosjekter: 1) Istandsetting 2) Formidling, tilrettelegging og verdiskaping 3) Forskning 4) Drift.

For å sikre at kunnskapen om historiske tørrmuringsteknikker og tilgang på fagfolk med rett kompetanse knytter Statens vegvesen til seg entreprenører gjennom rammekontrakt. Tilretteleggingen skal fremme fysisk aktivitet, næringsutvikling og inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet. Gjennom forskningsbasert informasjons– og formidlingsarbeid ønsker vi å øke kunnskapsnivået om ferdselslandskapet på Dovrefjell. God skilting, skjøtsel og formidling er nødvendig for å skape respekt og forståelse for sårbare kulturminner.

Prosjektet ønsker å initiere et bedriftsnettverk som består av næringsbedriftene langs kongevegen fra Dovre til Oppdal. Virkningene av istandsettingen og formidlingen av Kongevegen med hensyn til økt bruk, turisme og verdiskapning vil bli målt ved ferdsel–stellere, nullpunkts–/verdiskapingsanalyse og forskningsprosjekter relatert til Kongevegen over Dovrefjell. Kongevegen med sin nærhet til Dovrebanen er en reiselivsdestinasjon med en miljøvennlig profil der natur– og kulturopplevelser og friluftsliv forenes.