

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Institutt for  
landskaps  
planlegging

Masteroppgave 2014  
60 stp

# Sykkelturistens opplevelse av landskapet langs Kanalruta i Telemark - en utprøving av landskapsressursanalysen i et sykkelperspektiv

Marie Fidjeland

# SAMMENDRAG

Sykkelturisme som reiseform øker i popularitet, og sykkelen regnes som spesielt godt egnet for å leve seg inn i det spesielle og særegne ved ett sted. Der bilen er bygd for å reise mellom landskap er sykkelen bygd for å reise inn. Via sykling kan man få tilgang til minneverdige og spesielle opplevelser.

I denne oppgaven tar jeg for meg metoden landskapsressursanalyse, som via relevant kunnskap om sykkelturistens landskapsopplevelse tilpasses og benyttes i analysen av en sykkelrute. Landskapsressursanalysens to deler, landskapsanalyse og stadkjensle-undersøkelse, tilpasses begge til å bli mer hensiktsmessige for analysens formål. Sentralt står målet om å inkludere både de materielle og de immaterielle sidene ved landskapet som oppstår når man sykler sykkelruten.

Tilnærmingen sykkelruten som landskapsfortelling sin styrke er å skape sammenheng og koble sammen det materielle og imaterielle. Dette belyses ved teoretiske prinsipper og praksiser for å formidle landskapsfortellinger. Metoden er testet ut i et case område, Nasjonal sykkelrute 2, på strekningen langs Telemarkskanalen. Først i et overordnet trinn av strekningen Ulefoss – Dalen, deretter detaljert analyse av en valgt delstrekning.

Oppgaven avsluttes med forslag til konkrete tiltak langs sykkelruta. Her blir prinsippene og praksisene rundt tilnærmingen landskapsfortelling tatt opp igjen.

Oppgaven tar for seg en uttesting av en metode i en ny setting, og fører diskusjon rundt metodens bruk og grunnlaget den gir for å skape gode sykkelopplevelser. I analysen av ruta i case området identifiseres den ro og fred man opplever ved å sykle strekningen, som en av de viktigste ressursene. Tiltakene som forslås er basert på denne betraktningen. I arbeidet med utvikling og tilrettelegging for sykkelturisme vil en viktig del av det som styrer utformingen av ruta være sammenkoblingen av attraksjoner og reiselivstilbud i området. Denne oppgaven bidrar med en tankegang som kan fungerer som et supplement i dette arbeidet, og som sørger for at også landskapsopplevelsen blir viet oppmerksomhet.

# ABSTRACT

Bike tourism as a way of travelling is gaining popularity and the bike is considered particularly well suited as a means to immerse oneself in a place's peculiarities. Where the car is designed to travel between landscapes, the bike is made to travel into landscapes. Through biking you can gain access to memorable and unique experiences.

In this thesis I discuss the method landscape resource analysis. Through the use of relevant theory on the bike tourist's experience of landscape the method is adapted and used in the analysis of a bicycle route. The two parts of the landscape resource analysis; landscape analysis and sense of place investigation, are both adapted to fit the main analysis' purpose. The main focus lies on including the material and immaterial aspects of the landscape that arise when you bike the route. The bike route as a landscape narrative is an approach which strength lies in creating bonds between the material and immaterial. This is illustrated by theoretical principles and practices for communicating landscape narratives. The method is tested in a case study area, Nasjonal sykkelrute 2, on the stretch along the Telemark Canal. First, in a general manner the route between Ulefoss - Dalen, then a detailed analysis of a selected subsection.

The thesis ends with propositions for measures to be taken along the bicycle route. This part picks up the principles from the approach landscape narratives. In this thesis a method has been tested in a new setting. The use of the method and the basis it is providing for making positive biking experiences will be discussed. It is the peace and quietness you experience that are the main quality of the bike route in the case study. The suggestions are based on this main reflection. When developing bike tourism in an area, the connection between local attractions and other important tourist sites will be a main influence on the design of the bike route. This thesis contributes with a mindset that can act as a supplement in the process, ensuring that the landscape experience also will be given attention.

# FORORD

Denne oppgaven markerer slutten på et femårig studie i landskapsarkitektur ved Institutt for landskapsplanlegging ved Norges miljø-og biovitenskapelige universitet (NMBU)

Masteroppgaven er et resultat av en stadig voksende interesse for sykling. Siden jeg var seks år har jeg syklet. På bilfri skolevei til barneskolen, til og fra togstasjonen som student på Ås, på flate sletter som utvekslingsstudent i Nederland, enkelte ganger med livet som innsats i Oslos gater og nå til slutt langs Telemarkskanalen. Det er noe med sykling, denne måten å ta seg frem på i landskapet, som har gjort at jeg ønsket å lære mer om landskapsopplevelsen fra sykkelsetet. Jeg ser frem til flere sykkelturner, både i hverdagen og på ferietur.

Høsten 2013 ble jeg i kurset LAA 360 - Strategisk landskapsplanlegging, introdusert for sykkelturnisme i et regionalt perspektiv og de forskjellige aspektene ved syklistens landskapsopplevelse. Dette skapte en videre interesse for emnet. Tema for denne oppgaven står som en forlengelse av og fordykning i den kunnskapen jeg tilegnet meg i kurset LAA 360.

Først og fremst vil jeg takke min engasjerte veileder Anne Katrine Geelmuyden for inspirerende og konstruktiv veiledning. Jeg vil også takke biveileder Tore Edvard Bergaust, og Morten Clemetsen som selv om han ikke har vært min biveileder formelt, har funnet tid til faglige samtaler. Det setter jeg stor pris på.

Pål Kleffelgård, daglig leder i Telemarkskanalen Regionalpark takkes for informasjon og hjelp i forbindelse med arbeidet med case studien. Også Siri Hafnor i Midt-Telemarks Næringsutvikling, Henrik Duus, Marte Midttun og Svein Holberg skal ha takk for hjelp i dette arbeidet. Regionalparken har ordnet overnatting på mine befaringer, tusen takk for det.

Til slutt må jeg få takke Anne, Mette og Ida for korrekturlesning og oppmuntring underveis i arbeidet. Mamma og pappa må takkes for mye, dette er en gylden anledning til det, og ikke minst Einar – for at du har holdt hodet kaldt og hjertet varmt.

Ås, 15.08.2014

Marie Fidjeland





# DEL 1 - INNLEDNING

# INNHALDSFORTEGNELSE

## DEL 1 - INNLEDNING

Innholdsfortegnelse	8
Bakgrunn	9
Problemstilling og mål	10
Metode	11
Landskapsressursanalysen	13
Case- området	16
Oppbygging av oppgaven	17

## DEL 2 - TEORI

Sykkelturisme og koblingen til reiselivstrender og landskapet som ressurs	20
Landskapsopplevelsen - kroppen, sykkelen og veien	23
Landskapsfortellinger	28
Tilpassing av metoden	35

## DEL 3- CASE STUDIE

Telemarkskanalen og det sammensatte kanallandskapet	47
Sykkelturisme i kanallandskapet	52
Overordnet analyse	56
Detaljert analyse	72
Forslag til tiltak og refleksjon rundt metode	92

## DEL 4- ETTERORD

Oppsummerende etterord	104
------------------------	-----

## DEL 5 - KILDER

Kilder	108
--------	-----

## VEDLEGG



## BAKGRUNN

Det er i dag en økende tendens til å betrakte landskapet som en ressurs innen reiselivsnæringen. I en verden som blir stadig mer globalisert og steder dermed likere, vil identifisering og formidling av hva som gjør et sted annerledes og særpreget være verdifullt for å tiltrekke seg turister. I landskapet ligger mye av potensiale for særpreg (Lønning, 2004). En annen tendens er reiselivets fokus på opplevelse. (Svardal and Lønning, 2005) . Sykkelturisme har en stigende popularitetskurve og i Norge velger stadig flere sykkelen som reiseform. Det lave tempoet, de nære opplevelsene og det miljøvennlige aspektet gjør sykkelturisme til en motfortelling til en hverdag ofte preget av kav, mas og tidspress. Den representerer en annen måte å reise på enn ferieturen der en rekke attraksjoner og severdigheter skal oppleves i et heseblesende tempo. Sett i lys av fokuset på særpreg og landskapet som ressurs, fremstår sykkelen, og sykkelturisme, som spesielt godt egnet for å leve seg inn i det spesielle og særegne ved et sted (Svardal and Lønning, 2005). Dette danner bakgrunnen for oppgavens tema

Landskapsressursanalysen som metode har som formål å identifisere og synliggjøre landskapet som

ressurs. I arbeidet med utviklingen av sykkelturisme velges ofte rutene ut ifra tekniske krav og sammenkobling av viktig reiselivsattraksjoner og lokalt næringslivstilbud. Dette er viktig, men også landskapsopplevelsen bør gis oppmerksomhet ved planleggingen. Ved å tilpasse metoden til å bli hensiktsmessige fra et sykkelturismeperspektiv, kan den benyttes til å identifisere ressurser . Sykkelturistens landskapsopplevelse må da være utgangspunktet for tilpasningen. Det ligger et stort potensiale i sykkelturisme, og for å skape gode og helhetlige sykkelopplevelser kreves et grunnlag basert på kunnskap og en tankegang om hva som er viktig når man tilrettelegger og planlegger for dette.

# PROBLEMSTILLING

## HOVEDPROBLEMSTILLING

Hvordan kan landskapsressursanalyse som metode, og landskapsfortelling som tilnærming, frembringe et grunnlag for å skape gode og helhetlige landskapsopplevelser for sykkelturister?

## DELPROBLEMSTILLINGER

1. Hva er særegent med hvordan sykkelturister opplever landskapet?
2. Hva innebærer en tilnærming til sykkelruten som landskapsfortelling?
3. Hvordan kan landskapsressursanalysen best tilpasses for å benyttes i et sykkelopplevelsesperspektiv?

# MÅL FOR OPPGAVEN

Jeg ønsker å utforske hvordan landskapsressursanalysen kan tilpasses utfra kunnskap om sykkelturistens landskapsopplevelse, til å identifisere og vurdere ressurser ut ifra et sykkelopplevelsesperspektiv. Jeg ønsker videre å undersøke hva en tilnærming til sykkelruten som landskapsfortelling kan frembringe av grunnlag for refleksjoner rundt helhetlige sykkelopplevelser. Sammen med de identifiserte ressursene dette være grunnlaget for eventuelle tiltak og tilrettelegging langs ruta. Ved å teste ut metoden og tilnærmingen i et case ønsker jeg

å eksemplifisere tankegangen omkring hva som er viktig i tilretteleggingen og planleggingen for sykkelturistens landskapsopplevelse.

## METODE

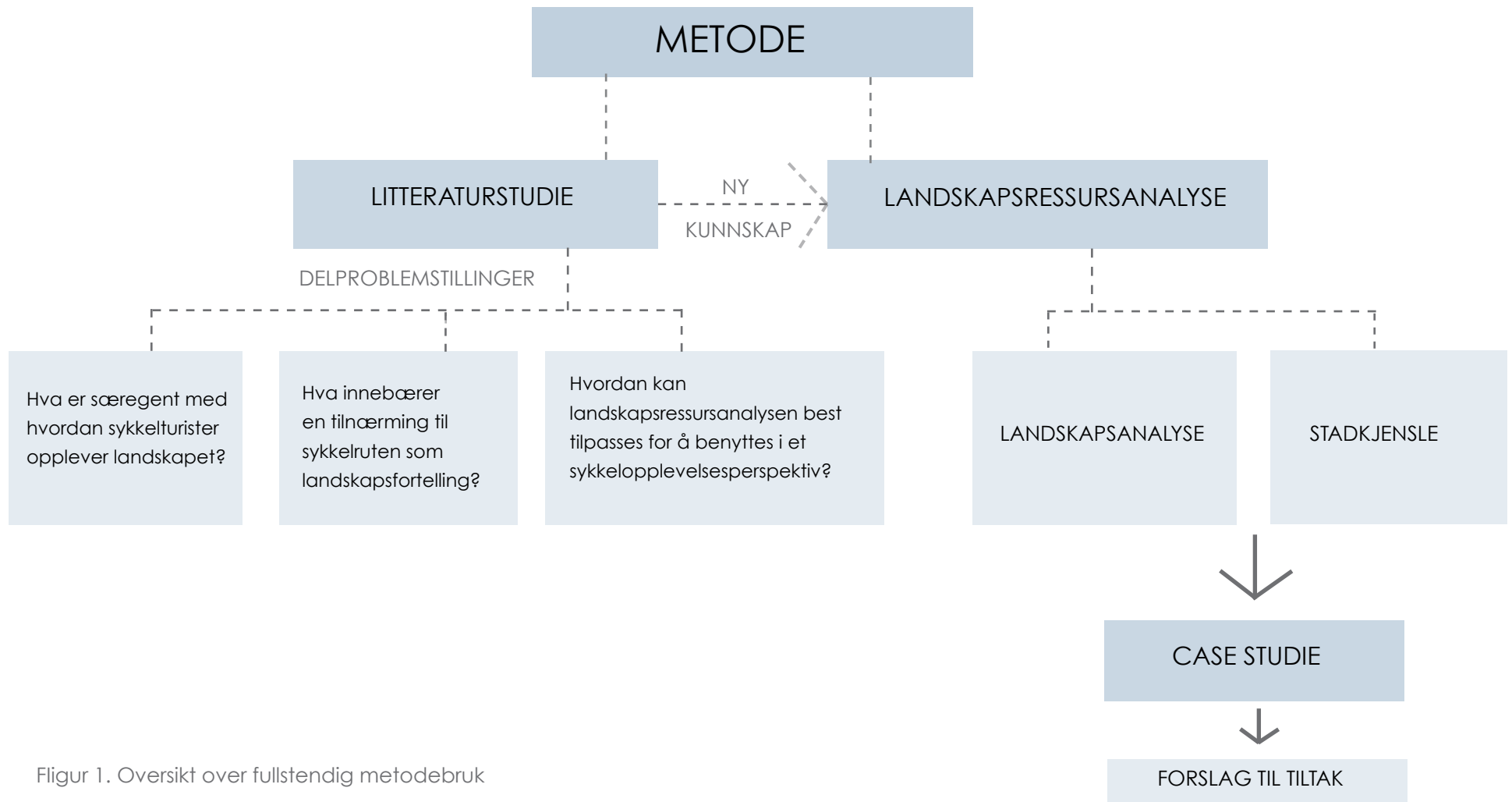
For å svare på hovedproblemstillingen har jeg benyttet meg av tre metoder: litteraturstudie, landskapsressursanalyse og case-studie. Gjennom litteraturstudiet har jeg svart på delproblemstillingene og tilegnet meg ny kunnskap som så benyttes for å tilpasse landskapsressursanalysen. Den tilpassede landskapsressursanalysen har så blitt testet ut i et case-studie, en valgt sykkelrute.

Landskapsressursanalysen har to deler, landskapsanalyse og stadkjensle, men disse to delene innebærer flere verktøy, som befaring, kartstudier, litteratursøk om case-området, intervju og samtaler med lokalbefolkning og personer som arbeider med relevant utvikling av området. Jeg har foretatt tre befaringer av den valgte sykkelruten i case studiet. To med bil, først ruten i sin helhet og deretter delstrekningen jeg valgte å fordype meg i. Så ble en befaring gjort med sykkel av den samme delstrekningen. Befaringene ble gjort i tidsrommet mars-tidlig mai.

Sentralt i oppgaven står tilpassing og uttestingen av metoden landskapsressursanalyse. Selv om landskapsressursanalysen bygger på teoretiske prinsipper, blir den allikevel i denne oppgaven presentert i innledningsdelen, før teoridelen, da det føles mer hensiktsmessig for oppbyggingen av oppgaven. Teoridelen som så følger lese da i lys av metoden. Teoridelen avslutter med ett eget kapittel som tar for seg tilpasningen av metoden – før selve case studien. I den følgende presentasjonen av landskapsressursanalysen benyttes flere teoretiske begreper metoden bygger på. Disse vil redegjøres for fortløpende der det er aktuelt.

## HOVEDPROBLEMSTILLING

Hvordan kan landskapsressursanalysen som metode, og landskapsfortelling som tilnærming, frembringe et grunnlag for å skape gode og helhetlige landskapsopplevelser for sykkelturister?



Figur 1. Oversikt over fullstendig metodebruk

# LANDSKAPRESSURS ANALYSE

## DEN EUROPEISKE LANDSKAPSKONVENSJONEN - ET UTVIDET PERSPEKTIV PÅ LANDSKAP

Der begrepet *landskap* tidligere hovedsakelig refererte til de fysiske og visuelle omgivelsene, er det i nyere tid introdusert et nytt og bredere perspektiv som inkluderer og vektlegger folks opplevelse av landskapet. Rammene rundt dette perspektivet er skapt av Den Europeiske Landskapskonvensjonen. Da Norge ratifiserte den i 2004 ble konvensjonens definisjon av landskap den gjeldene innen planlegging. Definisjonen lyder:

*"Et område slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer" (Europarådet, 2000)*

Definisjonen bringer med seg et nytt fokus på folks oppfattelse og opplevelse av landskap. Denne koblingen mellom mennesker og landskap står som selve essensen i konvensjonens formål, og forutsetter en tilrettelegging for involvering av befolkningen i planleggingen og utviklingen av landskapet. Landskapskonvensjonens formål og den økende interessen for landskap i steds- og næringsutvikling har skapt et behov for

en landskapsanalysemetodikk for å vurdere landskapet som ressurs. (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010)

### LANDSKAPRESSURS ANALYSENS FORMÅL

Metoden har som formål å identifisere og synliggjøre landskapet som ressurs. Som Clemetsen and Knagenhjelm (2010) poengterer er ikke landskapsressursanalysen for helt ny metodikk å regne, men en kombinasjon av velkjente verktøy som landskapsanalyse, intervju og dialogprosesser. Det er hvordan disse verktøyene er kombinert og utviklet som målrettet fremgangsmåte som er det interessante. Noen av verktøyene kan variere etter hva som er hensiktsmessig for den aktuelle analysen.

Hva er så en ressurs? At landskapet kan være en ressurs er blitt nevnt flere ganger, men på et mer konkret nivå – hva kan være en ressurs, og hvordan kan man identifisere dem? Svaret er at hva som er en ressurs vil være avhengig av målsetningen man har for analysen. Ressurser er ikke alltid åpenbare, noe som innebærer at arbeidet med å oppdage og kartlegge ressursene på et sted vil være en prosess som krever et kreativt blikk (Clemetsen, 2012). Det kan være snakk om alt fra fysiske strukturer

som vakre bygninger til mindre håndgripelige sider som et sterkt lokalt engasjement eller en rik sagn-og mytetradisjon. Det kan være natur-og kulturhistorie, tradisjoner, lokale historier, sosiale og kulturelle arrangementer og hva landskapet kan by på av forskjellige opplevelser. Det vil være viktig å kunne skille mellom hvilke av ressursene som er spesielle for akkurat dette stedet. Alle disse ressursene som finnes på et sted eller i en region utgjør til sammen det som gjør akkurat det stedet særegent og unikt (Clemetsen, 2012). Det er i disse ressursene potensiale for videre utvikling ligger.

## HVORDAN IDENTIFISERSE RESSURSENE?

Landskapsressursanalysen består av to deler, landskapsanalyse og "stadkjensle"-undersøkelser. Arbeidet med å identifisere ressursene vil som sagt avhenge av målsetning, og innholdet i de to delene kan derfor variere noe.

### LANDSKAPSANALYSE

Denne delen har som hensikt å dokumentere og skildre stedets omgivelser, fysiske innhold og aktiviteter (Clemetsen, 2012) Arbeidet med å beskrive og deretter tolke landskapet tar utgangspunkt i seks overordnede analysetema. Disse er hentet fra Direktoratet for Naturforvaltning og Riksantikvaren sin veileder for landskapsanalyse (2010). Temaene er: Landformer og vann, vegetasjonsdekket og vegetasjonsstruktur, arealbruk og bebyggelse, kulturhistorien i landskapet, kulturelle referanser, romlig - estetiske forhold. De er ikke absolutte og kan tilpasses etter hensikt .

Etter beskrivelsen av landskapet tolkes helheter og sammenhenger, et arbeid som resulterer i en inndeling av enhetlige delområder. Skala på områdene kan variere sterkt, poenget er at området må skille seg tydelig fra landskapet

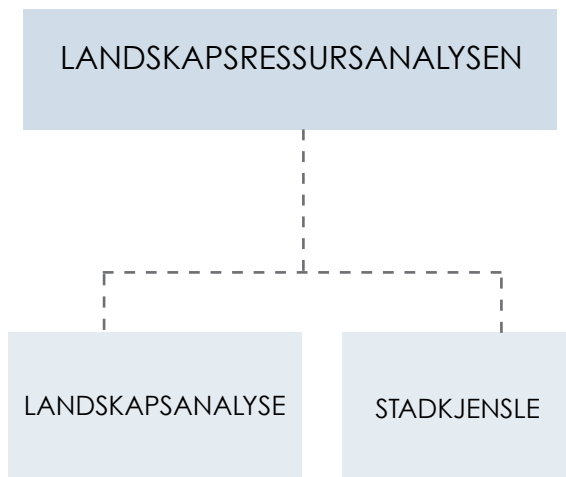
rundt. Disse delområdene sammenfattes i uttrykket *landskapskarakter* - en samlende måte å beskrive områdets særpreg, en samlet tolkning av landskapet, slik det oppleves. Landskapets innhold, endrings-og vedlikeholdsprosesser, sammenhenger og brudd, og nøkkelementer er viktig stikkord for hva landskapskarakteren rommer. (Clemetsen, 2013).

### STADKJENSLEUNDERSØKELSE

Oversatt fra det engelske uttrykket *sense of place* kan stadkjensle beskrives som summen av opplevelsen av et sted. Dette innebærer også, kulturarv, folk, lyder, lukter, smaker osv. Opplevelsen vil variere etter aktivitetsform og hvem som opplever det (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010). Landskapskonvensjonens fokus på folks opplevelse av landskapet forutsetter kunnskap om folks relasjoner, bruk, oppfatninger, identitet og hvilke verdier ved stedet som er viktig for dem (Clemetsen, 2012). Kartleggingen er en viktig del av metodikken, men verktøyene kan variere. Intervju, spørreskjema og kartstudier kan være noen av verktøyene benyttet, og kan involvere både lokal befolkning og besøkende på stedet. I arbeidet med landskapsressursanalyse vil det være viktig at de to delene ikke behandles som to enkeltstående nivå

av analysen – men tvert imot flettes inn i hverandre og utfyller hverandre. Stadkjensleundersøkelsen er spesielt viktig for å få frem de aspektene som handler om identitet og tilhørighet. I arbeidet med landskapsressursanalyse på et sted eller en region vil stadkjensleundersøkelsen ikke bare få frem verdifull kunnskap, men også fungere mobiliserende. Ofte kan det være vanskelig å sette ord på og kommunisere det som er verdifullt ved stedet nettopp fordi det er så selvfølgelig og hverdagslig. Prosessen ved å identifisere stedets ressurser kan skape en bevissthet hos lokalbefolkningen omkring hva som er verdifullt og særegent ved akkurat deres sted. Slik kan stadkjensleundersøkelsen bidra til at utviklingsprosjekter bedre forankres i befolkningen (Clemetsen, 2013).

Ressursene på et sted kan være grunnlag for verdiskapning. En viktig del av rammene rundt landskapsressursanalysen er knyttet til begrepet bred verdiskapning. I dette ligger at også sosiale, kulturelle og miljømessige verdier er betydningsfulle for et sted eller region, og at den økonomiske verdiskapningen må sees i forhold til de disse og ikke forringe dem. (Haukeland, 2010).



Figur 2. Landskapsressursanalysens to deler

## BEGRUNNELSE FOR VALG AV METODEN LANDSKAPRESSURSANALYSE

Hva som er en ressurs vil være avhengig av målsetning for analysen. I denne oppgaven er den aktuelle målsetningen å skape helhetlige landskapsopplevelser for sykkelturister. Hvordan kan landskapsressursanalysen frembringe et grunnlag for dette? Denne oppgaven er en metodeuttesting der nevnte metode testes ut i et valgt case studie. For å kunne svare på problemstillingen vil det være nødvendig å tilegne seg kunnskap omkring hvordan sykklisten opplever landskapet og hva det innebærer at landskapsopplevelsen er helhetlig. Denne kunnskapen vil være med på å bestemme hva som kan regnes som en ressurs i denne sammenheng. Landskapsressursanalysen er utarbeidet og tilpasset for å møte behovet for en metodikk egnet for å vurdere landskapet som ressurs. Innenfor turistnæringen har det i senere tid vokst frem en ny interesse for landskap og ikke minst jakten på det særpregede og unike (Haukeland and Brandtzæg, 2010). Det vil være verdifullt for et sted eller en region å kunne identifisere og kommunisere hva som er spesielt ved akkurat deres sted for å tiltrekke seg turister. I denne oppgaven er det sykkelturistene som er i

fokus. Det er fokuset på forholdet mellom mennesker og landskap, i tillegg til interessen for landskap som ressurs innen turistnæringen, som er bakgrunnen for valg av metodikken. Der en tradisjonell landskapsanalyse begrenser seg til et faglige blikk på landskapet kan landskapsressursanalysen via sin stadkjensleundersøkelse også fange opp folks relasjoner, bruk og oppfatninger av verdier i landskapet. I landskapet ligger fortellinger knyttet til dette, ofte kan disse være vanskelig å oppdage kun ved tradisjonell landskapsanalyse. Disse imaterielle sidene kan være en viktig del av det som skaper særpreget ved et sted og vil derfor være attraktivt å formidle til turister.

## CASE-OMRÅDE

Området for case-studien har vært Midt-Telemark, og valgt sykkelrute er Nasjonal Sykkelrute 2, Kanalruta. Ruta strekker seg helt fra Stavanger til Porsgrunn, men i omtale og markedsføring av ruta er det Dalen – Ulefoss som er den mest kjente og populære strekningen av ruta. Det er denne som går langs Telemarkskanalen, derav navnet Kanalruta.

Telemarkskanalen Regionalpark ble etablert i 2012, og tar utgangspunktet i et samarbeid mellom fylke, de seks kanalkommunene og Telemarkskanalen FKF. Regionalparken arbeider på tvers av administrative grenser med å utvikle og foredle de særpregede

ressursene som ligger i det unike kanallandskapet. Som reiselivsdestinasjon opplever Telemarkskanalen nedgang. Regionalparken arbeider med å skape helhetlige reiselivsprodukter basert på de nye tendensene med krav til særpreg og opplevelser (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012). Utviklingen av sykkelturisme er en viktig del av dette arbeidet. Området har infrastrukturen i form av skiltede ruter, da spesielt Kanalruta, men jobber med tiltak for å gjøre rutene mer attraktive. Det er disse rammene som er bakgrunn for valg av Telemarkskanalen som område, og Kanalruta som sykkelrute i case-studien.




# OPPBYGGING AV OPPGAVEN



## DEL 1 - INNLEDNING

Denne delen presenterer bakgrunn, problemstilling og metode for oppgaven.



## DEL 2 - TEORI

Delen inneholder et litteraturstudie hvor jeg søker kunnskap om temaene reiselivstrender (Kap. 1), sykkelturistenes landskapsopplevelse (Kap. 2), landskapsfortellinger (Kap. 3) og undersøker hvordan de teoretiske prinsippene kan benyttes til å tilpasse landskapsressursanalysen (Kap. 4).



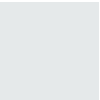
## DEL 3 - CASE- STUDIE

Her testet den tilpassede landskapsressursanalysen ut i et case. Første kapittel presenterer Telemarkskanalens historie og landskap (Kap. 5). Neste tar for seg status og utvikling av sykkelturismen i kanallandskapet (Kap. 6). Så presenteres trinn 1 av landskapsressursanalysen - overordnet analyse av sykkelruta Dalen - Ulefoss (Kap. 7), og deretter trinn 2 - detaljert analyse av valgt delstrekning av ruta (Kap. 8). Delen avsluttes med forslag til tiltak langs delstrekningen og refleksjon rundt tiltak og metode.



## DEL 4 - ETTERORD

Denne delen presenterer et kort oppsummerende etterord.



## DEL 5 - KILDER

Kildene benyttet i oppgaven.



## DEL 2 - TEORI

KAPITTEL 1 - SYKKELTURISME OG KOBLINGEN TIL REISELIVSTRENDER

KAPITTEL 2 - LANDSKAPSOPPLEVELSEN - KROPPEN, SYKKELEN OG VEIEN

KAPITTEL 3 - LANDSKAPSFORTELLINGER

KAPITTEL 4 - TILPASSING AV METODE

# SYKKELTURISME OG KOBLINGEN TIL REISELIVSTRENDER OG LANDSKAPET SOM RESSURS

## **DEN NYE REISELIVET: JAKTEN PÅ OPPLEVELSE OG JAKTEN PÅ SÆRPREG**

Hvordan vi velger å feriere sier noe om tiden vi lever i og hva som er viktig for oss. Lenge var sydenferie det gjeveste for mange nordmenn. Sol, strender og paraplydriker trumfet alle andre reisealternativer da årets ferietur ble planlagt. At strendene var prikk like og besøkene til lokale attraksjoner foregikk med store busser til steder skapt for å sluse størst mulig turistgrupper gjennom på kortest mulig tid - var ikke så farlig. Selv har jeg servert vafler til utenlandske turister som sammen med prisen på vafler spør om navnet på byen de befinner seg i. Når hvert sted besøkes to timer før turen går videre med cruiseskipet, er det ikke rart man blir litt desorientert. Scenarioene beskrevet overfor representerer det standardiserte massetilbudet som har vært, og sannsynligvis foresatt vil være, populære måter å feriere på. Parallelt med denne velkjente delen av reiselivet har det de siste årene vokst frem reiselivstilbud som henvender seg til helt andre behov, nemlig jakten på særpreg og det unike. I stedet for gigantiske cruiseskip og overfylte strender er det småskala reiseliv og nære opplevelser som står høyt i kurs (Lønning, 2004).

Vi lever i en tid som i stor grad er preget av to tendenser – globalisering og individualisering. En direkte konsekvens av globalisering er at verden blir likere og likere. Dette fordi vi kulturelt sett blir stadig mer påvirket av det samme, på tvers av landegrensener og kontinenter. Individualisering handler om et skifte fra det kollektive til det individuelle, og dermed et økt fokus på enkeltmennesket og dets interesser, lyster og valg. Disse to viktige fenomenene, globalisering og individualisering, danner grunnlaget for en lengsel og søken etter det unike og spesielle. Når alt blir likere på tvers av grenser blir jakten på særpreg enda viktigere. For det postmoderne mennesket er forbruk blitt en viktig måte å uttrykke identitet. Slik blir forbruk selvrealisering. Hvordan og hvor vi reiser sier noe om hvem vi er. Der reisen før var en luksus er den nå blitt en selvfølge og en viktig del av identitetsskapingen. Dette har skapt nye tilbud som dekker behovet for å oppleve det autentiske og unike. Fra dette perspektivet holder ikke Syden med sine identiske strender mål. Mer interessant vil det være å spørre hva er spesielt med akkurat dette stedet? Hva har dette stedet som ikke andre steder har? Ved potensiell utvikling av turisme vil det være viktig å kunne trekke frem det unike ved stedet. Å kunne identifisere, formulere og kommunisere

hva som skiller akkurat denne regionen fra andre vil være verdifullt ved en videre utvikling. Det er nemlig særpreget som vil være utgangspunktet for utvikling. Det handler om bygge videre på de verdifulle ressursene som finnes. (Svardal and Lønning, 2005)

For at turister skal velge å dra til et område er det ikke nok at det er vakkert. I det som kalles det kulturøkonomiske perspektivet er begrepet opplevelsesøkonomi sentralt. Her er det de personlig meningsfulle opplevelsene knyttet til alle former for sansning som er det vesentlige. En vares tilleggsverdi kan f.eks. være når en turist deltar i matlaging med lokale råvarer og tilberedningsmetoder. Her selges mer enn ett måltid – det er opplevelsen som er det minneverdige. Via en rekke ressurser og opplevelser i form av blant annet landskap, mat, musikk, mytologi og hendelser spesielt for regionen, skapes et helhetlig sammenhengende produkt – selve regionen selv (Svardal and Lønning, 2005).

### **LANDSKAPET SOM RESSURS - POTENSIALE FOR Å FREMHEVE SÆRPREG**

Fokuset på å løfte frem det særegne og unike ved et sted – også for å tiltrekke seg turister, kan sies

å være hovedtanken i en strategi som går langt utover reiselivsnæringen. Tankegangen går ut på at et steds attraksjonskraft avgjøres av tre faktorer: bosetting, næringsliv og turisme, og at disse er sterkt forbundet. Distrikts - Norge sliter med fraflytting, og for øke sin attraktivitet vil det være nødvendig å tenke helhetlig omkring disse tre faktorene. Vekst og utvikling bør skje gjennom foredling av de særpregede ressursene som finnes. Et sted kan ha lokale ressurser innenfor mange forskjellige felt, landskap er ett av dem. I landskapet ligger det stort potensiale for å fremheve særpreg. Lønning (2004) understreker at for å kunne fange opp og understreke lokalt og regionalt særpreg må landskapet bli et kulturelt landskap, et landskap mennesker i dag kan engasjere seg og identifisere seg i. Det kulturelle landskapet er en pågående prosess og dialog, og aldri et "ferdig" produkt. Det er en økende interesse for landskap innenfor besøksnæringene (Haukeland and Brandtzæg, 2010), og opplevelsen av et steds landskap kan bli en viktig ressurs. Hvordan man opplever dette landskapet vil forandre seg etter hvordan man reiser, om man kjører bil, tog, båt eller sykler.

## **SYKKELTURISME: Å REISE INN I LANDSKAPET**

Svardal and Lønning (2005) belyser i en rapport skrevet for Statens vegvesen, sykkelen som spesielt godt egnet for å leve seg inn i det spesielle og særegne ved ett sted. Den kroppslige tilstedeværelsen er spesielt sterk ved sykling. Sammenlignet med andre reisemåter, som bilkjøring eller tog, kan syklisten lukte en blomstereng, kjenne vær og vind direkte på kroppen og høre dialekter og lydene på stedet. Hver dump i veien registreres når man trækker landskapets topografi. Det er selve syklingens natur, med intense sanseopplevelser og muligheter for å lett ta avstikkere eller stoppe opp, som gjør den til et så godt utgangspunkt for å oppleve det unike ved landskapet. Det er sannsynlig at det vil det være en større grad av interaksjon mellom sykkelturister og lokale enn ved den tradisjonelle attraksjonsbaserte turistnæringen der turister fraktes i flokk til en bestemt attraksjon. Møtene oppstår mer naturlig. Der bilen er bygd for å reise *mellom* landskap er sykkelen bygd for å reise *inn*. Å sykle handler om mer enn å forflytte seg fra A til B. Det handler om atskillige møter. Mellom menneske og landskap. Natur og kultur. Fortid og nåtid. Besøkende og fastboende. Mellom indre og ytre landskap.

Rapporten fra Svardal og Lønning snakker om sykkelturisme i et kulturøkonomisk perspektiv, "om å dyrke og utvikle det unike med utgangspunkt i sykling i landskapet". Via sykling kan man få tilgang til minneverdige og spesielle opplevelser. Ved å invitere folk med på oppdagelsesferd i landskapet åpner det seg rom for å fortelle spennende historier. Historier kan fortelles, eller underbygges og videreføres ved å la gjesten oppleve dem og ta del i aktiviteter (Svardal and Lønning, 2005). Å skape en sammenheng i opplevelsen av regionen og landskapet blir en viktig forutsetning for å skape et attraktivt reiselivsprodukt. Å ta utgangspunkt i fortellinger kan være en måte å få til dette. Som tidligere nevnt er reisen blitt en viktig del av å uttrykke identitet på, og forbruk er blitt selvrealisering. Der det før handlet om å ha det beste produktet, handler det nå om den beste historien (Jensen, 1999 via Svardal og Lønning 2005)

## LANDSKAPSOPPLEVELSEN – KROPPEN, SYKKELEN OG VEIEN

### **LANDSKAPETS FENOMENOLOGI - GJENNOM BRUK GIR VI LANDSKAPET MENING**

Mennesket oppfatter omgivelsene gjennom kroppen, vi har til felles at kroppen er målenhet for alle ting (Tuan, 1977). I "Landskapets fenomenologi" (1995) beskriver Krogh det faktum at vi har en kropp, at opplevelsen er kroppslig. Dette kroppslige subjektets møte med verden er altså gjennom sansene (Merleau-Ponty, 1994). Tradisjonelt sett har det vært det visuelle inntrykket av landskapet som har blitt vektlagt. Opplevelsen kommer først og fremst gjennom øynene. Synsinntrykket blir fortolket, via mentale prosesser (Krogh, 1995). Problemet med denne ensidige vektleggingen av synssansen, mener Krogh, er at den kroppslige og fysiske deltakelsen i landskapet ikke blir inkludert i opplevelsen. Sammen skaper alle sanseintrykk, både lukter, lyder, smaker og det taktile, en helhet. Det er denne helheten som bør sees på som grunnlag for landskapsopplevelsen (Clemetsen et al., 2011). Som Krogh (1995) uttrykker det, "det er gjennom bruk av landskapet vi gir landskapet form og mening, opplevelsen av landskapet henger sammen med de ferdigheter og handlinger som er knyttet til bruken av det". Gjennom bruk skapes minner. Sterke minner er verdifullt, påpeker

Lønning (2004). Helst skal vi returnere fra ferie med med vårt personlige opplevelsesalbum.

### **MØTER MELLOM INDRE OG YTRE LANDSKAP**

Man kan snakke om et ytre og et indre landskap. Det ytre er knyttet til stedet, mens det indre er knyttet til oppfatningen av stedet - hva vi bringer med oss i møtet med det fysiske landskapet. I møtet mellom turist og sted bringer turisten med seg sine erfaringer, holdninger og indre bilder, mens stedet bringer med seg samspillet mellom natur, kultur og mennesker. Innenfor reiselivsnæringen har uttrykket *opplevelseslandskapet* blitt introdusert. I et virkelig attraktivt opplevelseslandskap finnes det gode møter der det er samsvar mellom det indre og det ytre landskap. Dette innebærer hele spekteret av sanseopplevelser. Via aktiv deltakelse vil opplevelseslandskapet hele tiden kunne åpne seg. Å passivt betrakte en attraksjon fra et bussvindu holder ikke lenger. En aktiv måte å oppleve landskapet på kan være via fysiske elementer, for eksempel ved bruk av ljà på slåtteeenger, men også via fortellinger, historier, myter og legender som er knyttet til landskapet. (Haukeland and Brandtzæg, 2010).

## TURISTENS FORSKJELLIGE BLIKK

Menneskers opplevelse av landskapet er formet av enkeltmenneskets identitet og sosiale bakgrunn, men også dets tilskitete handlinger og motivasjoner (Scott et al., 2009). Kan man så si noe generelt om turistens tilskitete handlinger og motivasjoner – og hvordan dette påvirker opplevelsen? Viken (1999) presenterer turistens mange blikk i sitt kapittel "Turisme som semiotisk praksis". Turismen er i sitt vesen preget av synssansen og dermed blikkorientert. Begrepet *det passerende blikket* beskriver turistens ofte kortvarige synsinntrykk. Det gjelder særlig førstegangsbesøkende og turister med kort oppholdstid på et sted. Ofte er det turistiske blikket lite dvelende, det vandrer fra her til der, får med seg detaljer men helheten glipper. Viken stiller spørsmålet om hvilket blikk skal man så tilrettelegge for? Skal man presenterer detaljer eller de store linjene? Turisten er på evig jakt etter visuelle gisp, det vil si turistens evige søken etter det fotogene. Urry (1990) snakker om to typer turistblikk, det kollektive og det romantiske. Det kollektive turistblikket preges av en preferanse for steder med liv og røre, og andre mennesker som viktige opplevelseselementer. Det romantiske turistblikket søker natur og autentisitet, der tegnfloraen er ikonisk (billedlig) og syntaksen gitt av natur eller tidligere

tidens kultur. Man kan kanskje si at masseturismen og det kollektive blikket ofte er knyttet sammen, og likeså med det romantiske blikket og turismen med fokus på særpreg og nære opplevelser. Sistnevnte blikk står i en sterk tradisjon med det som beskrives som The Grand Tour – forløper til den moderne måten å reise på. En reise gikk fra å bety forflyttingen fra en destinasjon til en annen, til å kunne ha en annen dimensjon som handlet om å finne behag i den. Denne type reise utviklet seg parallelt med at en naturdyrkelse vokste frem blant øvre lag i byene i Europa (Jacobsen and Viken, 1999) I den romantiske Grand Tour, som utviklet seg i det 19. århundre, er det den romantiske, sceniske turismen, med en privat og lidenskapelig opplevelse av det vakre og sublime som står i sentrum. Viken peker på motsetningen som ligger i det romantiske turistblikket, ved at turisten ønsker å oppleve det autentiske, i form av tradisjoner, gjenstander og kulturminner, men samtidig søker sammenheng og oversikt. Dette gir utfordringer i tilretteleggingen, og ofte blir resultatet at "gjenstanden, stedet, eller lokal kultur blir konsumert som ikonisk og som detaljer, uten kontekstualisering og med begrenset forståelse." (Viken, 1999).

## LANDSKAPSOPPLEVELSEN FRA SYKKELSETET

### DET KVALITATIVE OPPTAKSORGANET SOM KROPP, FARKOST OG OMRÅDE

Vi har altså fått klarlagt at det er gjennom kroppens bruk av landskapet, og helheten av sanseintrykkene som gir opplevelsen av landskapet. Ut av dette kan vi slutte at ulike bruk gir ulike opplevelser. Et eksempel på bruk, benyttet av både Krogh (1995) og Fiskevold (2011), er fiskeing. Manøvreringen av båten krever øvelse, rykkingen i et snøre er en erfaring, landemerker og kunnskap om vind og vær viser de beste fiskeplassene. Fiskeingen gir landskapet en spesiell mening, som er uløselig knyttet til bruken av landskapet (Krogh, 1995). Fiskevold (2011) beskriver disse forbindelsene, gjennom uttrykket enhetlig kvalitativt opptaksorgan. Her er farkost (båt), kropp og område/landskap (hav) smeltet sammen, og danner grunnlag for fiskerens erfaring og kjennskap til området. Organet oppstår ikke kun ved å legge sammen kropp og område, men utgjør en enhetlig sammenstilling av kropp, område og farkost – i dette tilfelle båten (Fiskevold, 2011). Et annet eksempel er den blinde som navigerer gjennom landskapet med sin stokk. Spissen på



stokken blir forvandlet til et sanseområde på kroppen, en utvidelse av kroppen (Merleau-Ponty, 1994). Fiskevold peker på hvordan endringen i organets farkost og område bidrar til at premissene for opplevelsen endres. Bytter man ut båten med bil forandres opplevelsen. Ved bilkjøring kan altså en bil og en kropp utgjøre en enhet. Slik blir farkosten en modifikasjon av kroppen, og veien en modifikasjon av området (Fiskevold, 2011). Bilistens opplevelsen av landskapet har lenge vært grundig dokumentert og integrert i planleggingen, helt tilbake til verk som *The view from the road* skrevet av Appelyard, Lynch og Myers i 1966, og frem til Statens Vegvesens sin Håndbok 140 (Fiskevold, 2011).

#### SYKKELEN SOM FORLENGELSE AV KROPPEN

Mindre har vært skrevet om syklistens opplevelse. Som allerede antydnet er bilen bygd for å reise mellom landskap, sykkel bygd for å reise inn. (Svardal and Lønning, 2005). Bytter man ut båten eller bil med sykkel som farkost i eksemplet fra Fiskevold (2011), kan vi snakke om et kvalitativt opptaksorgan der de tre elementene farkost, kropp og område virkelig er sterkt forbundet. Den direkte kontakten mellom sykkel og kropp er så tett at man kan snakke om en forlengelse av

kroppen. "Sykkelen teknologi transformerer lyden av dekkene og følelsen av underlaget gjennom rammen på sykkel og gir kroppen et inntrykk av mikro-geografien i terrenget" (Spinney, 2007). Hver minste bump i underlaget føles. Sykkelen bli mer som en kroppslig utvidelse enn et eget instrument. En av deltagerene i Wood sin studie av syklist i bylandskap uttrykker den tette kontakten mellom kropp, sykkel og fysiske omgivelser som "living through thin rubber tyres" (Wood, 2010). Underlaget man sykler på, være seg grus, asfalt eller brostein vil dermed bidra betydelig til opplevelsen.

#### SANSING

En syklende er i direkte kontakt med sine omgivelser fri for omsluttende materiale, sammenlignet med bilkjører, togpassasjer etc. Denne kontakten kan gi meget intense sanseintrykk. Taktile påvirkninger som vind og regn og varmen fra solstråler oppleves som svært sterke (van Duppen and Spierings, 2013). Scott et al. (2009) oppsummerer selve essensen av sykling som "en forhøyelse av sansene i både positiv og negativ måte". Fart er en viktig faktor for opplevelsen, jo saktere fart jo flere detaljer av omgivelsene får man med seg (Appelyard et al., 1966). Høy fart kan gi en form for eufori og fornemmelsen av å sveve (van Duppen and

Spierings, 2013). Bevegelsesansen, den kinestetiske nytelsen over lett trening er knyttet sammen med en følelse av fremdrift ved tilbakeleggingen av lengre strekninger i høy fart (Wood, 2010). Forskjellig terreng gir forskjellig opplevelse. Når man puster og svetter oppover de tunge bakkene er synsfeltet fokusert på landskapet i umiddelbar nærhet. Suser man derimot nedover en utforbakke øker vidden på synsfeltet og man ser mer av landskapet rundt seg.

Lukt kan gi sanseintrykk av både positive og negativ karakter. Syklist kan være utsatt for plagsom forurensning, men lukt kan også gi gode sanseopplevelser. Et eksempel på dette er hentet fra van Duppen og Spierings studie (2013). Av hele ruten mellom arbeidsplass og hjem oppgir flere deltager i studien at deres favorittpassasje er den forbi kaffefabrikken. Lokaliseringen av fabrikken helt i utkanten av nabolaget ga den sterke kaffelukten assosiasjoner med å komme hjem. I tillegg var lukten en indikator på vindretningen for noen. Kombinasjonen av høy fart i nedoverbakke ned broen ved fabrikken, og den sterke lukten av kaffen ga deltagerne et meget sterkt helhetlig sanseintrykk. Studien eksempelet er hentet fra benytter seg av begrepet *sensescapes*.

"Sansene opererer ikke individuelt men påvirker hverandre kontinuerlig, og kommer slik sammen i *sensescapes*". Når vi beveger oss gjennom et landskap med mange forskjellige og dynamiske *sensescapes* forandrer opplevelsene av landskapet seg. Studien tar for seg en rute mellom to steder og identifiseringen av de forskjellige *sensescapene* gir en verdifull forståelse av forbindelser og inndelinger av landskapet, slik syklistene opplever det. Spinney understreker at hørselen utmerker seg som spesielt viktig for syklistene. En deltager i studiet Spinney foretok forteller at han faktisk til tider føler seg mer avhengig av hørselen enn av synet. I mange situasjoner vil det ikke være lett å snu på hodet og se etter annen trafikk, derfor må han stole på lydene fra trafikken.

#### FØLELSEN AV TRYGGHET - EN FORUTSETNING FOR GODE OPPLEVELSER

Felles for de tre studiene gjort av Spinney (2007) van Duppen og Spiering (2013) og Wood (2010) er deltagernes tilbakevendende fokus på trygghet, eller retttere sagt utrygghet. Denne følelsen skapes i møte med biltrafikk, fotgjengere og i tilfeller også andre syklistene med høyere tempo og en mer aggressiv kjørestil (Wood, 2010). Følelsen er særlig tilstede når tempo er svært høyt og trafikkbildet

kreverraske manøvreringer. Syklisten opplever stress og kan bli tvunget til å holde konsentrasjonen så sterk at en deltager i Woods studie sammenligner det med å prestere under en eksamen. Av de tre studiene kan man slutte at denne delen av opplevelsen av landskapet som handler om utrygghet og sikkerhet ligger som et bakteppe for resten av opplevelsen. Den finnes som et konstant nærvær i syklistens bevissthet, men i varierende grad alt etter situasjon. En syklende, spesielt når navigerende gjennom urbant og kaotisk landskap, vil oppleve at syklingen krever full oppmerksomhet Spinney (2007). Foregår derimot syklingen på en vei med lite trafikk peker Van Duppen og Spierings (2013) på rytmen syklisten opplever når han/hun kan sykle uavbrutt til rytmen av pedaltråkkene som en positiv opplevelse, tilnærmet meditativt.

#### VEIEN SOM UTGANGSPUNKT FOR OPPLEVELSEN

Sykling er en aktivitet som innebærer bevegelse av kroppen, og bevegelsen finner sted på en vei. Dette er forutsetninger sykling deler med andre fremkomstmåter som bil, og gange, men begge kan variere og påvirke opplevelsen. Veien gjør landskapet tilgjengelig, for forskjellige type bruk og

opplevelser (Hvattum, 2011). For syklistene kan veien variere fra sykkelfelt på brede motorveier til smale gårdsveier.

En *vei* og en *rute* er ikke det samme, forskjellen bør derfor klargjøres. En *vei* er en fysisk enhet, et objekt i landskapet. Sammen med andre veienheter former den nettverk. Man kan følge veien fra start til slutt, eller bare deler av den – poenget er at den eksisterer fortsatt som en fysisk enhet uansett om du velger å følge den. En *rute* derimot er destinasjonsdrevet, en linje som forbinder steder, men som eksisterer mer som en ide enn objekt. En abstraksjon. Ruten har en start og en ende, men eksisterer bare i den utstrekning den blir fulgt av noen. (Di Palma, 2011)

## OPPLEVELSEN AV LANDSKAPET I BEVEGELSE

II innledningskapittelet til boken "Landscape Design and the experience of motion" drøfter Conan (2003) det sentrale spørsmålet hvordan opplever vi landskapet i bevegelse? Han peker på oppfatningen av en reise gjennom landskap "som en serie av stoppesteder, øyeblikk i hvile fokusert på kontemplasjon og den estetiske nytelsen av landskaper i perfekt stillhet". Jo mer bevegelse i landskapet rundt oss, jo mer ser det ut til at den estetiske nytelsen krever at vi står stille i landskapet. Dette paradokset har sine røtter i den romantiske, pittoreske tradisjonen for reise – og er fortsatt delvis gjeldende i dag. Fokuset ligger fortsatt i for stor grad på vakre utsikter, men også på bevegelsen på veien som målorientert, en rekke av tilnærminger mot mål. Med mål menes landemerker eller knutepunkt som kjøreren beveger seg mot, passerer eller som representerer endelig mål (Appelyard et al., 1966). Resultatet, mener Conan, er at selve *bevegelsen* gjennom landskapet ikke blir gitt estetisk verdi.

For å oppdage og verdsette landskap er bevegelse en forutsetning, argumenter Conan. Selve bevegelsen må derfor gis større oppmerksomhet i designet og planleggingen av landskap.

Bevegelsen handler ikke bare om stoppene og mål, men er en helhetlig opplevelse. En turgåer er selv med på å forme strømmen av inntrykk landskapet gir, ved å selv gå i landskapet. De "panorama" som preger synssansen - hver utsikt, åpen slette eller bratte bakke - erfares ikke som isolerte bilder, men oppleves i forhold til det man allerede har gått gjennom. Slik bindes landskapet sammen og de ulike stedene får betydning i forhold til hverandre. "Bevegelsen gjennom rommet konstituerer romlige fortellinger, og steders betydning kan bare bli tydelig i forhold til andre steder og bevegelsen mellom dem" (Grimstad Klepp, 1999). Tanken om bevegelsen som helhet ble presentert av C.C.L Hirshfelds *Theory of Garden*. Hans nye perspektiv på landskapsdesign (først og fremst i hager) innebar at designet av veien burde strebe etter å påkalle den besøkende sin fantasi – for dermed å produsere følelsen av veiens dramatiske helhet. Fortellinger i stedet for bilder (utsikt) fremstår derfor som den beste måten å representere hager (Hirshfeld via Conan, 2003).

SYKLISTENES FORTRINN - DE SPONTANE STOPPENE?  
Veien er reservert for bevegelse, det ligger i veiens natur. Fres (2011) påpeker at stans i bevegelse på veien er problematisk, nærmest bannlyst.

De plassene der det er akseptert (eller pålagt) å stoppe er meget tydelig skiltet og fremhevet. Flere av stoppestedene i Turistvegprosjektene har blitt kritisert for å følge en panoramatradisjon som ofte bringer menneskene tett på selve utsikten, men opprettholder en distanse mellom natur og menneske. Via en plattform, der man fra ett bestemt punkt ser på utsikten, er det lagt opp til en opplevelse av en objektivisert natur, "der ute". Denne ensidige og til dels passive måten å betrakte landskapet følger den vestlige tradisjonen fokus på utsikt, en tradisjon som går tilbake til det 18.århundre. (Kampevold Larsen, 2011)

Selv om noe avhenger av mengden trafikk på veien man sykler på, kan man alt i alt si at syklistene står friere til å stoppe opp, enn bilister. Dette påpekte Svoldal and Lønning (2005) som kjent tidligere i kapittlet som en av styrkene ved sykkelens reisemåte. Denne friheten og muligheten til å spontant stanse opp gir syklistene et bedre utgangspunkt for en variert opplevelse av landskapet. Der bilister må nøye seg med utvalgte stoppesteder, ofte omhyggelig designet for funksjonell bruk og selve opplevelsen av landskapet, gir sykling muligheter for aktive opplevelser som går dypere enn det iscenesatte.

## LANDSKAPSFORTELLINGER

### Å LESE LANDSKAPET SOM EN TEKST - DE FORSKJELLIGE SIDENE VED DEN TURISTISKE OPPLEVELSEN

"Å være turist er like mye en reise i ens indre som en fysisk forflytning", hevder Viken (1993). Grunnlaget for denne påstanden er at man som turist tolker det landskapet man beveger seg i, og først ved en tolkning blir et sted til en opplevelse. En opplevelse er som kjent subjektiv og avhenger av hvem man er og hvilke erfaringer man har. I tillegg bærer turisten på turismeblikk, som utdypet tidligere. I artikkelen *Den turistiske opplevelsens mystikk* (1993) ser Viken på turistattraksjoner i et semiotisk perspektiv. Med turistattraksjoner menes steder som tiltrekker seg turister og som tilrettelegges for å motta dem. Disse stedene kan i et semiotisk perspektiv leses som en tekst, en meningsbærende konstrukt som opererer med flere potensielle lag av mening. Lik en tekst kan man snakke om at stedet har en forfatter og lesere, der forfatteren i mange sammenhenger ikke vil være et individ men et historisk bestemt sett av praksiser i samfunnet. Leserene er i dette tilfellet turistene. Innholdet i denne teksten er i stor grad preget av det visuelle, stedets billedside, det som i semiotikken kalles ikon. Det vi ser gir oss noen umiddelbare opplevelser og i noen former for turisme nøyer turistene seg ofte

med dette. Det billedlige ved stedet er altså en side av opplevelsen.

Ved et besøk til et fiskevær i Nord-Norge vil synet av fiskehjellene kanskje få noen turister til å reflektere over hva de brukes til, tørrfiskens betydning for stedet og kontakten med verden utenfor. Slik settes stedet inn i en forståelsesramme som gir grunnlag for forståelse og meningsdannelse. Ikonografien, eller bildet som et sted gir, vil gi ulik forståelse for ulike turister, avhengig av kunnskapsbakgrunn og kulturbakgrunn. Denne modellen for de ulike grundighetsnivåene henter Viken fra Panofsky. I tillegg til den billedlige og den meningsbærende siden ved stedet, ser Viken på den symbolske siden av opplevelsen. Den handler om at det vi ser blir symboler på noe som opptar oss. Også her ligger subjektive fortolkninger mellom det vi ser og opplevelsen. Et eksempel kan være at i Nord-Norge kan mange steder oppfattes som verdens ende og tankene om uendeligheten melder seg. Den siste siden ved opplevelsen er at den gir grunnlag for minner og fortellinger. Mennesker skaffer seg erfaringer, altså opplevelser, for å få gode fortellinger. Oppsummert kan man si at vakre visuelle inntrykk, meningskontekster og symboler er med på å fenge oss som turister.

SAMMENHENG I FORHOLDET MELLOM "DET SOM VAR" OG "DET SOM ER"

Førrige avsnitt introduserte perspektivet om å lese steder som en tekst, i dette tilfelle turistattraksjoner. Denne tilnærmingen tas av Armstrong (2001) videre til å omfatte landskaper. Landskapet, argumenterer hun, er et depot av tegn og symboler, uttrykk for lokale skikker og verdier. Disse kan synliggjøres, men forutsetter en turist som er nysgjerrig og villig til å utforske, en nysgjerrighet som må vekkes.

Potensialet som ligger i et landskaps historie, er i utgangspunktet både dramatisk og innholdsrikt, blir gjort kjedelig når det først og fremst blir fortalt i institusjonen museet. Her skapes skillet mellom innenfor og utenfor, og distansen mellom historie og nåtid. Innlevelseshorizonten er ikke stort (Lønning, 2004). Lønning viser til det Skotske Høglandet for å vise et landskap der nåtid og fortid er vevet sammen på en vellykket måte. Noe av det som gjøres riktig er fokuset på sammenheng, fremfor kronologi. Som mennesker søker vi sammenhenger for å forstå verden rundt oss. Som turister er forventningene om sammenheng ennå sterkere. Ved formidlingen av myter og fortellinger er hovedopplevelsen er knyttet til stemninger

og følelsen av kontinuitet og sammenheng. Hendelsene i fortellingen kan ligge tusenvis av år tilbake i tid, men om det i fremstillingsformen knyttes direkte til samtid og landskapet slik det er i dag, blir effekten virkelig sterk. Kronologien i hendelsen blir mindre viktig. ” Poenget er ikke det som var, isolert sett, men hvordan det som var uttrykker seg i det som er”. Det er her Skottland lykkes mener Lønning. Fysiske objekter, som murer fra gamle keltiske slott, blir levendegjort gjennom symbolikk og ordvalg som appellerer til fantasien og skaper innlevelsesrom. I det bruddet mellom nåtid og fortid svekkes også sammenhengen og dermed interessekraften. Lyngheien på det skotske høglandet trekkes frem som et eksempel på denne kontinuiteten. Der vi i Norge har et kulturlandskap som gror igjen har Skottland opprettholdt sine karakteristiske lyngheier gjennom nøye regulert skogplanting og skjøtsel. Lyngplanten er Skottlands karakterplante, og mytene og fortellingene finner sted i lyngheilandskapet. Som turist på det skotske høglandet møtes lyngen igjen både gjennom lynglikøren som serveres og den levende skotske visetradisjonen der handlingen er lagt til heiene. Slik skapes stemning og sammenheng, på tvers av kronologi (Lønning, 2004).

## LANDSKAPSFORTELLINGER

Hva er en landskapsfortelling? Kan fortellinger uttrykkes romlig i landskap? Hvordan formidles så disse fortellingene av landskapsarkitekten? I boken *Landscape Narratives* viser Potteiger and Purinton (1998) hvordan den tolkende prosessen med å lese landskapet som tekst kan videreføres til utformingen av landskapet. Premisset for denne tilnærmingen er forståelsen av fortellingen som en fundamental måte folk former og gir opplevelsen og landskapet mening på. Fortellinger binder sammen de immaterielle sidene av landskapet med det materielle. Tid, hendelser, opplevelser og minner kobles til de fysiske aspektene. Her ligger også mye av styrken i tilnærmingen.

Det engelske begrepet *narrative*, oversatt til *fortelling* på norsk, referer til både produkt og prosess. Både innholdet og måten det blir uttrykt på. Der begrepet *story*, historie på norsk, ofte innebærer en konvensjonell oppbygging med en start, midt og slutt, står fortellingen friere. Den er en måte å kommunisere på, der tid spiller en fundamental rolle i struktureringen av hendelser. *Steder konfigurerer fortellinger*, skriver Potteiger and Purinton (1998), og begrepet landskapsfortellinger

angir dette samspillet mellom landskap og fortellinger. Landskapet er aldri konstant, men forandrer seg hele tiden gjennom en rekke prosesser – naturgitte eller menneskeskapte. Slik kan man si at landskapet rommer en rekke fortellinger allerede. Noen av disse er mer synlige enn andre.

En viktig forskjell på landskapsfortellinger og fortellinger i skrevet eller muntlig form er at de romlige fortellingene i motsetning til de verbale er lydløse, men vedvarende. Et landskap leses ikke fra høyre til venstre, eller fra start til slutt. Leseren/ betrakteren velger selv forskjellige punkt fra hvor de opplever landskapet, og står fritt til å ta pauser i betraktningen, få overblikk eller fordype seg i detaljer. Her ligger en viktig forskjell i dynamikken mellom forfatter og leser, for der forfatteren av verbale fortellinger utøver en fullstendig kontroll over det som fortelles, vil mer av denne kontrollen bli gitt leseren i romlige fortellinger. I romlige fortellinger vil det handle mer om å synliggjøre, for så å overgi kontrollen til leseren. Leseren vil dessuten måtte sette sammen sekvenser, fyller inn tomrom og omsette inntrykkene til mening. Egentlig kan man si at leseren tar delvis rollen som forfatter, eller forteller, da de fleste landskap er formet av

miljømessige og kulturelle prosesser – ikke enkelte individer. Tid er en sentral dimensjon i alle fortellinger, også landskapsfortellinger. Der verbale fortellinger ofte er lineære, vil de fleste landskapsfortellinger være kontinuerlige (continuous). Dette er fordi det i alle landskaper til en hver tid vil foregå en rekke forskjellige hendelser parallelt, i motsetning til en sekvens av hendelser etter hverandre (Potteiger and Purinton, 1998).

#### EKSPLISITTE OG IMPLISITTE LANDSKAPSFORTELLINGER

Landskapet rommer altså en rekke fortellinger i seg selv, men hvordan kan så landskapsfortellinger skapes? Vi kan snakke om eksplisitte og implisitte fortellinger. Eksplisitte fortellinger er ofte steder som har blitt designet for det formål å fortelle en historie. Et eksempel på dette er parken Stourhead i Wiltshire, England. Her er den spesifikke fortellingen om den trojanske helten Aneas overført til utformingen av landskapet. Heltens mange opplevelser på sin reise ved Middelhavet er gjenskapt i stien rundt innsjøen i hagen. Topografien, assosiasjoner og symboler benyttes effektivt for å formidle scener som utspiller seg underveis på reisen. Gjennom skulpturer og arkitektoniske referanser introduseres karakterer og plasser i den kjente fortellingen. En slik praksis for landskapsfortelling innebærer akkurat det, at

fortellingen er kjent for folk. De utallige referansene underveis på stien vil ikke gi mening til en som aldri har hørt fortellingen. Da parken åpnet på midten av 1700-tallet var dette en velkjent fortelling blant de øvre sosiale lag, skolert i klassisk litteratur. Dette forblir et relevant spørsmål ved utformingen av landskapsfortellinger, nemlig: vil de skjønne det? Som designer/landskapsarkitekt, og i dette tilfelle en direkte forfatter, kan man aldri garantere at de referanser og assosiasjoner som forsøkes skapes faktisk blir oppfattet av leser. Tilbake til innledningen av kapitlet og Viken (1993) sitt blikk på opplevelsen av turistattraksjoner, ser vi at dette knyttes opp til de forskjellige grundighetsnivåene og meningsbærende sidene ved stedet, som man vil ha ulik forutsetning for, alt etter kunnskapsbakgrunn og kulturbakgrunn. En kopi av Pantheon, som i Stourhead, vil umiddelbart skape en rekke assosiasjoner hos lesere som kjenner igjen formen på bygget som opprinnelig står i Roma. Noen vil derimot kun se et vakkert bygg, og kanskje plassere det stilmessige i en epoke som også gir noen assosiasjoner. Alt gir altså ikke lik mening for alle. Ofte handler det ikke kun om å ta en referanse eller ikke, men et mer komplekst spørsmål om hvilke fortellinger som fortelles, forskjellige versjoner av dem og hvilke som eventuelt ekskluderes. Dette

er i stor grad aktuelt der det er fortellinger om noe som har skjedd før, som skal fortelles. Altså historien til et sted.

En landskapsfortelling slik den i Stourhead, representerer noe som er importert og overført til landskap. Men, som Potteiger and Purinton (1998) påpeker, er mange fortellinger allerede implisitte, eller underforståtte, i landskapet. De er inngravert i landskapet via naturlige prosesser og kulturelle praksiser. Her er det viktig å påpeke at det ikke er snakk om fortellinger i den konvensjonelle betydningen, og ofte mangler de en individuell forfatter. Derfor er de også vanskelige å fange opp og identifisere. Et eksempel er de blå siloene i et jordbrukslandskap i Oley Valley, i USA. For mange av bøndene i dette landskapet representerer de et skifte i jordbruket i regionen, der mange ble tvunget til å legge ned driften. Siloene blir derfor kalt for "de blå gravsteinene". Som boken påpeker, var bøndene i denne regionen kjent for sin konservative holdning og motvilje mot forandringer, noe som også var delaktig i at mange måtte legge ned gården. I andre regioner, ble derimot de samme type blå siloene referert til som *de blå englene*, da de representerte nye jordbrukspraksiser som hadde gitt regionen et løft. I de to regionene finnes

altså to fortellinger, en om oppgang og en om nedgang, begge der de samme blå siloene står som symboler.

Ofte vil utformingen av landskapet inneholde mange av disse implisitte fortellingene, men det er gjort ubevisst av dem som står for utformingen, slik som landskapsarkitekten. I mange tilfeller ignoreres derimot landskapet selv, som medium for fortellingen, da fokuset ligger i den importerte fortellingen. En kontrast til dette er hvordan mange landskapsarkitekters arbeider med å avdekke effekten av vind, vann eller andre naturlige prosesser - som fortellinger i like stor grad som andre. Disse prosessene kan synliggjøres og demonstrerer at ikke alle landskapsfortellinger innebærer forhåndskunnskap for å leses (Potteiger and Purinton, 1998).

## **PRAKSISER FOR Å FORMIDLE LANDSKAPSFORTELLINGER**

Potteiger and Purinton (1998) presenterer i boken *Landscape narratives* det de kaller praksiser for å formidle landskapsfortellinger. Noen er benyttet bevisst og andre ubevisst av dem som har skapt dem, som landskapsarkitekter, byplanleggere,

arkitekter osv. Disse belyses via eksempler i forskjellig skala og landskap. Forfatterne understreker at praksisene ofte vil krysse og overlappe hverandre. Eksempelene som illustrerer hver av praksisene er hentet fra samme bok.

### **1. NAVNGIVNING (NAMNING)**

Den enkleste måten å forankre en historie til et sted er gjennom navngivning sier Potteiger and Purinton (1998). Å gi noe et navn - et sted, en vei, en by eller en plass, er å tildele det identitet. Kanskje er identiteten ennå ikke helt skapt, eller skaper en kobling til noe som har vært. Navn kan knytte fortellinger til steder via forskjellige navnepraksiser: navn og minne (mennesker eller hendelser), eksisterende, kjente fortellinger som gir stedet navn, eller i noen tilfeller stedsnavn som gir fortellinger.

### **2. SEKVENSER (SEQUENCING)**

Sekvenser henviser til "hvordan arrangementen av navn, elementer og hendelser - strukturerer mening, der hver del er forstått utfra det som kommer før og det som følger" (Potteiger and Purinton, 1998). Rekkefølgen betyr noe med andre ord. Overgangen i sekvenser kan være brå eller gradvis.



Bilde 1. Navngivning. Gateskilt i Glasgow refererer til historiske kobling mellom Skottland og kolonien Virginia i USA, grunnet tobakkhandelen.



Bilde 2. Sekvenser. Ross's Landing, i Chattanooga, er designet etter byen kronologiske historie, med ulike sekvenser nedover som representerer tidsepoker.

### 3. AVDEKKING OG TILDEKKING (REVEALING AND CONCEALING)

Å avdekke eller å tildekke deler av landskapet, enten gradvis gjennom sekvenser eller plutselig som et overraskelsesmoment, er en måte å skape spenning og nysgjerrighet på i fortellingen.

### 4. SAMLING (GATHERING)

Samlingen av en rekke elementer er effektivt i landskapsfortellinger. Samlingen kan ta form som en allegori, at elementene har en fellesnevner, eller symboliserer små versjoner av noe større, enten tanker og ideer eller land, regioner eller byer.

### 5. SKAPE ÅPNINGER (OPENING)

Åpning blir i boken beskrevet som praksisen som involverer måter som gjør steder responsive for kulturelle og naturlige prosesser. Denne praksisen er spesielt viktig sett i lys av den voksende trenden med lukkede fortellinger, som temaparker, kjøpesentre og gated communities, der fortellingen i høy grad er kontrollert av autoriteter og private eiendomsutviklere. Det handler om å gi grupper åpninger (muligheter) til å være med å bestemme fortellingen.



Bilde 3. I parken til det gotiske palasset Painshill, er avdekking og tildekking benyttet effektivt for å skape mystikk og spenning i langs stien gjennom parken

Bilde 5. I arbeidet med den nye vannfronten i Portland, et område preget av turisme og kommersialisering, er det skapt plasser for avlossing og sløying av fisk blitt slik at oppgraderingen av vannfronten ikke går på bekostning av de fiskerne som har det som arbeidsplass.



Bilde 4. Rometta i hagen Villa D'Este er en direkte kopi av byen Roma, i miniatyr.





## SYKKELRUTEN SOM LANDSKAPSFORTELLING

En hver sykkelrute er en fortelling. I denne oppgaven er det sykkelturen som er leseren. Sykkelruten går gjennom flere forskjellige landskap og kan ikke sies å ha en individuell forfatter slik gjennomdesignede steder som eksempelet Stourhead har. I arbeidet med å skape en sykkelrute til en god, helhetlig landskapsfortelling vil landskapsarkitektens rolle ta form som en medforfatter.

Som sykkelturen sykler man som oftest ruter foreslått og merket av aktører med friluft- og/ eller – næringsinteresser. Det er summen av opplevelser man har i løpet av denne ruten som gir historien. Denne historien kan like gjerne handle om monotone strekninger, få muligheter for rast eller skuffelsen over dårlig sikt til fossen man hadde forventninger om å oppleve på nært hold. Ved å ha et bevisst forhold til ruten som fortelling kan man bedre utnytte potensiale som ligger i de særegne ressursene på stedet og dermed tilrettelegge for gode, helhetlige ruter med gode sammenhenger og assosiasjoner. Særegne ressurser kan vel så gjerne være myter og spesielle hendelser som spektakulære fossefall og fjellfinder. Ved en slik tilnærming vil det være nødvendig å se de

materielle og immaterielle sidene av landskapet i sammenheng med hverandre (Lønning, 2004)

I en region vil det finnes mange fortellinger. Kanskje finnes det en hovedfortelling i bakgrunnen, den som forteller om de viktigste kreftene og hendelsene som har formet landskapet og gitt det særpreg. I tillegg vil det finnes utallige mindre fortellinger, ofte ikke like synlige for turen som besøker regionen. Spor fra historien kan gjøres levende og spennende om de settes inn i en sammenheng, og det er her landskapsfortellingen som tilnærming har sin styrke. De sporene som alene ikke ville vært så spennende får økt interessekraft i det de blir biter i en større fortelling. I arbeidet med å utvikle og skape gode sykkelruter for sykkelturen er flere yrkesgrupper involvert. Landskapsarkitektene har som sin styrke at vi er trent opp til å se helheten. Der andre yrkesgrupper har fokus på tekniske krav, å koble sammen reiselivsaktørene og attraksjoner i området og trafiksikkerheten når sykkelrutene planlegges, vil landskapsarkitektens bidrag i dette arbeidet handle mye om å se opplevelsen av sykkelruten ut fra et mer helhetlig perspektiv.



## TILPASSING AV METODEN

### TILPASSING AV METODE MÅ SKJE UT FRA MÅLSETNING

Som tidligere nevnt i presentasjonen av metoden er landskapsressursanalysen først og fremst blitt benyttet i regional skala for å identifisere ressurspotensial for verdiskapning og stedsutvikling. Denne oppgaven benytter den samme metoden i det som kan sies å være en uttesting og refleksjon omkring det metodiske verktøyet, men i en ny setting – sykkelruten. Det er selve målsetning med oppgaven å undersøke hvordan metoden kan frembringe et grunnlag for å skape helhetlige og gode sykkelopplevelser. For å kunne undersøke dette kreves en tilpasning av metoden. Det er altså behov for å finne nye, hensiktsmessige begreper for å beskrive landskapet utfra den målsetningen analysen har. Hva er så ressurser sett i gjennom et sykkelruteblikk? Kunnskapen fra de tre forrige kapitlene vil i dette kapitlet bli brukt til å tilpasse metoden, som videre skal benyttes i case-studien. Den kunnskapen jeg har om case-området har også vært med på å forme tilpassingen. Metoden består som sagt av to deler, landskapsanalyse og stadkjensleundersøkelse, nedenfor følger en gjennomgang av tilpasningen av de to delene.

### LANDSKAPSANALYSEN - OVERORDNET OG DETALJERT NIVÅ

“En landskapsanalyse har til hensikt å skildre og dokumentere stedets omgivelser, fysiske innhold og aktiviteter” (Clemetsen, 2012). I denne oppgaven refereres det ikke lenger til stedet, men til ruta. Ruta passerer derimot flere steder. Det er ruta som analyseres, og landskapet den passerer gjennom. I Direktoratet for Naturforvaltning og Riksantikvarens sin veileder for landskapsanalyse (2010) presenteres seks overordnede analysetema: landformer og vann, vegetasjonsdekke og vegetasjonsstruktur, arealbruk og bebyggelse, kulturhistorien i landskapet, kulturelle referanser, romlig - estetiske forhold. Disse hovedtemaene fungerer som en naturlig utgangspunkt for analysen. Det er disse analysetemaene sammen med kunnskapen om syklistenes landskapsopplevelse som danner grunnlaget for den tilpassede landskapsanalysen. Ved oppstarten av arbeidet med analysen ble det klart at det var behov for å dele den opp. Ruta går over en lang strekning på flere mil og for å gjøre analysen mer oversiktlig er den delt opp i to trinn. Første trinn, den overordnede analysen, tar for seg ruta i hele sin lengde, men fokuserer på de overordnede trekkene. Det er det ved opplevelsen

som fester seg umiddelbart, som er fokus. Neste trinn, den detaljerte analysen, går mer i detalj i en valgt delstrekning av ruta. Analysetemaene er de samme i den detaljerte analysen, men med flere opplevelsesdimensjoner/underpunkter som krever et helt annet fokus enn kun de overordnede trekkene. I begge de to trinnene resulterer analysen i en inndeling av ruta i sekvenser navngitt med *motiver*, basert på den identiteten og særpreget delstrekningen har. Landskapsressursanalysen, slik den har vært benyttet tidligere, har resultert i en inndeling av enhetlige delområder – der begrepet *landskapskarakter* benyttes for å uttrykke områdets særpreg. Motivet for sekvensene i denne oppgaven tilsvarer altså landskapskarakterbegrepet. Navngivning av motiv for en sekvens kan være et effektivt virkemiddel som fortellergrep, sett i sammenheng av tilnærmingen sykkelruten som fortelling. Motivene kan beskrive stemninger like mye som de fysiske omgivelsene i sekvensen, og uttrykke mer enn en typisk faglig og formell landskapskarakterbeskrivelse. Hvordan disse motivene forholder seg til hverandre er også viktigere enn i en tradisjonell landskapsanalyse, da de utgjør en dramaturgi for fortellingen og hver delstrekning må sees i sammenheng med hele ruta. Det er helheten som er det sentrale.

## **ANALYSENS ÅTTE HOVEDTEMA OG OPPLEVELSESDIMENSJONENE**

Som nevnt følger de to analysetrinnene samme analysetema. Desekstradisjonelle analysetemaene har tjent som utgangspunkt og blitt tilpasset sykkelopplevelsen av landskapet. Tilsammen inneholder den tilpassede landskapsanalysen åtte hovedtema. En gjennomgang av de åtte følger her. Koblingen til teorien fra litteraturstudiet diskuteres fortløpende.

### **1. VEIEN**

Veien er utgangspunktet for opplevelsen av landskapet som syklist. Plasseringen i landskapet og utforming påvirker i høy grad opplevelsen av sykkelturen. Begrepet "sykkelen som kroppslig utvidelse" (Wood, 2010) viser til den detaljerte registreringen av veiens underlag, topografi og kurvatur man erfarer som syklist. Er strekningen slitsom eller bedagelig, er stigningen jevn eller brå, består den av lange rette strekk eller krappe svinger i jevn rytme? (veiens linjeføring) Er veien en bred motorvei eller en smal gårdsvei, og hvordan føles underlaget? Lange nedoverbakker tillater høy fart som kan gi følelsen av eufori og fremdrift (van Duppen and Spierings, 2013) men få detaljer

i landskapet blir registrert i høy fart kontra en rolig tempo. I en tung oppoverbakke er synsfeltet smalt, da konsentrasjonen over den fysiske prestasjonen er høy, men om terrenget krever mindre fysisk prestasjon løftes blikket og man ser mer rundt seg. I tillegg vil følelsen av sikkerhet være en viktig del av opplevelsen, og påvirkes av mengden trafikk, oversiktighet og bredde på veien.

### **2. VANNET**

Metoden er tilpasset den ruta i case studien som den skal benyttes på. I dette tilfelle gir Kanalruta en sterk forventning om se vann. Det er kanalandskapet som gir landskapet mye av sitt særpreg og dominerer markedsføring av ruta. Spørsmålet om man faktisk kan se vannet fra veien blir derfor et viktig punkt i analysen. Kontakten med vannet avgjøres av plasseringen av veien i forhold til vannet, men også vegetasjon kan gjøre kontakten med vannet dårligere om den hindrer sikten. Formen på vannet spiller også inn. Er det et smalt kanalløp eller åpner seg opp som et stor vann?

### **3. VEGETASJON (OG DYRELIV)**

Vegetasjonen, både den i umiddelbart nærhet til veien, men også den som dominerer landskapet rundt, gir mye av stemningen i et landskap. Der løvtrær kan gi en gjennomsluttelig og luftig stemning, gir mørk og tett granskog en helt annen. Er vegetasjonen lys eller mørk, frodig eller karrig, er den ensidig eller variert? Dominert av høye eller lav trær? Om vegetasjonen går helt inn mot velen gir det følelsen av å være i en tunnel. Er den trukket noe ut på siden forandres følelsen til mer åpen. Er det et spesielt dyreliv i området?

1. VEIEN



KURVATUR



UNDERLAG



TERRENG



TRAFIKK OG BREDDE PÅ VEIEN

2. VANNET



KONTAKT VED VANNET



VEIENS Plassering

3. VEGETASJON



LYS OG MØRK



ENSIDIG OG VARIERT



TETT INNTIL ELLER NOE VEKK FRA VEGEN

Figur 3. De viktigste opplevelsesdimensjonene under hvert tema

#### 4. BEBYGGELSEN OG KULTURHISTORIEN I LANDSKAPET

Har landskapet strekningen går igjennom liten eller høy grad av menneskelige spor i landskapet? Er det ny bebyggelse eller gamle spor? Spor kan være lette å lese og fortelle om tidligere bruk og tradisjoner, eller de kan være subtile og vanskelige å få øye på. Noe har verdi ut fra estetikk, annet fra funksjon. Lønning (2004) skriver om hvordan “det som var” uttrykker seg i “det som er i dag”, så finnes det bebyggelse og kulturhistorie i landskapet som har blitt aktualisert i nyere tid?

#### 5. ROMLIG-ESTETISKE FORHOLD SOM PÅVIRKER SYKKELOPPLEVELSEN

En av de viktigste kontrastene i landskapene er mellom åpent og lukket. Skiftet fra en lukket skogstrekning til et åpent landskapsrom eller utsikt er en av reiseopplevelsens mest betydningsfulle effekter. Skala på landskapsrommene og bevegelsen i linjene gjennom landskapene er andre viktige forhold. Bratte fjellvegger kan gi en følelse av dramatisk mens store, duvende sletter gir følelsen av ro. Kontraster i landskapet som mørk/lys, åpent/lukket, høy/lav, rolig/dramatisk, ensidig eller variert – alle påvirker den stemningen landskapet får.

#### 6. SANSEINTRYKK SOM PÅVIRKER SYKKELOPPLEVELSEN

Litteraturstudiet behandlet hvordan syklende er i direkte kontakt med sine frie omgivelser, fri fra omsluttende materiale – og dermed utsatt for ekstra sterke sanseinntrykk (van Duppen and Spierings, 2013). Sol, vind, lyder og lukter i landskapet. Ikke alle lukter er positive, går ruta ved trafikkert vei kan eksos påvirke opplevelsen negativt.

#### 7. NØDVENDIG INFRASTRUKTUR

Sykkelturisme krever noe infrastruktur annet en kun tilgjengelig vei. Plasser for overnatting/teltning (dusjing) og steder å spise og handle inn mat og drikke er viktig forutsetninger. Eksisterende tilgjengelige rasteplasser, med mulighet for å sitte ned, sette fra seg sykkel og kanskje bade – er viktig infrastruktur for sykkelturisten.

#### 8. LENGDEN PÅ SEKVENSEN.

Lengden på sekvensene varierer, noen er flere mil, andre er kun et par km. Det som er betydningsfullt er at det skjer et skifte, slik at en sekvens oppleves annerledes enn den forrige og den neste.

Den overordnede landskapsanalysen tar som sagt for seg færre opplevelsesmomenter under

de åtte hovedtemaene, enn den detaljerte analysen. Se vedlegg for fullstendig skjema.

### **STADKJENSLE-UNDERSØKELSE**

*Stadkjensle*, eller *sense of place* på engelsk, kan beskrives som summen av opplevelsen av et sted (eller område). En opplevelse vil variere etter aktivitetsform og hvem som opplever det (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010). I denne oppgaven har aktivitetsformen vært sykling, og perspektivet for opplevelsen har først og fremst vært sykkelturisten sitt. Selvsagt benyttes sykkelruten også av lokalbefolkningen, de må slett ikke glemmes. Som tidligere nevnt vil et landskap betraktet av en turist, som gjerne ser det for første gang, være preget av et passerende blikk (Viken, 1999) og en jakt etter visuelle gisp (Urry, 1990). Fokuset på utsikter har sterke tradisjoner tilbake til 1800-tallet og turister vil ofte søke det som oppleves som autentisk og unikt for det stedet de opplever. Det samme landskapet er for lokalbefolkning ett hverdagslandskap det er knyttet en hel masse minner og personlige historier til. Det er ikke nødvendigvis samsvar mellom det turister opplever som flottest ved et landskap, og

---

4. BEBYGGELSE OG KULTURHISTORIEN



BEBYGGELSE ELLER NATUR



KULTURLANDSKAP

---

5. ROMLIG-ESTETISK FORHOLD



ÅPENT



LUKKET



UTSIKT

---

6. SANSEINNTRYKK



VÆR OG VIND



LYD OG LUKT

---

Figur 3. De viktigste opplevelsesdimensjonene under hvert tema

det lokalbefolkningen setter mest pris på. I andre tilfeller kan det de lokale verdsetter høyest være ukjent for de besøkende, fordi det ikke er gjort tilgjengelig eller synliggjort. Det passerende blikket sveiper fort, og noen ganger må en nysgjerrighet vekkes for å oppdage noe som krever mer enn et øyekast. Det kan derfor være verdifullt å undersøke de lokales opplevelse av landskapet når man tilrettelegger for sykkelturister.

I denne oppgaven har jeg to sett med briller, den ene er landskapsarkitektens og den andre er sykkel turistens. De to brilleparene overlapper hverandre til dels, men case studien tar for seg et landskap jeg stort sett ser for første gang. I arbeidet med landskapsressursanalysen av caset stod jeg altså uten de mange personlige minnene og opplevelsene knyttet til landskapet. Man kan lese seg opp på mye om et områdets historie og forhold – men det er en del man ikke kan lese seg til også. Via flere semi-strukturerte intervju med personer som bor og arbeider på noen utvalgte steder langs ruta var hensikten å bli kjent med og få tilgang til landskapet gjennom disse personenes opplevelse og forhold til det. For den overordnede analysen ble det gjort tre intervju/samtaler, med personer som varierte i alder, bakgrunn og

tilknytning til landskapet. En har landskapet som sitt arbeid, via en bedrift som tar imot turister, en er tilknyttet det lokale museet og en er aktiv i den lokale historielaget. De tre intervjuene ble foretatt separat, og på befaring i bil gjennom det aktuelle landskapet. Enkelte steder ble det gjort stopp når noe skulle vises frem. Hensikten med å foreta intervjuene ute i felt var for å kunne føre en samtale om det faktiske landskapet vi kjørte gjennom mens vi passerte det, ikke en bare om landskapet som har vært. Fortellinger og minner knyttet til det som sees i dag var spesielt interessant. Det var landskapet i umiddelbar nærhet til ruta som ble samtalt om, men i noen tilfeller ble det gjort avstikkere da intervjuobjektet mente det var noe verdt å vise frem. Hvert intervju ble gjort langs en egen strekning av ruta Ulefoss-Dalen. Hele den 120 km lange ruta ble ikke dekket i den forstand, men store deler av den. (Se vedlegg for fullstendige strekninger). Intervjuene varte 1-2 timer hver. De tre intervjuene ble gjort som en del av den overordnede analysen av ruta. Det er viktig å presisere at landskapsanalysen og stadskjensleundersøkelsen ikke fungerer som to separate deler av landskapsressursanalysen, men foretas parallelt og påvirker hverandre. Intervjuene gjorde meg oppmerksom på sider ved

landskapet jeg ikke hadde tenkt på som aktuelt for analysen, og ikke minst ledet meg inn på valg av delstrekning for fordykning. Kunnskapen jeg fikk fra intervjuene gjorde det lettere å se strekningen i sammenheng med resten av ruta. I trinn 2 av analysen, i den detaljerte analysen av den utvalgte delstrekningen, gjentok jeg intervjuemetoden med en lokalt bosatt som intervjuobjekt. Også her parallelt med landskapsanalysen.

Ved bruk av landskapspressuranalysen i regional eller kommunal skala har stadskjensleundersøkelsen i tillegg til å få frem verdifull kunnskap også en viktig funksjon ved bevisstgjøring rundt lokale ressurser og ikke minst mobiliserende. Igjen må den aktuelle analysens målsetning være utgangspunktet for tilpassingen av metoden. I denne oppgaven vil disse funksjonene være mindre viktig. Tidsbegrensning og omfang tilsvarer ikke en omfattende plan for stadskjensleundersøkelsen, hensikten har vært å få tak i de sidene av landskapet som kan være vanskelig å få tilgang til umiddelbart, men som kan ha verdi og videreutvikles i arbeidet med å skape gode og helthetlige sykkel turist opplevelser. Ideelt sett ville en undersøkelse som omfattet sykkel turist opplevelse av landskapet i caseområdet vært gjennomført, for eksempel



via en spørreundersøkelse. Dessverre er sykkelturnerings sesongen kort, og på grunn av progresjonen i oppgaven ble analysene utført i mars – tidlig mai, utenfor sesongen. Sykkelturistens opplevelse har derfor vært min egen, via befaring av utvalgt delstrekning på sykkel.

#### **KRITERIER FOR VURDERING OG VERDISSETING – HELHETEN STÅR SENTRALT**

Når hovedproblemstillingen i oppgaven er hvordan metoden kan bidra til å skape gode og helhetlige sykkelopplevelser er det nødvendig med drøfting av hva som menes med gode og helhetlige sykkelopplevelser. Landskapsanalysen gjennomgått ovenfor tar for seg en rekke tema med opplevelsedsdimensjoner som har blitt hevdet at påvirker sykkelopplevelsen. En ting er å registrere dem, men hvordan verdsettes og vurderes så opplevelsedsdimensjonene? Ta f.eks. kontakten med vannet, hvordan vurderes det at en god kontakt med vannet innenfor en delstrekning faktisk gis en høy verdi? Det samme kan sies om utsikt, eller områder med gammel og velholdt stabburbebyggelse langs strekningen. Svaret på dette er at denne verdissetingen bygger på sterke

tradisjonen innenfor landskaper og estetikk, og grunnleggende både som faglige og kulturelle kriterier. At synet av vann er positivt fordi det rett og slett er vakkert, er en sterk tradisjon innen estetikk. Det samme gjelder utsikt, eller velholdt stabburbebyggelse - det er så innprentet som vakkert og dermed verdifullt at en nærmere drøfting synes unødvendig. Da er det mer komplisert med de opplevelsedsdimensjonene som ikke faller naturlig inn under høy eller lav verdi. Et eksempel fra analysen er type vegetasjon, eller kurvaturen på veien. For hva er høyest verdi av løvskog og granskog, sett fra et opplevelsesperspektiv? Her er svaret mer sammensatt. Noen vil sannsynligvis foretrekke det ene fremfor det andre, men alt i alt kan vi si at kriteriene for å bedømme dette er relative. Det samme gjelder kurvaturen. Lange, rette strekk kan være behagelig, oversiktlig og nærmest meditativt, men holder det seg slik over lang tid blir det fort kjedelig, og en kurvatur der gir rytme og gradvis avdekker nytt landskap synes mer spennende. Her kan man altså snakke om relative kriterier, og med dette menes at flere av opplevelsedsdimensjonene må sees i sammenheng med helheten, og spesielt da hva som kommer før og det som følger etterpå. Slik kan man si etter en lang strekning gjennom mørk granskog, med en

stemning mange kanskje vil beskrive som trolsk, vil en strekning med lys og gjennomskinnelig løvskog verdsettes høyt, nettopp fordi det er noe annet etter en lang periode med granskog. Den samme identiske strekningen gjennom løvskogen ville ikke nødvendigvis oppleves som like verdifull om den kom etter flere km med lik løvskog. Rekkefølgen spiller altså en stor rolle i opplevelsen, og generelt kan man si at variasjon er noe som verdsettes som positivt landskapsopplevelsessammenheng. Landskapet erfares ikke som isolerte bilder, men oppleves i forhold til det man allerede har gått igjennom og ulike steder får betydning i forhold til hverandre. Bevegelsen gjennom rommet konstituerer romlige fortellinger skriver Grimstad Klepp (1999) som nevnt i et tidligere kapittel. Det er måten den romlige fortellingen legges frem på som gjør den verdifull. Noen ressurser er åpenbare, som en vakker utsikt eller en flott rasteplass, men viktigst i tankegangen rundt ressurser i denne sammenheng er helheten i fortellingen. Ressurser i denne sammenheng er altså ikke ensbetydende med fysiske elementer langs ruta.

Andre sentrale ord i verdissetingen er de to motsetningene overraskelse og forventning. Der sistnevnte handler om innfridde forventninger

skapt av markedsføring av stedet som turistmål, for eksempel. sikt til kanalen fra veien, handler overraskelse om introduksjonen av det uventede – og effekten som ligger i dette. Det kan være det positive overraskelsesmomentet i noe uventet, som en spesiell terrengformasjon eller en storslagen foss, rundt neste sving.

#### **HVEM ER SYKKELTURISTEN?**

Alle sykkelturnister ikke like. De har noe fellestrekk men også ulikheter. Noen synes aspektet ved selve treningen, å være i fysisk aktivitet, er noe av det viktigste ved sykkelferien. For disse vil høy fart, krevende terreng, følelsen av fremdrift og mestring være viktige aspekter ved opplevelsen. De har en annen landskapsopplevelse en familien som sykler rolig, med hyppige stopp. I denne oppgaven er det først og fremst sistnevnte gruppe sykkelturnister som er tenkt som målgruppe. Ikke bare familier, men turnister som fortrekker et roligere tempo, og ikke sykler med treningen som hovedtanke. Forslagene til tiltak vil formes også av dette.

#### **LANDSKAPSFORTELLINGEN SOM TILNÆRMING – HVA GIR STRUKTUREN PÅ FORTELLINGEN?**

Tilbake til begrepet landskapsfortelling, kan man spørre hvordan denne tilnærmingen som metodisk grep forholder seg til landskapsressursanalysen? Gjennom landskapsressursanalysen blir ruta og landskapets ressurser identifisert Videre kan man si at noen ressurser krever en synliggjøring eller eventuelt tilrettelegging. Ved å først identifisere ressursene som ligger i landskapet, både de materielle og immaterielle, kan man videre arbeide med å synliggjøre disse via utformingen av landskapet, og slik sette de inn i en helhetlig ramme. Spor fra historien kan gjøres levende og spennende om de settes inn i en sammenheng, og det er her landskapsfortellingen som tilnærming har sin styrke. De sporene som alene ikke ville vært så spennende får økt interessekraft i det de blir til biter i en større fortelling. Alle de opplevelsesdimensjonene som registreres i landskapsanalysen er del av fortellingen, terreng, solforhold, vegetasjon og underlag. Deler av disse kan hentes frem og forsterkes eller tydeliggjøres, og gjøre sykkelopplevelser bedre. Viken (1999) peker som tidligere nevnt på motsetningen som ligger i det romantiske turistblikket, ved at turnisten ønsker å oppleve det autentiske, i form av tradisjoner, gjenstander og kulturminner, men samtidig søker sammenheng og oversikt. Dette gir utfordringer

i tilretteleggingen, og ofte blir resultatet at " gjenstanden, stedet, eller lokal kultur blir konsumert som ikonisk og som detaljer, uten kontekstualisering og med begrenset forståelse." Lønning (2004) skriver om fokuset på sammenheng, fremfor kronologi. Som mennesker søker vi sammenhenger for å forstå verden rundt oss. Som turnister er forventningene om sammenheng ennå sterkere. Landskapsfortellinger som tilnærming i arbeidet med landskapsopplevelsen av sykkelruter kan fungerer som et grep for å bedre sammenhengen og kontinuiteten.





# DEL 3 - CASE STUDIE

KAPITTEL 5 - TELEMARSKANALEN

KAPITTEL 6 - SYKKELTURISME I KANALLANDSKAPET

KAPITTEL 7 - OVERORDNET ANALYSE

KAPITTEL 8 - DETALJERT ANALYSE

KAPITTEL 9 - FORSLAG TIL TILTAK, OG REFLEKSJON



## TELEMARKSKANALEN

Helt tilbake til vikingtiden har varer og mennesker blitt ført opp og ned Telemarkskanalen. Vikingene eksporterte brynestein ut av landet den gang kanalen kun var ett vassdrag og deler av ruta ikke var tilgjengelig med båt. I dag fraktes først og fremst turister i over hundre år gamle passasjerbåter. Fra kyst til dal, fra åpent hav til innland – glir, og tidvis skjærer vannet seg gjennom et variert landskap. Stigningen er derimot ikke stor, tettstedet Dalen innerst i kanalen ligger kun 72 moh.

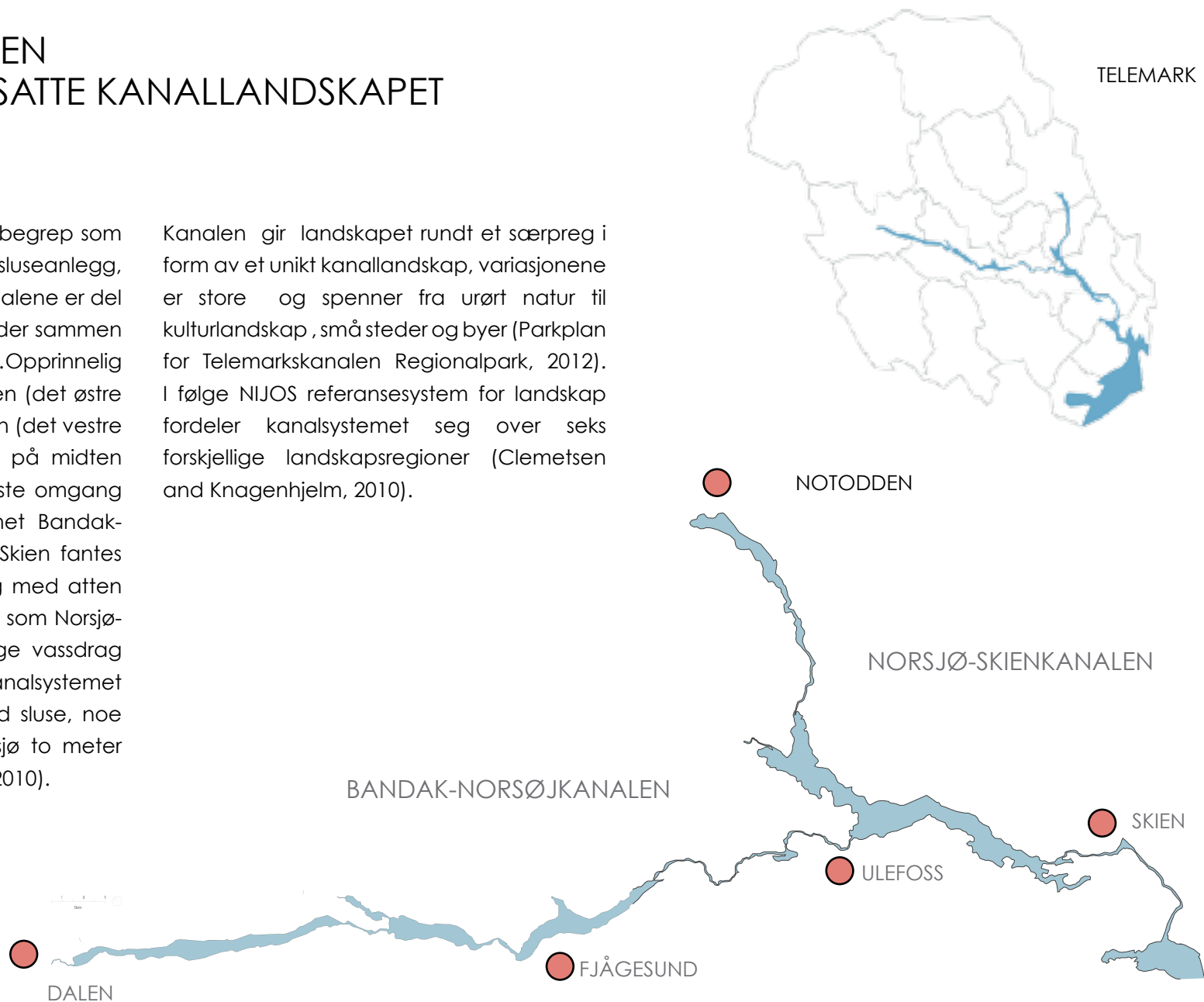


# TELEMARKSKANALEN OG DET SAMMENSATTE KANALLANDSKAPET

## KANALLANDSKAPET

Telemarkskanalen, et moderne begrep som referer til de to kanalene med sluseanlegg, ligger i Telemark fylke. De to kanalene er del av Telemarksvassdraget, og binder sammen storeinnsjøerogelveløpiområdet. Opprinnelig navngitt som Norsjø-Skienkanalen (det østre løpet) og Bandak-Norsjøkanalen (det vestre løpet). Førstnevnte ble bygget på midten av 1800-tallet og forbandt i første omgang Skien med Løveid. I 1892 åpnet Bandak-Norsjøkanalen og fra Dalen til Skien fantes nå til sammen åtte sluseanlegg med atten slusekamre. Det som refereres til som Norsjø-Skienkanalen består av naturlige vassdrag men er del av det tilrettelagte kanalsystemet ved oppdemningen ved Løveid sluse, noe som løftet vannspeilet på Norsjø to meter (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010).

Kanalen gir landskapet rundt et særpreg i form av et unikt kanallandskap, variasjonene er store og spenner fra urørt natur til kulturlandskap, små steder og byer (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012). I følge NIJOS referansesystem for landskap fordeler kanalsystemet seg over seks forskjellige landskapsregioner (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010).



Figur 4. Kanalnettverket i sin helhet

## FORTELLINGEN OM TELEMARSKKANALEN - TRANSPORTÅRE, TURISTATTRAKSJON OG KULTURMINNE

Selv om Telemarskanalen refererer til to kanalløp er det ofte Bandak-Norsjøkanalen folk tenker på når de snakker om kanalen. Det er her man finner seks av sluseanleggene, som i sin tid ble omtalt som enestående ingeniørkunst da de stod ferdige. I dag står Bandak-Norsjøkanalen som et levende, teknisk kulturminne (Ulsnæs, 2011). Allerede før kanalen med sine sluseanlegg ble bygget var Telemarksvassdraget enormt viktig for ferdsel og transport av varer. Den nevnte brynesteinen som ble rodd nedover fra Eidsborg i Dalen regnes som det første av en rekke varer som ble ført ned vassdraget. Malm og mineraler fra gruvedrift og etterhvert landbruksprodukter som smør og kjøtt ble fraktet nedover mot byene. Oppover kanalen ble varer som salt, i tillegg til nyheter og impulser fraktet motsatt vei. Mye på grunn av disse varene vokste Skien tidlig frem som et handelssentrum (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010). Den forskjellige bruken har formet landskapet til å inneholde de mange variasjonene Telemark er kjent for i dag. Tømmer må kunne sies å ha en ekstra betydelig rolle i bakgrunnen for at kanalen ble utbygd. På

1600-tallet økte prisene og behovet for tømmer, og man måtte hente tømmer fra lenger inne i landet. Det var store problemer knyttet til tømmerfløtingen. Både økonomisk tap og oppdemming av vannet var resultatet da tømmeret, opptil tusenvis av tømmerstokker, satt seg fast i de mange fossene og strykene. Dette gjaldt spesielt strekningen mellom Norsjø og Flåvatn. Både på 1700-tallet og 1800-tallet ble mulighetene for å gjøre fløtingen lettere i denne stekningen presentert, og skogseierne presset på. Å gjøre vassdraget farbart for både mennesker og dyr var dessuten også et argument. Kanalen med de seks sluseanleggene stod tilslutt klar for trafikk i 1891, og det var Ulefoss som ble knutepunkt for trafikken fra Vest-Telemark til Skien (Ulsnæs, 2011).

Det er ikke tvil om at Telemarskanalen har bidratt til å skape store verdier, både lokalt, regionalt og nasjonalt gjennom transport av varer. I tillegg til frakt av tømmer og mineraler spilte den en viktig rolle for det som la grunnlaget for den moderne industribyggingen på både Notodden og Rjukan. Men også for persontransporten har kanalen



Figur 5: Bandak-Norsjøkanalen,



Bilde 6. Dalen, innerst i Bandak-Norsjøkanalen



Bilde 7. Tømmerfløting





Figur 6. Oversikt over slusene langs Telemarkskanalen

spilt en viktig rolle. I dag fraktes fortsatt personer, rettene sagt turister. Med unntak av kraftproduksjon har kanalen i dag funksjon først og fremst som turistattraksjon (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012). Turistene har vært der siden starten. Åpningen av kanalen tiltrakk seg en rekke turister og mye av årsaken var de spektakulære sluseanleggene. Her hadde virkelig mennesket temmet naturen. I en tid da den moderne turismen fortsatt var noe relativt nytt, ga kanalen nå tilgang til en vakker og storslagen natur. Å reise for reisens skyld var noe nytt. Den nye kanalen var nå dessuten en viktig ferdselsåre fra Østlandet til Vestlandet. Fra Dalen innerst i Bandak-Norsjøkanalen gikk veien videre over fjellet til Vestlandet, og i Dalen vokste det frem flere praktfulle hotell som tok i mot velstående turister. Ikke bare nordmenn, men pengesterke europeere, til og med kongelige og datidens kjendiser fant veien (Ulsnæs, 2011). I dag står Telemarkskanalen som et fyrtårn for reiselivet i Telemark. I en kort sommersesong trafikkerer hovedsakelig tre rutebåter de to kanalløpene, i tillegg til en mengde private småbåter (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012). Kanalen er i dag et levende, teknisk kulturminne, opprinnelig og uendret siden 1891, med sluser som betjenes med håndkraft (Ulsnæs, 2011).



Bilde 9: Vrangfoss sluse, den største av slusene



Bilde 8: Kviteseidvannet



Figur 7. De seks kanalkommunene i Telemarkskanalen Regionalpark

## EN REISELIVSNÆRING I ENDRING – ETABLERINGEN AV TELEMARSKANALEN REGIONALPARK

På tross av sitt unike utgangspunkt med kanallandskapet og arbeidet som har vært gjort for å utvikle Telemarkskanalen som reiselivsattraksjon, synker besøkstallene i regionen. Både antall passasjerer på kanalbåtene og private båter er på et historisk lavmål. Årsakene til dette er flere. Manglende samarbeid mellom aktørene langs kanalen, spredde tiltak og få tiltak som binder kanalområdet sammen, er noen årsaker (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012). For å møte disse utfordringer ble Telemarkskanalen Regionalpark etablert i 2012. Regionalparkkonseptet er relativt nytt i Norge, men har eksistert i andre europeiske land siden 1960-tallet. Det beskrives best som "et

organisatorisk grep for å bedre samarbeidet om en bærekraftig forvaltning og utvikling av ressursene i en region." (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010). Telemarkskanalen Regionalpark har som formål å "øke områdets attraktivitet som reisemål og boplass, og få til vekst og utvikling i næringslivet gjennom foredling av de særpregede ressursene knyttet til Telemarkskanalen og kanallandskapet" (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012). Spesielt viktig er det at denne utvikling skal være i tråd med Den Europeiske Landskapskonvensjonen og det perspektivet på landskap som den representerer. I tillegg er det vesentlig at parkene er etablert ut ifra et "bottom-up" initiativ (Clemetsen and Knagenhjelm, 2010). Regionalparkens rolle er å være koordinator, pådriver og nettverksbygger i dette arbeidet. Etableringen baserer seg på et samarbeid mellom de seks kanalkommune Skien, Nome, Kviteseid, Notodden, Sauherad, Tokke og fylkeskommunen og Telemarkskanalen FKF (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012).

I arbeidet med å øke attraktiviteten som reisemål har Regionalparken en viktig oppgave i å samle og formidle kunnskapen om de landskapsressursene som finnes og videre skape helhetlige

reiselivsprodukter basert på de nye tendensene om krav til særpreg og opplevelser (Parkplan for Telemarkskanalen Regionalpark, 2012).

Som tidligere omtalt i forrige kapittel kan sykkelens gi tilgang til helt spesielle og minneverdige opplevelser i landskapet. Selve syklingens natur med intense sanseopplevelser og spontane stopp gjør at den egner seg godt til å oppleve det særegne og spesielle ved et sted (Svardal and Lønning, 2005). Opplevelsen av kanallandskapet varierer etter hvordan man beveger seg i det, bil, kanalbåt – eller sykkel. Sykkelturisme føyer seg fint inn i beskrivelsen av regionalparkens formål om å utvikle bærekraftige reiselivsopplevelser basert på de stedegne ressursene. Det finnes idag et eksisterende sykkelturismetilbud langs Telemarkskanalen, men regionalparken samarbeider med flere aktører med å utvide og utvikle dette tilbudet. I forbindelse med dette arbeidet vil det være interessant å identifisere de stedegne ressursene, men fra et sykkelturistopplevelsers-perspektiv. Dette for å skape helhetlige, gode sykkelopplevelser, men også for å tydeligere formidle hvordan opplevelsen av kanallandskapet fra sykkelsetet kan bidra til det allerede eksisterende reiselivet hovedsakelig basert på bil og kanalbåt.

## SYKKELTURISME I KANALLANDSKAPET

### UTVIKLING OG STATUS I DAG

Sesongen for sykkelturen i Norge generelt, også i Telemark, er kort, hovedsakelig fra mai/juni til august/september. Hovedruten, og selve grunnlaget for sykkelturen i Midt-Telemark, er den Nasjonale Sykkelruten nr. 2, kalt Kanalruta. Det var Syklistenes Landsforening som i 1996 utarbeidet forslaget til rutenettet, men det er fylkene som arbeider med å plassere rutene fysisk og med videre tilrettelegging. Nettverket av nasjonale sykkelruter binder sammen landsdelene og de største byene. De har som oppgave å vise frem attraktive landskap og holde seg unna de store trafikkerte veiene. Nettverket er en del av de internasjonale rutenettet nedover i Europa. Kanalruta i sin fulle lengde strekker seg fra Porsgrunn, langs Telemarkskanalen til Dalen og dermed videre helt til Stavanger ([www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)). Det er strekningen Ulefoss-Dalen med sine 115 km de fleste forbinder med ruten, da det er denne som har faktisk tilknytning til kanallandskapet. Da ruten åpnet i 1998 (Pers. med. fra Henrik Duus) ble den sterkt markedsført og strekningen trakk en stor mengde sykkelturister. Flere av overnattingstedene langs ruta er en del av Stiftelsen Sykkelturisme sin ordning Syklist Velkommen, der bedrifter som

oppfyller kriteriene om å være spesielt gode verter for syklistene får dette merket ([www.cyclingnorway.no](http://www.cyclingnorway.no)). I løpet av et par år dabbet dette derimot kraftig av og i dag beskrives sykkelturen som moderat (Pers.med. fra Pål Kleffegård). Telemarkskanalrittet som går fra Dalen til Lunde hver forsommer trekker flere hundre deltakere. Med et økende antall påmeldte siste fem årene var det i år i overkant av 700 som deltok ([www.telemarkskanalrittet.no](http://www.telemarkskanalrittet.no)).

I arbeidet med å utvikle sykkelturentilbudet i kanallandskapet har Midt- Telemarks Næringsutvikling i samarbeid med Telemarkskanalen Regionalpark nylig presentert en rekke nye ruter. Flere av disse har Lunde som utgangspunkt og tanken er å utvikle stedet som en basedestinasjon for sykkelturen, som et supplement til Kanalruta, der de baserer seg på dagsturer. Lunde ligger langs strekningen med sluseanlegg og har tilknytning til jernbane. Her finnes en av hovedaktørene langs Telemarkskanalen, Lunde Kanalcamping med utleie av sykkel, rett ved Lunde sluse (Pers. med. fra Siri.Hafnor) De nye rutene er skiltet, gradert etter hvor krevende de er og presenteres med kart på blant annet destinasjonsselskapet Visit Telemarks sine nettsider. Av disse rutene er Landskaper`n, med sine drøye

to mil den mest populære (Pers. med. Siri Hafnor). I tillegg til dette presenteres det flere ruter i tilknytning til kanallandskapet med startpunkt i Skien og Kviteseid også på nettsiden [telemarkskanalen.no](http://telemarkskanalen.no) Disse er ikke skiltet men kommer med nedlastbart kart og rutebeskrivelse.

Viktig å nevne om sykkelturen rundt Telemarkskanalen er at den er hovedsakelig basert på pakkereiser. Hovednettsiden for informasjon, [Telemarkskanalen.no](http://Telemarkskanalen.no) er et samarbeid mellom flere aktører, det fylkeskommunalt foretaket Telemarkskanalen FKF, Regionalparken og destinasjonsselskapet Telemarksreiser/Visit Telemark ([www.telemarkskanalen.no](http://www.telemarkskanalen.no)). På sistnevntes nettside selges flere pakkereiser, sykkelpakker, der kanalbåt kombineres med leid sykkel. Pakkene varierer fra båtturen helt opp til Dalen og sykkel ned, til kortere strekninger som Ulefoss-Lunde. Det er muligheter for å inkludere overnatting i pakken, og særlig grupper benytter seg av pakkene. De siste årene har VisitTelemark solgt omtrent 200 sykkelpakker årlig, den mest populære pakken går fra Dalen – Ulefoss ( Pers. med. fra Gina Olsen, Visit Telemark). I tillegg finnes flere private aktører som operer med pakkereiser for sykkelturister. Om man ønsker å sykle uavhengig av disse pakkene,



Bilde 10. Sykling i kanallandskapet

men likevel kombinere sykkel med kanalbåt, er det viktig å forhåndsbestille båt plass. Det er altså ikke et system med rom for mye spontanitet og fleksibilitet.

### **FREMTIDIGE PLANER FOR SYKKELTURISME**

Telemarkskanalen Regionalpark arbeider som nevnt med å utvikle sykkeltilbudet langs med, og rundt Telemarkskanalen. I en forstudie gjort i samarbeid med Stiftelsen Sykkelturisme beskrives en rekke potensielle tiltak for å gjøre Kanalruta mer attraktiv. Sentralt er endringen fra sykkelrute til opplevelsesrute. Med dette mener man at det må stimuleres til utvikling av servicetilbud og opplevelsestilbud langs med ruta, for å få sykkelturistene til å velge akkurat denne ruta men også for å få turistene til å bli lenger (Pers. med fra Pål Kleffegård). Infrastrukturen i form av merkede sykkelruter ligger der, nå ligger hovedutfordringen i å bygge opp gode aktivitetsprodukter langs rutene og markedsføring. Nye kart over Kanalruta blir gitt ut i løpet av juni 2014, og sykkelrutene legges fortløpende ut på nettsidene til Den Norske Turistforening, med beskrivelse av rutene. Arbeidet med bedriftene langs sykkelrutene står sentralt, og

det jobbes med å tilrettelegge for bedre løsninger for bagasjetransport når sykkel kombineres med båt, og sykkeltransport på buss/tog (Pers. med . fra Pål Kleffegård). De siste årene har Telemarkskanalen blitt markedsført via Innovasjon Norge sin Norgeskampanje, der området blir markedsført som en helhetlig satsing.

### **GJESTEUNDERSØKELSE – FORVENTNINGER OG ASSOSIASJONER TIL TELEMAR**

En gjesteundersøkelse gjennomført av Kaizen AS, på oppdrag fra Telemarkskanalen Regionalpark ble utført sommeren 2013. Undersøkelsen fokuserte først og fremst på campingturister, den turisttypen som dominerer i området, men også på såkalte aktivitetsturister, som driver med sykling, padling og vandring. Det må nevnes at utvalget for aktivitetsturistene var lite, så resultatene er derfor mer usikre. Undersøkelsen gir likevel en nyttig pekepinn på hvem turistene er og motivasjonen for reisen. Den viser at fordeling norske og utenlandske turister er omtrent 50/50, og den typiske turist langs Telemarkskanalen er godt voksen. Av de såkalte aktivitetsturistene oppgir rundt 80 prosent at de bedriver sykling som aktivitet, mot 40 prosent av

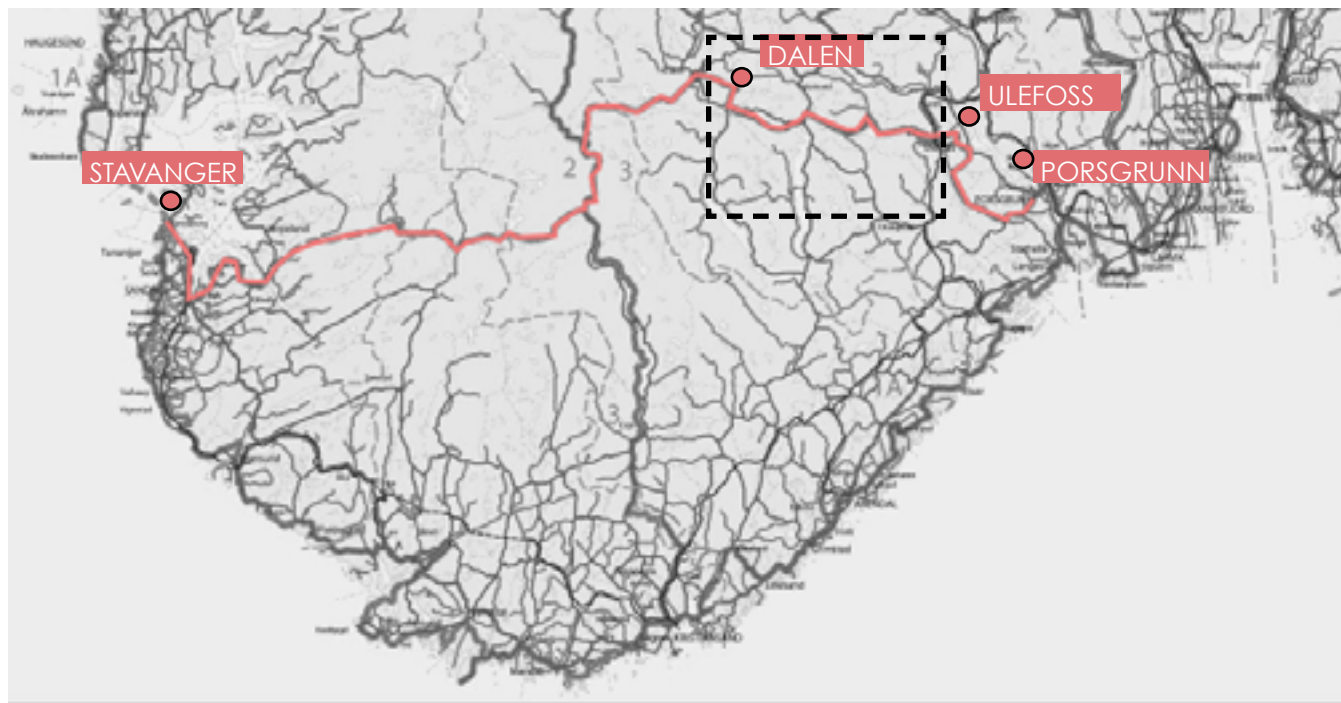
campingturistene. De som syklet etterlyste bedre skilting, turbeskrivelser, og tilgangen til mat og drikke (gjærne lokal mat) underveis. (Gjesteundersøkelse fra Telemarkskanalen, 2013).

Når det gjelder motivet for å legge reisen til Telemarkskanalen er de følgende fire på topp: 1) Oppleve natur og landskap, 2) Oppleve nye steder, 3) Oppleve fred og ro og 4) Oppleve teknisk kulturminne (sluseanleggene). Motivene på topp harmonerer godt med de assosiasjonene som oppgis i rapporten "Hva er Telemark – en gallupundersøkelse om assosiasjoner til Telemark og Midt-Telemark" utført av Telemarksforskning (Storm et al., 2009). Her har både folk utenfor Telemark og befolkningen i selve fylket deltatt. "Natur og landskapsopplevelser" sammen med "folkekultur" og "Telemarkskanalen" er alle sterke assosiasjoner. Sånn sett er Telemarkskanalen et reisemål turister generelt har sterke og klare forventninger til. Tilbake til sykkelturen i området handler også den om innfridde forventninger til det man skal se og oppleve på sykkelturen langs Telemarkskanalen. Nasjonale Sykkelrute 2 – Kanalruta, skaper allerede i navnet en forventning.

## NASJONAL SYKKELRUTE 2 - KANALRUTA

Nasjonale sykkelrute 2 strekker seg på tvers av landet, helt fra Porsgrunn til Stavanger. Navnet har den fått på grunn av strekningen som følger Telemarkskanalen. Det er derfor strekningen Ulefoss-Dalen de fleste forbinder med navnet, og som i størst grad markedsføres. Fra Ulefoss til Dalen går den 115 km lange sykkeløypa, tidvis i direkte kontakt med selve kanalen, og tidvis flere kilometer unna. Den åpnet i 1998 og ble kraftig markedsført de første årene etter åpning (Pers. med. fra Henrik Duus). Markedsføring av sykkelruta henter hovedsakelig sine bildemotiv fra strekningen Strengen- Ulefoss, der de seks sluseanleggene ligger som perler på en snor. Denne strekningen utgjør snau 20 km. De resterende i underkant av 100 km er mindre kjent.

Det vanligste blant sykkelturnisterne er å kombinere sykling med kanalbåt, og turen med båt helt opp til Dalen er den mest populære. Sykkelturen gjøres vanligvis på to eventuelt tre, overnattinger. Etter overnatting i Dalen er Vrådal og Kilen Feriesenter de naturlige overnattingstedene langs ruta om man følger dette tempoet. Lunde, 10 km fra



Figur 8. Nasjonal Sykkelrute 2, Kanalruta, med strekningen Dalen - Ulefoss innfelt i ramme

Ulefoss, har togforbindelse og er derfor et naturlig utgangspunkt for dem som ikke ankommer med bil. I Lunde er det mulig å leie sykler hos Lunde Kanalcamping.

### OMTALE AV STREKNINGEN DALEN - ULEFOSS

Beskrivelsen av ruta varierer noe mellom de forskjellige aktørene Syklistenes landsforening og Stiftelsen Sykkelturisme. Syklistenes landsforening ga karakteren 4/5 i sin omtale av ruta fra 2002. Av høydepunkter nevnes utsikten (etter tøffe stigninger), Dalen hotell, strekningen fra Vrådal til

Fjågesund, og Hogga sluse. Som minus oppgis at sykkelruta går relativt lite langs selve kanalen, de to tunge stigningene og at ruta går gjennom mye skog (Syklistenes Landsforening sine nettsider). I Stiftelsen Sykkelturisme sin beskrivelse omtales ruta som krevende, og det bemerkes viktigheten av å proviantere før en dagsetappe på grunn av få muligheter for innkjøp underveis. I tillegg til slusene blir Dalen hotell, lite trafikk og den rolige stemningen trukket frem som positivt (Stiftelsen Sykkelturisme sine nettsider).





## KAPITTEL 7

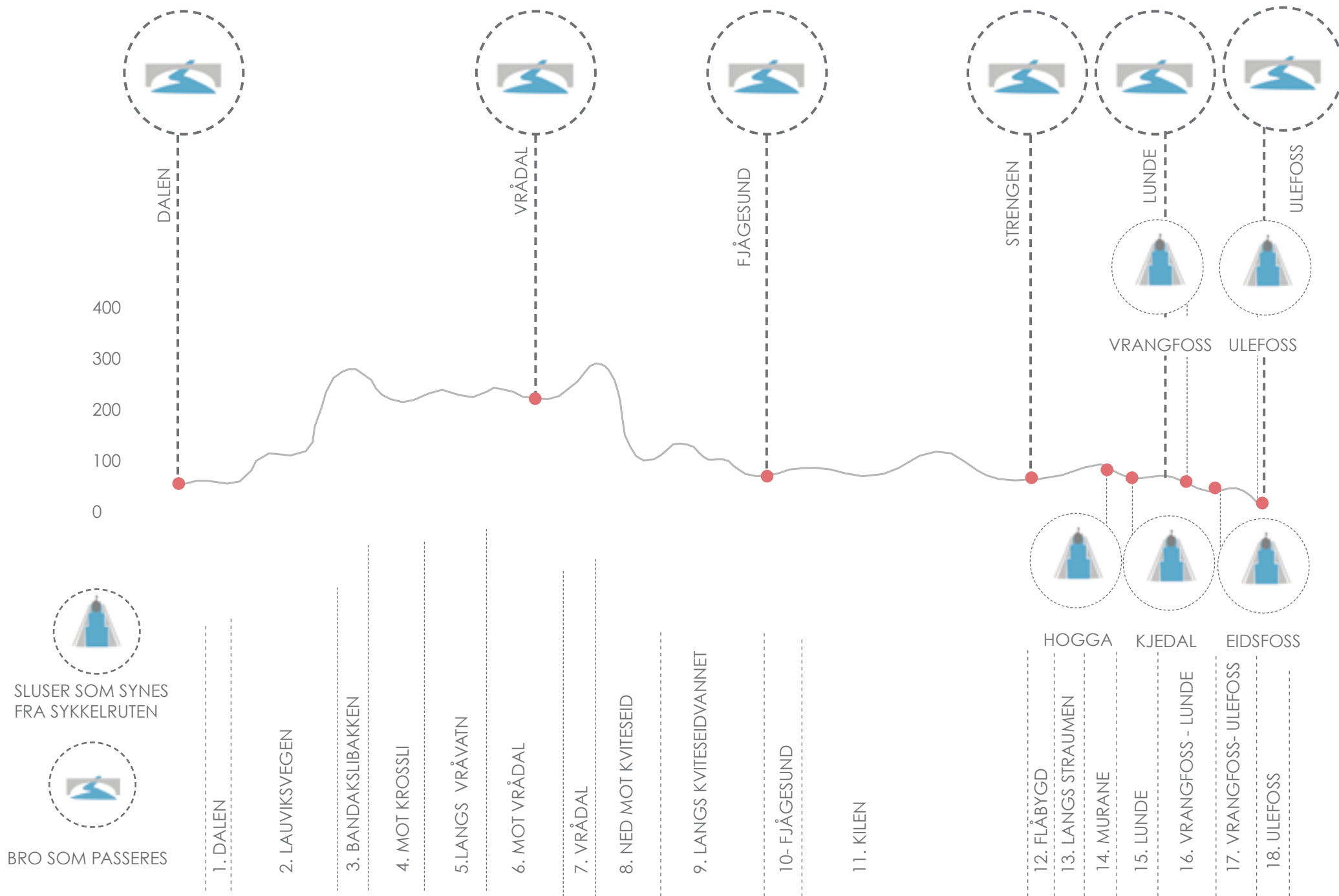
# OVERORDNET ANALYSE

Dette trinnet i analysen tar for seg den mest kjente delen av Nasjonal sykkelrute 2, fra Dalen til Ulefoss. Opplevelsen av sykkelruta forandres etter hvilken vei man sykler den, Via informanter har jeg fått vite at det er desidert flest som velger å starte sykkelturen i Dalen. Mange tar kanalbåten opp med sykler og sykler ned. Derfor tar også analysen for seg sykkelturen i denne retningen. Det som presenteres på de neste sidene er resultatet av den overordnede analysen. Ruta er delt opp i sekvenser som hver har sitt særpreg, og som skiller seg fra det som kommer før og etter. 56

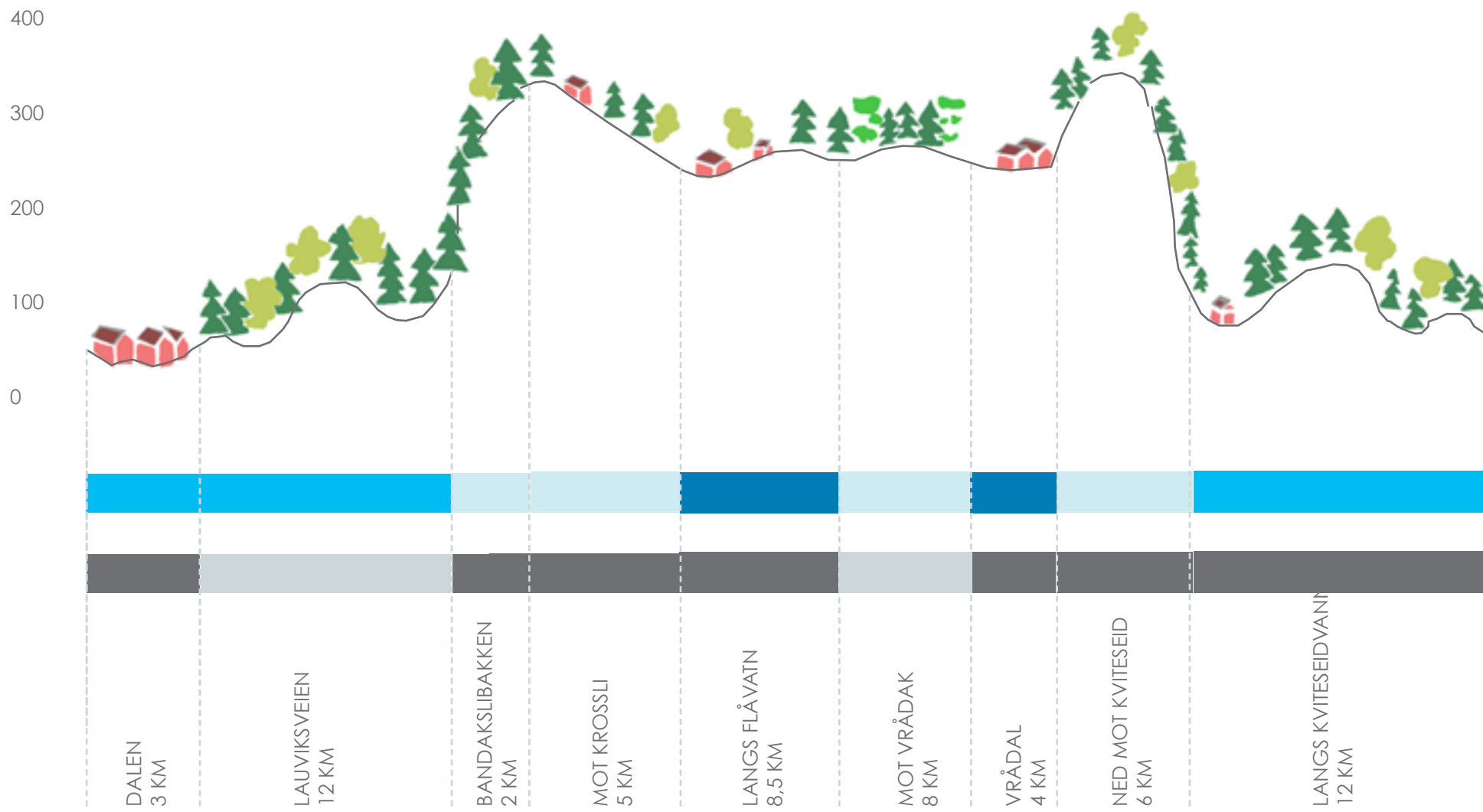
Essensen av dette særpreget uttrykkes i motivene for sekvensene. Den overordnede analysen presenteres som en reisefortelling, der sekvensene skildres i en muntlig, uformell tone, ment å skulle lese av turister. Valget om formidlingen av analyseresultatet er i tråd med tilnærmingen med å se sykkelruta som en landskapsfortelling. Jeg har derfor valgt å holde meg unna faguttrykk i beskrivelsene av landskapsopplevelsen. Det er hvordan man som syklist opplever ruta som er det viktige her. Størsteparten av ruta har ikke blitt syklet men befart med bil. Deler av beskrivelsene

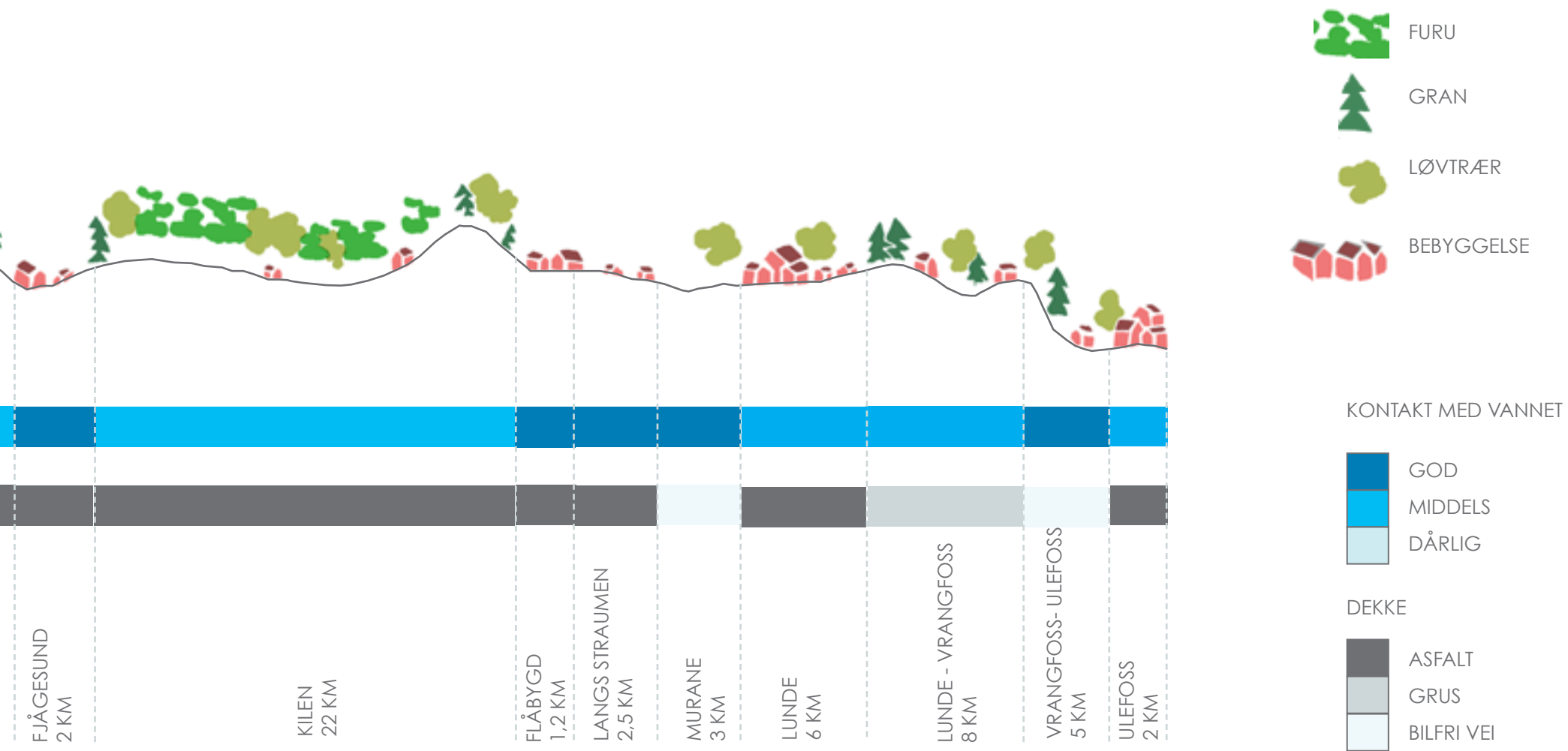
bygger altså på en tenkt opplevelse som syklist, på basert den kunnskapen jeg nå har tilegnet meg om emnet. Underveis krydres fortellingen med informasjon og historier om det som passerer. Dette er er kunnskap fra intervjuene/samtalene som ble utført som en del av metoden. Det må gjentas at nivået på analysen er overordnet, og det er de store trekkene og ikke detaljer som er fokuset i dette analysetrinnet. Fotoene er ment å vise det som *representer hele sekvensen*, ikke eksakte punkter langs ruta. Derfor er det heller ikke markert på kartet hvor de er tatt.





Figur 9. Strekingen Dalen- Ulefoss med, sekvenser, høyde og broer og sluser synlige fra sykkelruta





Figur 10. Strekingen Dalen- Ulefoss med sekvenser, høyde, vegetasjon/bebyggelse, dekke og kontakt med vannet



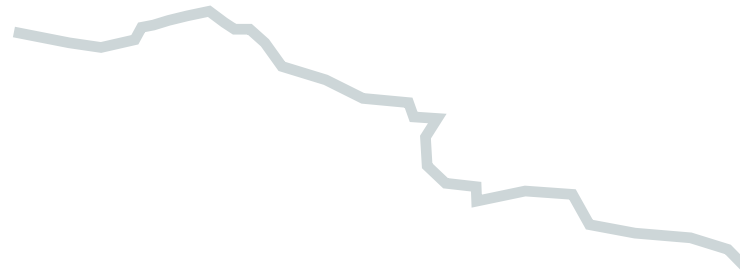
1. DALEN



2. LAVIKSVEIEN



3. BANDAKSLIBAKKEN



### 1. DALEN - 3 KM

*Storslagent startpunkt i nasjonalromantisk tradisjon*

Her innerst i fjorden starter sykkelturen, men har man havnet på Vestlandet ? Denne fjorden man ser utover fra Dalen brygge, med bratte, dramatiske fjellvegger med frodig vegetasjon kommer litt uventet på. Men så vakkert det er! Man skulle sannelig ikke tro at man var midt inne i landet. Med disse tankene sykler man fra brygga, og videre det flate, korte strekket gjennom det lille tettstedet bestående av lave hus. Selve bygda og husene her er jo ikke så spesielle, og gamle, ærverdige Dalen Hotell i sveiterstil, som skal være så flott, ser man ikke noe til fra denne veien. Vi sykler ned for å se bygget, det er det verdt. Om sommeren kryr det av turister som kommer med kanalbåt for oppleve landskapet her. Det har de gjort siden slutten av 1800-tallet, tenk her kom til og med Europas konger og dronninger. Tidemann og Gude kunne hentet sine motiv herfra, kanskje gjorde de det og. Men å kjøre gjennom Dalen er fort gjort, man passerer et elvedelta – og der var man plutselig ute. Heldigvis husket vi å kjøpe noe å spise og drikke, det kan bli lenge til neste gang.

### 2. LAUVIKSVEIEN - 12 KM

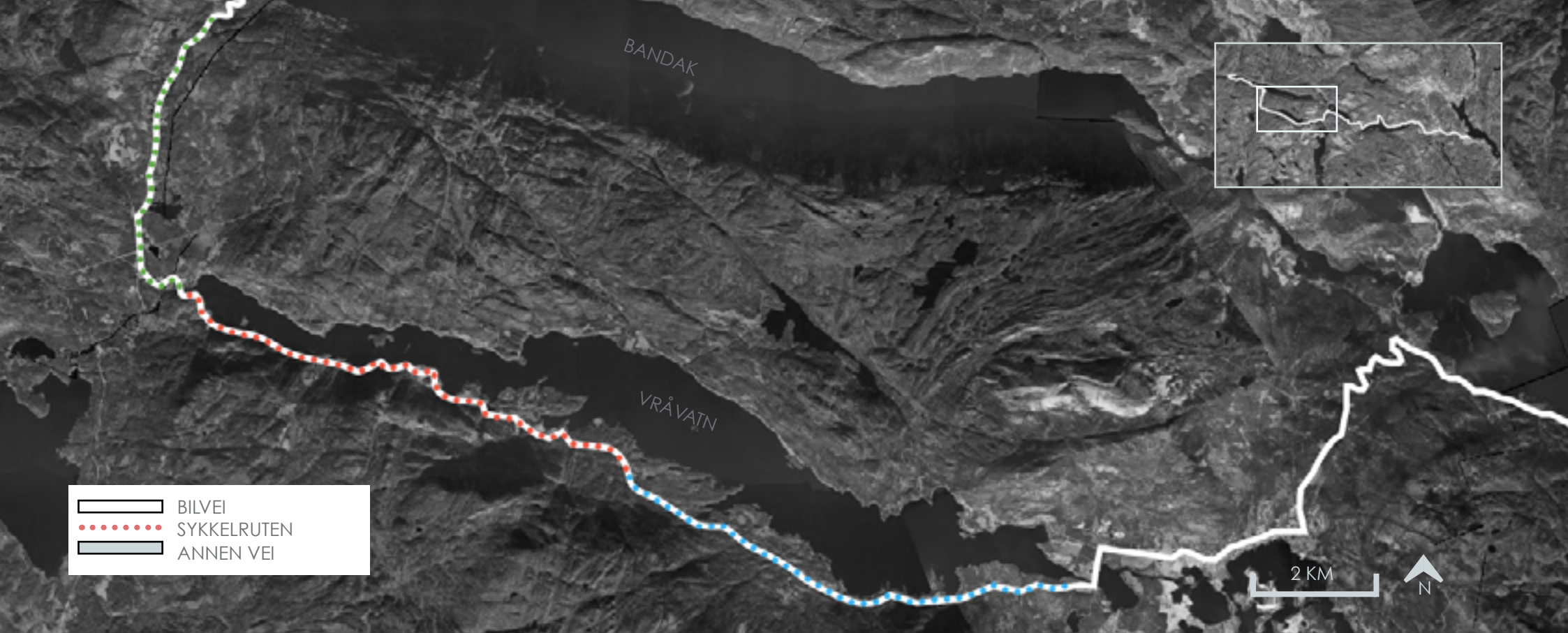
*På grus gjennom løvtunneler innrammet av dramatiske fjellvegger*

Sykkelen rister noe, overgangen til grus merkes, også på støvet som virvles opp når biler passerer. Heldigvis passerer bare to biler på over ti km, her kan man sykle i ro og mak på den smale veien. Vi sykler inn i en tunnel, ikke bare en liten tunnel sprengt gjennom fjellet, men en tunnel- av løvtrær! Selje og bjørk står så tett i tett inntil vegen at selv om det er vakkert skulle man ønske det var litt mindre. Man kan nemlig nesten ikke se vannet, Bandak ligger så nært så nært, men bare tidvis får man glimt av den store vannflaten. Veien slynger seg av gårde, noe bakker er litt tunge, men stort sett går det greit. De vakreste øyeblikkene kommer når man runder en sving og vegetasjonen er så tynn at man får et etterlengt utsikt mot fjorden. Frodigheten er enorm, lauvtrær nær vannet men i de mektige fjellsidene som duver over oss på begge sider av fjorden vokser den mørke granskogen og lager kontraster i mørk og lys mot bjørketrea. Det er skyggefullt mange partier, og nesten litt trolsk. De mange fjellformasjonene som omgir oss høyt der oppe har nok historier knyttet til seg om hvordan de fikk sin form. Bruset av små fossefall ned fjellsiden høres jevnlig. Plutselig åpner det seg opp og vi sykler rett gjennom et gårdstun med flere gamle, velholdte stabbur. Så er det inn i bjørketunnelen igjen.

### 3. BANDAOSLIBAKKEN - 2 KM

*I bratt sikksakk oppover granskogen på historisk veg*

Plutselig gjør veien en krapp sving og veien stiger brått. Om man vil kan man først ta den lille avstikkeren ned til Bandakslid brygge, som var en av de travleste bryggene langs kanalen en gang i tiden. De første bakkene er bare en smakebit på det som skal komme. Inn i granskogen bærer det på asfaltvei, og plutselig er Bandak langt der nede. Stigningen er fæl, virkelig fæl. Veien går i sikksakk oppover, det er en gammel vei - like gammel som kanalen. "Hekta", en utstikker av den gamle veikonstruksjonen er istandsatt som rasteplass, en særdeles verdsatt mulighet for en hvil. Videre oppover er det enkelte steder ryddet for utsikt ned til vannet og den mørke granskogen brytes opp med korte åpne partier. Litt bjørk ispedd granskogen lyser opp. Endelig flater det ut og vi er på toppen. Selv om strekningen opp ikke var lang, føles det sånn.



4. MOT KROSSLI



5. LANGS VRÅVATN



6. MOT VRÅDAL



#### 4. MOT KROSSLI - 6 KM

*Pusterom på solfylte sletter oppe på toppen*

Her oppe på toppen – ja det føles sånn- følger noen deilige rette, og ikke minst flate strekk. En og annen bil passerer, men det føles slett ikke utrygt. Fortsatt beveger vi oss vekk fra Bandak, og Telemarkskanalen, ikke et glimt av vann her oppe. Vegetasjonen synes plutselig så lav sammenlignet med de frodige store trærne nede ved vannet. Det er åpnere her oppe, solfylt, det føles nesten som om man får puste litt etter all oppoverbakke i granskogen. Og stille, ikke en lyd. 300 meter over havet sykler vi gjennom lav blandingskog som brytes opp av områder med lyng og myr. Et og annet gårdshus passerer, og plutselig er vi midt i en bjørkealle – hvem hadde ventet det! Siste kilometeren er nedoverbakke, før vi kommer ut på fylkesveien. Det er uvant å forholde seg til biler etter lang tid på nesten bilfri vei, men det er ikke lange biten, en km maks.



#### 5. LANGS VRÅVATN - 8,5 KM

*Humpetitten, humpetatten mellom gårdene langs vannkanten*

Plutselig ser man vann igjen! Store Vråvatn, som strengt tatt ikke er en del av det offisielle kanalnettverket, åpner seg ut foran oss, og de første kilometerne sykler man helt nede ved vannkanten. Sikten til vannet er god og vegetasjonen er ryddet flere steder. På andre siden av vannet går fylkesveien som tar det meste av trafikken rundt vannet. Vi sykler på flate strekk på grus med merkbare riller, som ett vaskebrett. Rillene blir etter hvert enerverende, sykkelen rister av gårde. Et par vakre gårder med store gressletter ligger spredt i det åpne landskapet, og fjellene rammer inn landskapet rundt vannet med store, runde, rolige silhuetter. Vekk er de bratte fjellssidene og dramatikken vi husker fra Dalen.



#### 6. MOT VRÅDAL- 8 KM

*I småkupert terreng gjennom granskogtunneler og hogstfelt*

Så er det inn igjen i granskogen. Veien ligger ikke lenger nede ved vannet, det synes bare i et par korte øyeblikk der landskapet åpner seg opp ved et av de mange hogstfeltene som gir utsikt ned til vannet. Vegetasjonen er tett og mørk, først og fremst granskog. Trærne ligger i store strekk nesten helt inntil vegen noe som gir følelsen av at vi at sykler i en skogskorridor. Men så skjer det noe, brått brytes granskogen opp av lange strekk med furuskog. Fortsatt står de tett inntil veien, men de høye, tynne furustammene med de delvis luftige kronene er en befriende kontrast fra den mørke granskogen. Furu stammene gir en nesten sakral stemning. Vekslingen mellom gran og furu forsetter over flere km. På noen punkt på ruta opplever vi "åpenbaringer" naturskjønne utsikter mot de snøklede fjelltoppene åpnebarer seg rundt en sving. De kommer uventet på, som små gavepakker, dessverre er de få. Etter hvert gir den enerverende vaskebrettgrusen seg og etter nesten to mil på denne føles den jevne asfalten deilig og behagelig. Vi nærmer oss Vrådal, der overnatting og muligheter for mat venter. Tanken på et ventende godt måltid er motiverende det siste stykke av dagen og gjør de siste kilometerne gjennom skogen litt lettere.



7. VRÅDAL



8. NED MOT KVITSEID



9. LANGS KVITSEIDVANNET





## 7. VRÅDAL - 4 KM

*I et åpent landskap omgitt av snødekte fjell venter mat og hvile*

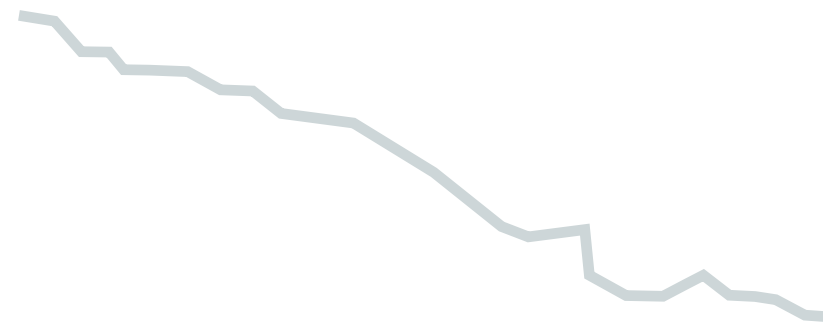
Overgangen til Vrådalen er langsom, ikke brå. Gradvis erstattes skogen av jordbrukslandskap og bebyggelse, og vannet skimtes mer og mer. Først enden av Vråvatn, så vannet Nisser, heller ikke dette vannet er en del av kanalsystemet. I det man passerer broa over Storstraumen, elveløpet som binder de to vannene sammen, er landskapet åpnet seg helt opp og man har godt overblikk. Fjellene omkranser bygda, med sine runde, nesten flate linjer. Nissers mange små og store øyer gjør at utsikten mot vannet ikke er den store vannflaten som ved Vråvatn. Videre langs det to kilometer lange rette strekket på fylkesvei inn mot selve bygda har man fin utsikt til vannet. Selve bygda består av en rett gatestripe med et par butikker, sølvsmed, bensinstasjon, camping og flere hotell. Straand Hotell ligger der med sin femte Straand-generasjon som eiere. Løfter man blikket sees skisportanleggene Vrådalen er kjente for, de er synlige i fjellsidene sammen med de har mange hyttene. Etter første dagen av sykkelturen venter middag og hvile i vakre omgivelser.



## 8. NED MOT KVITSEID - 6 KM

*En siste kraftanstrengelse før den etterlengtede nedstigningen fra fjellet*

Har man syklet en lang oppoverbakke, vil man få en lang nedoverbakke. Starten på dagen er ei kneik av en motbakke. Man begynner virkelig å lure på når belønningen for gårsdagens kraftanstrengelse opp Bandakslibakken skal komme. Igjen sykler vi vekk fra vannet, og igjen inn i skogen. Etter noen rette strekk på toppen starter endelig nedoverbakken. Nedstigningen fra fjellet mot Kviteseid gir storlagen utsikt til Kviteseidvannet der nede. Sammenlignet med veien opp Bandakslibakken, går veien i serpentinersvinger i noe mindre mørk og lukket skog. Vegetasjon som består av blandingsskog, med gran og bjørk, er ryddet et godt stykke inn fra veikanten. På grunn av de mange svingene og biltrafikken på fylkesveien føles det for første gang litt utrygt. I det man nærmer seg bunnen av nedstigningen merker man seg at vegetasjonen igjen er frodig og storvokst, nesten lik den i Dalen.



## 9. LANGS KVITSEIDVANNET - 12 KM

*I skyggen av bratte, fjellsider, tunneler og sjøorm.*

Vel nede er det første som møter oss i bunnen av bakken Kviteseid bygdetun med sin samling av flere hundre år gamle stabbur og gårdsbygg. Ruta går ikke innom selve Kviteseid, men forsetter langs med Kviteseidvannet. Igjen ligger veien helt nede ved vannet i lange strekk av gangen, men sikten er fullstendig sperret av den gjengrodde lauvtre- og granvegetasjonen. Det er frustrerende å kun få sett ut mot vannet ett par ganger i løpet av de rundt 13 kilometerne langs vannet. Ruta er småkupert med enkelte harde bakker. Følelsen av å være i mørket er sterk, vi sykler tett inntil en bastant fjellvegg som ruver over oss. Turen går videre gjennom skyggefullt strekk, mørk vegetasjon, to mørke, litt spennende tunneler og flere høye veiskjæringer. Noe av den samme dramatikken i landskapet som i Dalen, går igjen her. Heldigvis er bilene få, man får sykle nesten helt uforstyrret. Det mange kanskje ikke er klar over er at også Kviteseidvannet hadde en sjøorm. Mens de i Seljord, på andre sidene av fjellene, er stolt av sjøormen sin, måtte de i Kviteseid bli kvitt den. Den sperret veien anngrep. båtene. Via en voldsom aksjon fikk de lokale lurt i ormen noen hasselteiener som visstnok skal ha gjort at den gikk i lufta. Området regnes nå som trygt igjen, heldigvis.



10. FJÅGESUND



11. KILEN



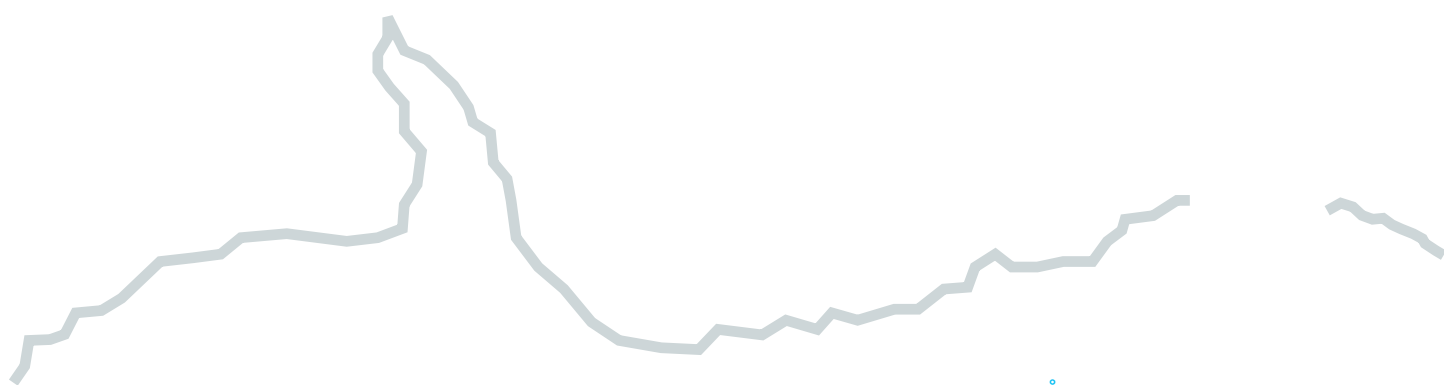
12. FLÅBYGD



#### 10. FJÅGESUND - 2 KM

*Fjågesund åpner seg, fra skygge til lys, fra lukket til åpent*

Hvor godt er det ikke, etter en lang strekning i skyggen av bratte fjellvegger, å komme ut i det åpne. Med rolige, duvende åkerlandskapet og en staselig gård praktfullt plassert på en høyde lever Fjågesund opp til navnet sitt. Fjåg- betyr nemlig fin, eller vakker. Den bittelille bygda ligger i et skålformet landskapsrom rammet inne av fjell. Vest for bygda ruver en rett og høy fjellvegg, som gir en mektig stemning. Denne dramatiske veggen rammer inn bygda på en markant og spesiell måte og står i sterk kontrast til kulturlandskapets myke linjer. Her stopper kanalbåtene på vei opp og ned sammen med de mange småbåtene som har tatt turen opp kanalen. Etter to små kilometer har vi passert Fjågesund.



#### 11. KILEN - 22 KM

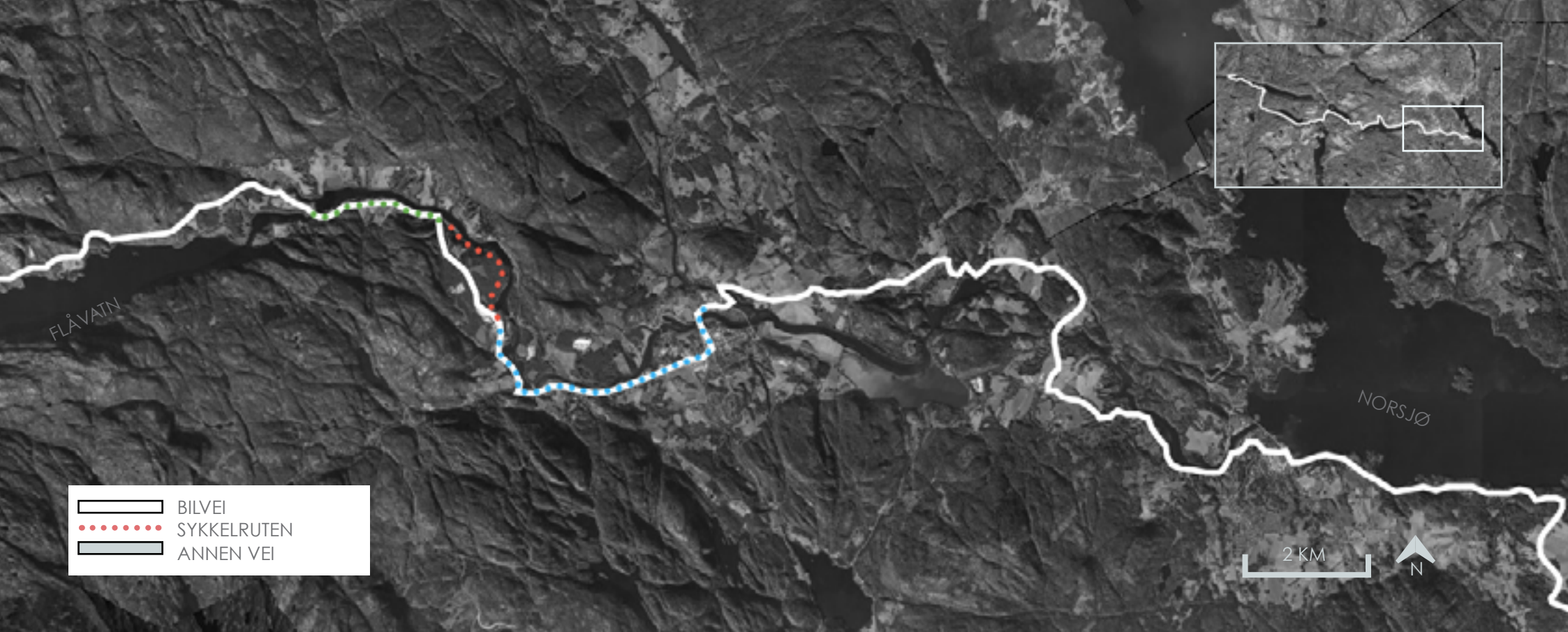
*Høyt og lavt mellom furu og svaberg i Kilens fredfulle atmosfære.*

De første kilometerne etter Fjågesund sykler vi helt nede i vannkanten, der bjørkevegetasjonen er tynnet så utsikten ut over Flåvatn er god. Videre beveger vegen seg opp i terrenget og vekk fra vannet, og lenge ser vi ikke antydning til utsikt. Vegetasjonen står som en vegg langs med veien. Plutselig slår det oss at det er første gangen siden starten av turen at furu er det dominerende treslaget. Landskapet er knausete og skrint og ofte går veien høyt over vannet med bratte urer på ytterkanten av veien. På andre siden av kilen ligger tettstedet Kilen, en neve hus fra femtitallet. Det er få spor av mennesker, og få biler. Vi passerer Kilen camping, her velger mange å overnatte før de tar de siste milene ned til Ulefoss. Neste dag sykler vi videre. Etter hvert blir det merkbart mer terreng og noen av de siste bakkene blir vi nødt til å trille opp. Gledelig nok er sikten ut mot Flåvatn merkbart bedre, over flere kilometer er det ryddet vegetasjon på enkelte punkter. Noen strekk går veien igjen helt nede ved vannet, og en mengde utstikkere med svaberg ser ut som fine plasser for et stopp og et bad. Ennå en campingplass passeres, også den ligger vakkert til ned mot vannet. Alt er rolig og fredelig.

#### 12. FLÅBYGD - 1,2 KM

*Overgang fra natur til kultur*

Så åpner Flåbygd seg opp, med sitt kulturlandskap med sauer, flotte gårder på høyder og enkelte blomstrende frukttrær. Etter lange strekninger nesten uten bebyggelse fortøner nok Flåbygd seg større enn den er. Egentlig er det bare et par gårder. Fjellene er ikke like høye og ruvende lenger. I glimt på høyre side ser vi at nå snevrer Flåvatn seg inn til ett elveløp, nå er det slutt på de store vannene. Vi aner at kanalløpet med slusene er nær. Ved Strengen bro stopper vi og ser ned på Strengen Brygge, en idyllisk byggeplass og sandstrand perfekt for en rast.



13. LANGS STRAUMEN



14. MURANE



15. LUNDE



### 13. LANGS STRAUMEN - 2, 5 KM

*Spør fra livet langs kanalen - slik vi har forestilt oss det - trer forsiktig frem*

Vi sykler videre med en følelse av å være *nede*. Nå venter ingen flere tunge stekninger med blodsmak i munnen. Ikke mer voldsomt opp og ned, fra nå er det mer jevnt. De neste kilometerne på sletta langs elva går som en lek og man tar seg tid til å få med seg detaljene i de vakre trebygningene på begge sider av elveløpet, Straumen. Sporene etter det gamle livet med kanalen blir flere, spor vi gjenkjenner fra historiene vi har lest og hørt. Langs elvebredden står blant annet flere gamle brygger. Vi nyter det bedagelige tempoet og terrenget.



### 14. MURANE - 3 KM

*En kort og stemningsfull reise tilbake i tid og første møte med slusene.*

Så tar vi av fra bilveien og inn på det vi fort forstår er en av de vakreste strekningene på hele turen. Her har ikke bilene adgang. Helt nede ved kanalen, bygd opp på en vakker steinmur og med stabbesteiner som autovern slynger den gamle veien fra 1850-tallet seg i vakre kurver bortover. Dette er en del av den opprinnelige veien fra Ulefoss- Strengen. I et par kilometer er det bare vannet, trærne og denne vakre veien som betyr noe. Det føles som å trå inn i en egen liten lukket verden. Nesten magisk. Så rolig og stille. Noen padlere passerer på vei oppover kanalen. Det kan ikke vare evig. Strekningen er kort men desto med verdsetter vi den. Murane ender ut ved Hogga sluse, den første av de mange slusene vi vet kommer nedover langs ruta nå. Den store konstruksjonen er både fascinerende og vakker. Vekker den slike følelser i dag kan man jo bare tenke seg hvordan det var da de den ble bygd for over 100 år siden. Når vi triller av grusen og inn på asfalt og bilvei igjen er det med et ro i sjelen og forventningsfull over de mange "highlights" vi vet venter oss.



### 15. LUNDE - 6 KM

*Side om side med bilene ned sletta mot Lunde og vekslende sikt til kanalen.*

Vi sykler videre på den åpne sletta ned mot Lunde, først stykket helt nede ved kanalen der kanalbåtene passerer oss. Det siste stykket mot Lunde går gjennom jordbrukslandskap og småhusbebyggelse, her er ikke kanalen lenger synlig for oss. Vi vet at Lunde sluse ligger bak bolighusene, bare 500 meter unna om vi ønsker å sykle nedom. Det er uvant å passe seg for biler etter alle strekkene hvor vi har fått sykle i fred og ro. Her passerer bilene i høy fart. I Lunde er det tog -og bussforbindelse til Oslo og Skien, mange turister starter turen sin her. Men vi skal videre helt ned til Ulefoss. Vi kjøper drikke i Lunde, mulighetene for det har ikke vært der siden vi passerte campingen på Kilen. Turen går gjennom hovedgaten og over broa, vekk fra bilveien og inn på grusveien.



16. LUNDE - VRANGFOSS



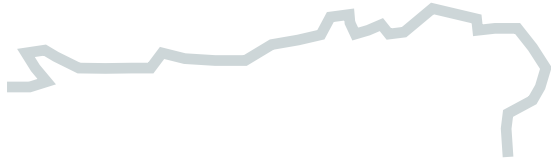
17. VRANGFOSS-ULEFOSS

Bilde 11.



18. ULEFOSS

Bilde 12.



#### 16. FRA LUNDE TIL VRANGFOSS - 8 KM

*På smale grusveier, vekslende mellom skog og vakre gårdsmiljø*

De neste kilometerne går på gårdsvei gjennom et idyllisk landskap. Det veksler mellom korte strekk gjennom skog med gran og bjørk og kulturlandskap. Veksler mellom åpent og lukket. Av og til ser vi elva. Gårdene er vakre og velholdte og linjene harmoniske og rolige. Fortsatt er terrenget behagelige flatt, og krever ingen store anstrengelser. Grusen virvler opp noe støv når biler passerer, men det er ikke ofte.



#### 17. VRANGFOSS TIL ULEFOSS - 5 KM

*Forventningene innfris - spennende nærkontakt med slusene uforstyrret av biler*

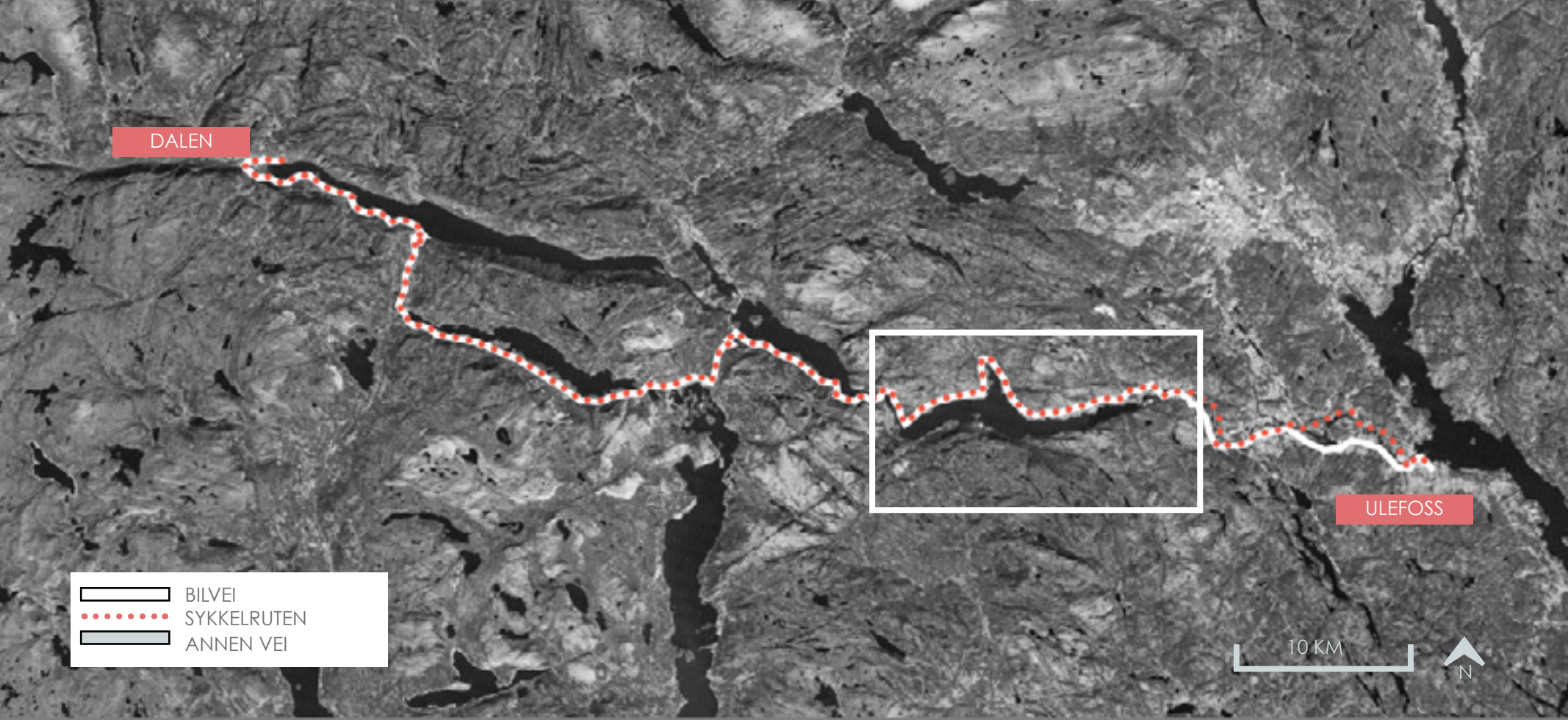
Så er vi der, ved den staseligste slusen av de alle, beskrevet som juvelen i kanalanlegget, Vrangfoss. Slusen går over flere kammer som åpnes med håndkraft av de mange ungdommene som har det som sommerjobb. Vi blir stående å se på prosessen når en av kanalbåtene skal løftes de mange meterene opp. Det yrer av folk, både ved slusen og på kafeen som ligger vakkert til på siden av kanalen i den gamle slusemesterboligen. Parkanlegget rundt er velholdt med gamle, store trær. De neste kilometeren går på bilfri vei nedover rett ved kanalen. Her er det så mye å se på, så mye som skjer, strekningen føles tettepakket sammenlignet med de lange strekningen ihelt starten av ruta. Terrenget holde seg flatt og bedagelig. Noen steder må kanalen krysses på selve slusemurene, spennende!



#### 18. ULEFOSS - 2 KM

*Verdig avslutning i tidligere knutepunkt for kanalenfortellingen*

Vi kommer ut på Ulefoss sluse. Ulefoss med sin viktige historie innen industri har staselige trebygninger og jernverk. Overdådig Ulefoss hovedgård ligger staselig til med kuppelen sin på en høyde og minner om en storhetstid. Vi forsetter ned til Norsjø åpner seg opp foran oss. Noen mil nedover langs Norsjø ligger Løveid og Skien sluse. Nasjonale sykkelrute 2 er skiltet helt ned til Porsgrunn. Vår tur slutter her. Når vi tenker tilbake på landskapet vi har syklet gjennom er det variasjonene som sitter igjen.



## KAPITTEL 8

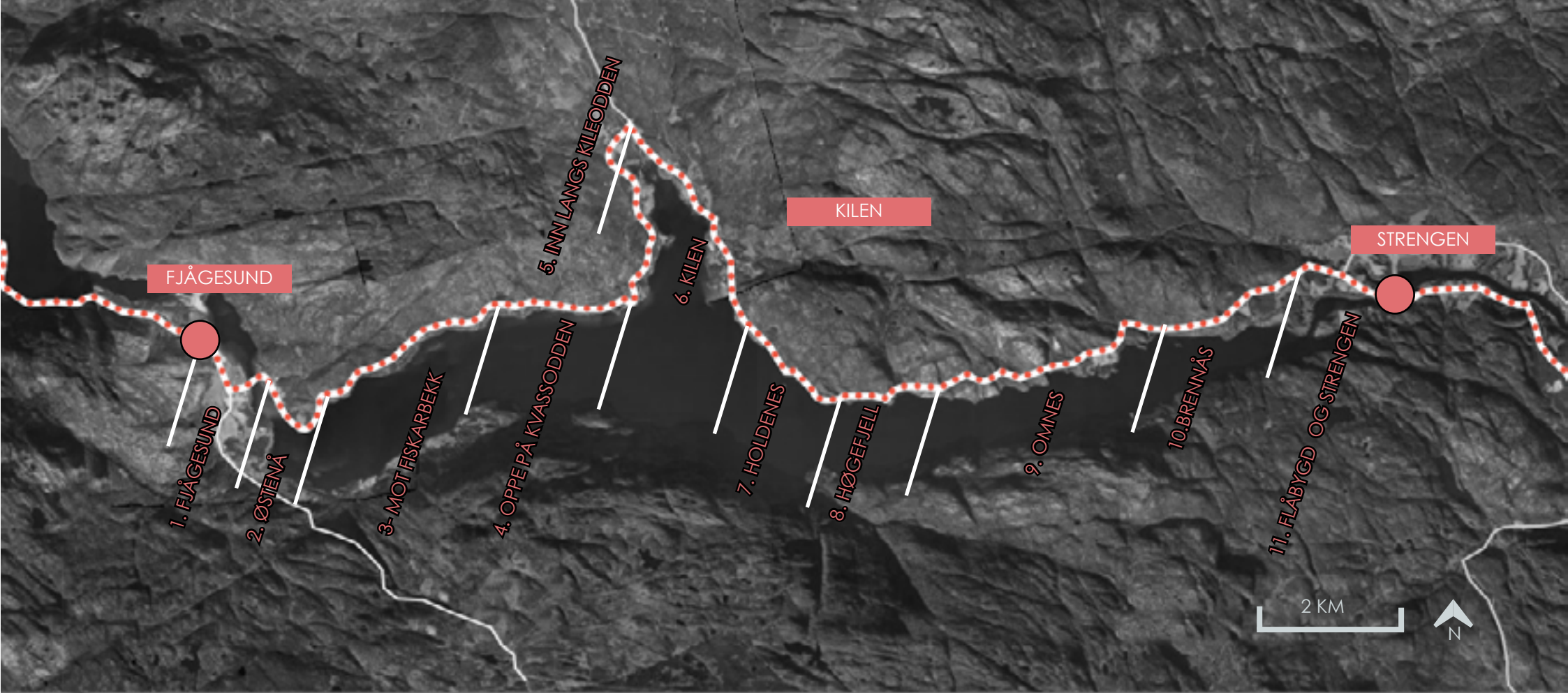
### DETALJERT ANALYSE

Jeg valgt å fordype meg i strekningen Fjågesund – Strengen. Strekningen har blitt befart med sykkel slik at grunnlaget for å analysere opplevelsen er sterkere enn i den overordnede analysen. Dette trinnet tar dessuten for seg et mer detaljert nivå av landskapsopplevelsen. Strekningen går over de to kommunene Kviteseid og Nome, og til sammen utgjør den omtrent 2,5 mil. Refleksjon rundt hvordan

opplevelsen av strekningen forandres ettersom den sykles som del av Kanalruta, kontra del av enn kortere dagstur, vil bli omtalt i neste kapittel. Formidlingen av analyseresultatet av strekningen Fjågesund – Strengen videreføres i samme stil som i den overordnede analysen. Også her er kunnskap og historier om området hentet fra intervjuene fortatt på befaring. Likt som i den overordnede

analysen er det plukket ut ett foto ment å vise det som representerer hver sekvens. Fordi denne delen av analysen går i mer detalj av opplevelsen har den i tillegg foto fra enkelte punkter og elementer ved landskapet som er viktig for opplevelsen. Disse er markert i kartet.

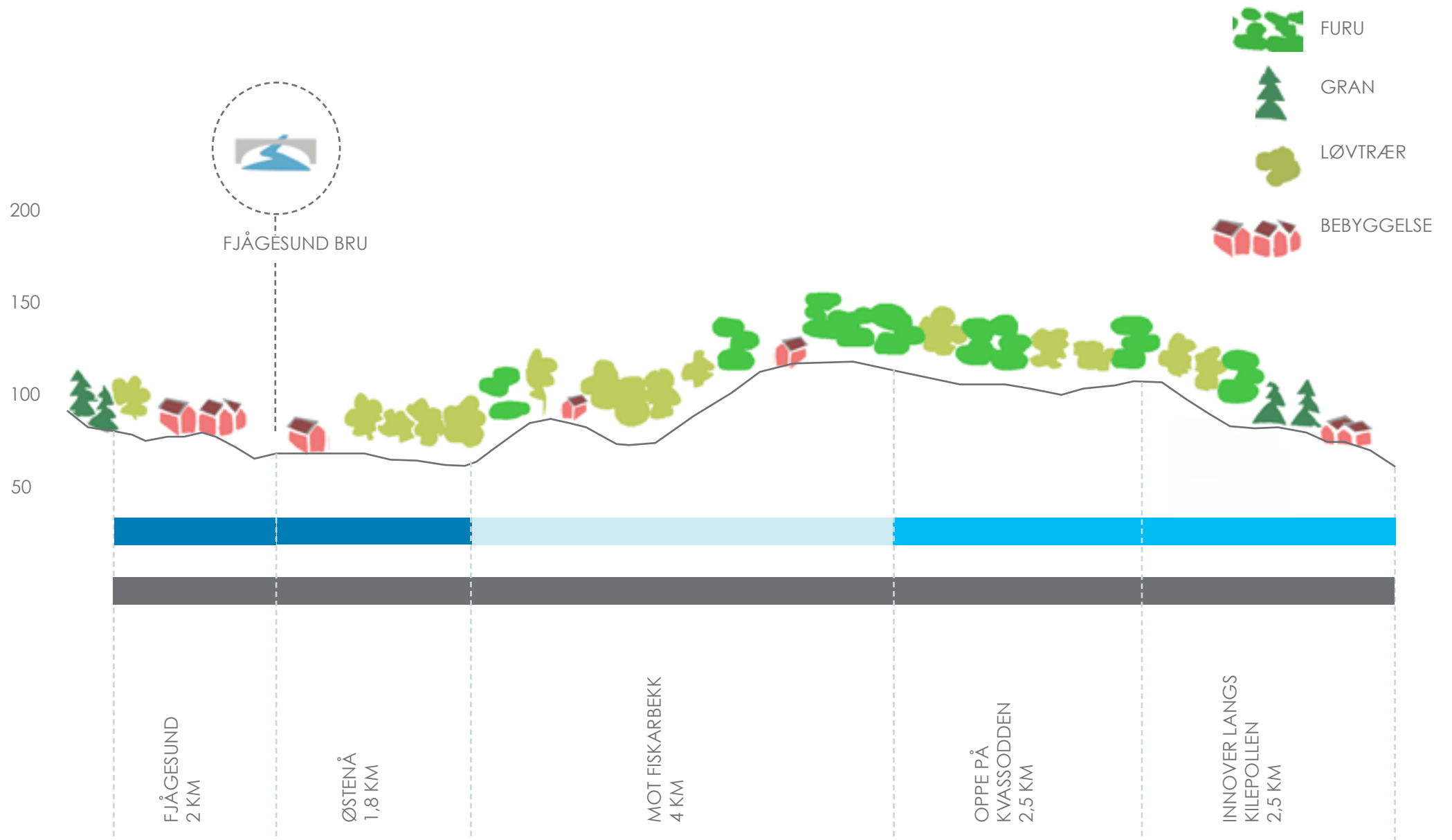




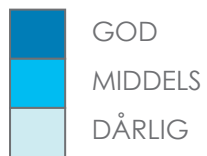
Kort beskrevet er landskapet rundt Fjågesund - Strengen, et landskap med liten grad av menneskelige spor. Årsaken til dette er skogbruket som har vært den dominerende næringsveien. Fra 1700-tallet styrte den mektige familien Aall, med sete i Porsgrunn, trelasthandelen i området og eide sammenhengende skogsområder helt fra Ulefoss og opp til Kilen. Tømmeret ble fløtet ned

til Porsgrunn, og langs vannet lå flere sagbruk. Arbeidet var i stor grad basert på sesongarbeidere som bodde sammen med lokale familiene på de få småbrukene som fantes. I tillegg var jordsmonnet skrint og dårlig egnet for jordbruk. Kombinasjonen av dette gjorde at det aldri vokste frem noen stor bygd i Kilen, og strekningen mellom Fjågesund og Flåbygd bestod stort sett av skog. Kilen var en liten,

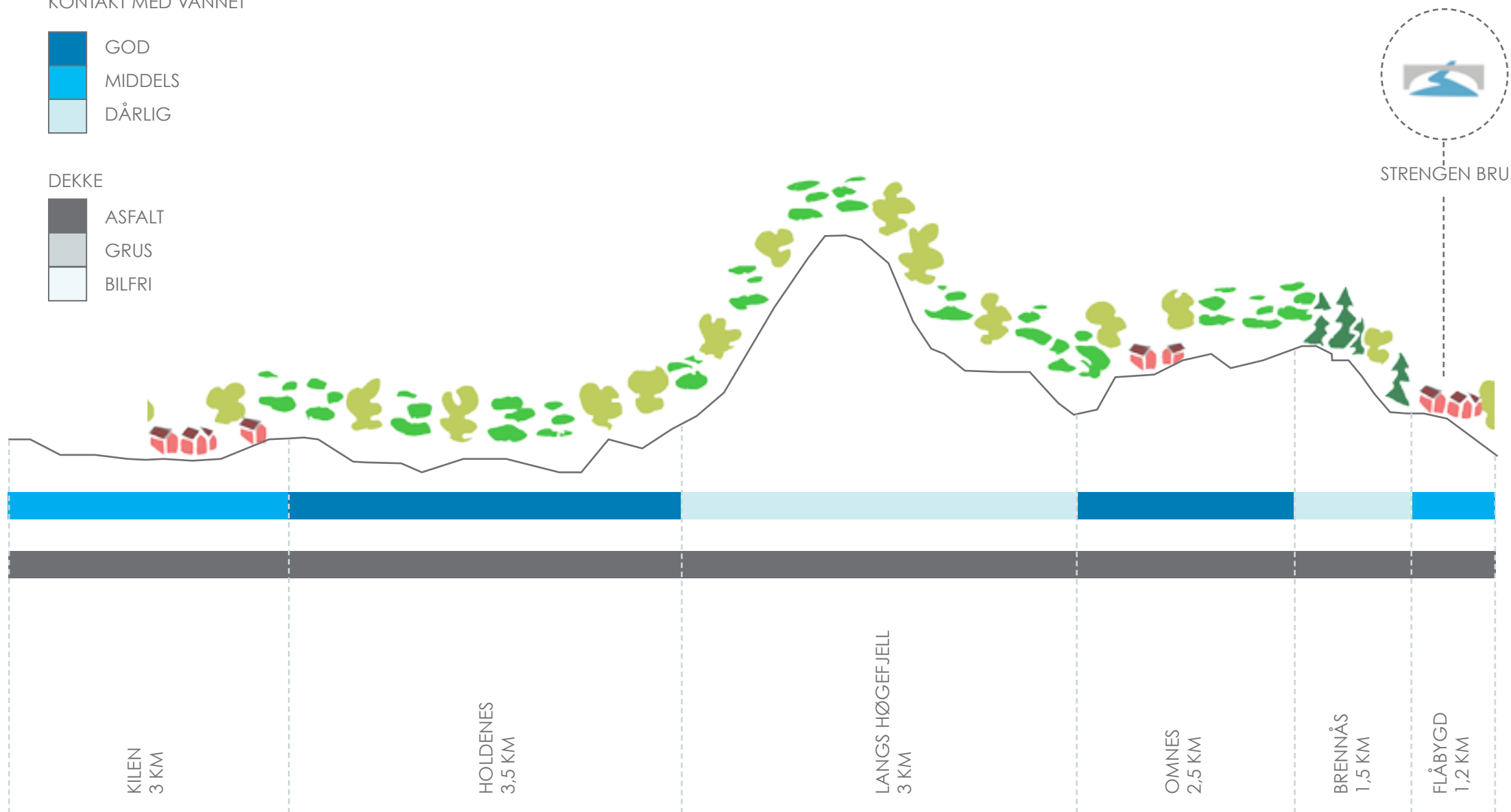
men levende bygd frem til 60-tallet, i dag er de fleste av bygningene fritidsboliger.



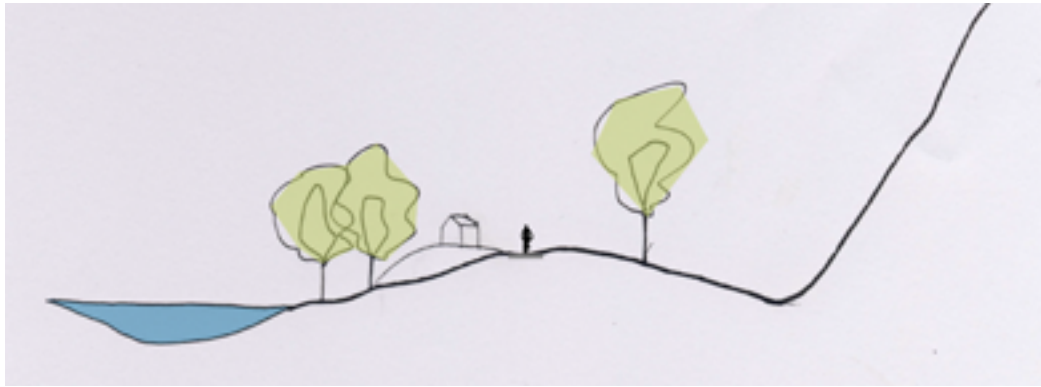
KONTAKT MED VANNET



DEKKE



Figur 11. Strekningen Fjågesund - Flåbygd/Strengen, med sekvenser, høyde, vegetasjon/bebyggelse, dekke og kontakt med vannet



1. FJÅGESUND

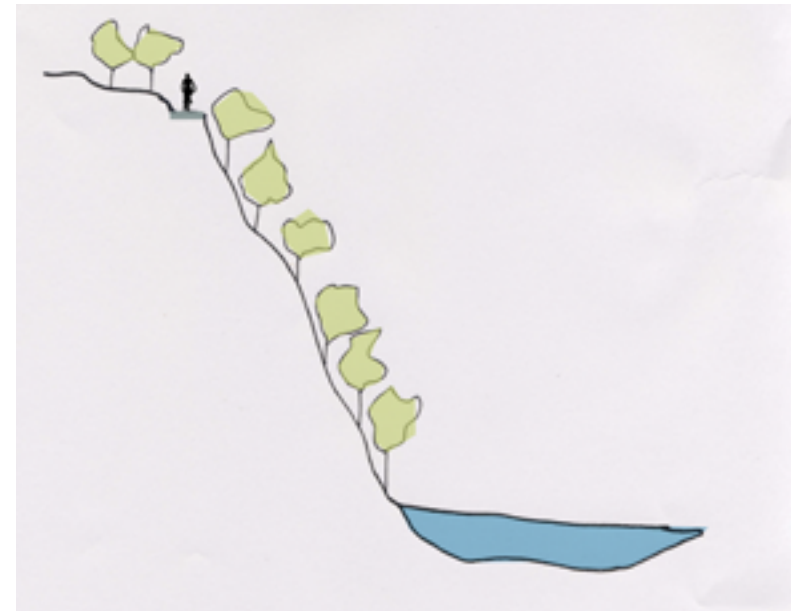


2. ØSTENÅ

Figur 12. Snitt som viser representativt forhold mellom veien og vannet på hver sekvens mellom Fjågesund - Strengen



3. MOT FISKARBEKK



4. OPP PÅ KVASSODDEN



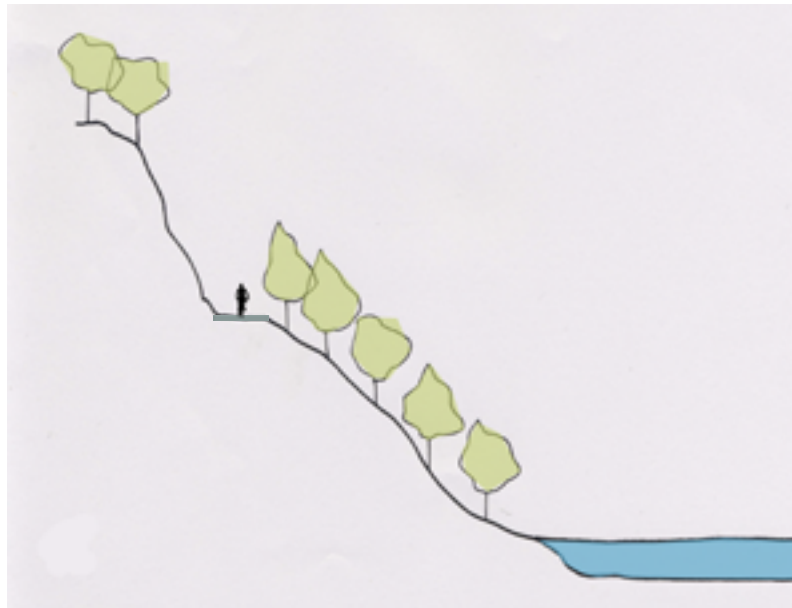
5. INNOVER LANGS KILEPOLLEN



6. KILEN



7. HOLDNES



8. LANGS HØGEFJELL



9. OMNES



10. BRENNÅS



11. FJÅBYGD OG STERNGEN



-  BILVEI
-  SYKKELRUTEN
-  ANNEN VEI



1. FJÅGESUND



2. ØSTENÅ

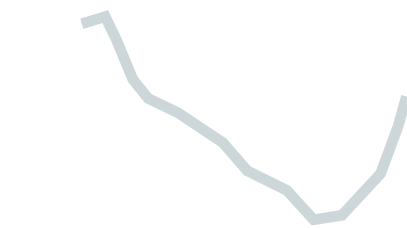




## 1. FJÅGESUND – 2 KM

*Fjågesund åpenbarer seg, fra skygge til lys, fra lukket til åpent*

Der Kviteseidvannet møter Flåvatn, ved et smalt elveløp, ligger Fjågesund. Etter å ha syklet langs Kviteseidvannet i skyggen av bratte, høye fjellvegger og granskog ligger plutselig Fjågesund der, åpen og vakker rundt svingen. Det er en staselig velkomst til bygda, denne utsikten. Den største gården ligger så vakkert plassert på en høyde, mens resten av bolighusene ligger i bakkant. På andre siden av elveløpet ligger enda et par gårder. Her brytes skogen opp av åkerlapper, gårdsbygningene er velholdte og kulturlandskapet likeså, med åkre og prektige eiketrær stående på gardstunet. Sørvest for bygda ruver en dramatisk og høy fjellvegg, Ånås, som gir en mektig stemning . Vi sykler gjennom den lille bygda og stopper opp på brua. Helt frem til midten av 90-tallet var det ingen bru her, og skulle man krysse måtte man i båt. For lenge siden, da ei av døtrene fra en gård på sørsiden av elveløpet giftet seg med en mann fra en gård på nordsiden, og dermed måtte flytte, krysset hun aldri igjen det 200 meter brede elveløpet for å besøke familien sin . Hun hadde nemlig vannskrek. Nå krysser vi lett brua, men stopper og ser elveløpet som åpner seg opp foran oss. Frem til for bare noe år siden fantes en landhandel i Fjågesund, kjent for sitt legendariske sortiment av varer. Her kunne man finne varer helt tilbake fra 60-tallet. Det var et spennende sted å stoppe for sykkelturister og båtturister. I Fjågesund stopper kanalbåtene på vei opp og ned



sammen med de mange småbåtene som har tatt turen opp kanalen. En del sykkelturister tar kanalbåten opp og starter turen her for å sykle ned til Ulefoss. På brygga finnes dessuten toalett, man får benytte sjansen når man har den.

## 2. ØSTENÅ – 1,8 KM

*Irrgrønt og frodig, helt nede ved vannkanten hører vi vannet skulpe*

Vi krysser broa og sykler videre de snau to kilometerne langs elveløpet. Her helt nede ved elveløpet høres vannet som skulper mot land, det har startet å blåse litt. Fra det rette, flate strekningen har vi god sikt til vannet. Bjørketrærne står i klynger, tidvis rekker, men flere steder har det blitt ryddet og sikrer utsyn til vannet og til gårdene over på andre siden . Bjørkeløv og liljekonvall gjør strekningen frodig, og står vakkert til de hvite bjørkestammene. Liljekonvallene dufter godt. Nede ved vannet ser vi tømmerstokker og gamle, forfallent trebåter – spor fra den tidligere aktiviteten som pleide å være den viktigste her. Rundt og foran oss ser vi fjellene, og vi vet at dette bedagelige terrenget kan ikke fortsette. Vi har rett, i det vi runder odden starter oppoverbakkene.



Figur 1. Den dramatiske fjellveggen Ånås rammer inn bygda Fjågesund



Figur 2. Utsikt fra Fjågesund bro, retning Flåvatn.



Figur 3. Tømmerstokker og båttrak ved Østenå



-  BILVEI
-  SYKKELRUTEN
-  ANNEN VEI



3. MOT FISKARBEKK



4. PÅ TOPPEN AV KVASSODDEN



### 3. MOT FISKARBEKK - 4 KM

*Opp slake bakker langs en vegg av bjørkeløv og furu*

Der oppoverbakkene starter åpner elveløpet seg opp og Flåvatn ligger foran oss. I et par hundre meter får vi god sikt ut over den rolige vannflaten og de rolige fjellformasjonene i bakkant. Det blir dessverre en stund til vi ser utsikten igjen, for de neste kilometerne går ikke bare veien opp og vekk fra vannet, sikten ut er fullstendig fraværende på grunn av vegetasjon. Bjørketrærne står som en grønn vegg mellom veien og vannet. Terrengnet er kupert, det går litt ned, men mest opp. Det er ikke de aller verste bakkene, de fleste strekkene er relativt slake oppoverbakker. Men det er hardt nok. Mesteparten av tiden sykler vi med veiskjæringer på venstre side, men de er ikke så høye. Veien ligger høyt over vannet, og ned mot vannet er det urete og bratt. Noen steder skimtes vakre plasser der nede mot vannet ved et par hytter. Ellers er vannkanten lite tilgjengelig, det er ikke lett å stoppe og ta seg ned. Langs ved veien ligger kun ett par hus. Vi merker oss at det gradvis har skjedd en forandring fra Fjågesund, granskogen er fullstendig erstattet av furu. Furuens letthet og gjennomskinnelighet står ikke like bastant mot veien, og gjør landskapet lysere enn granskogen. Nå er det blikkstilte, og på vei opp en av bakkene belønnes vi med utsikt over til andre siden av det glitrende vannet over furutoppene.



### 4. OPPE PÅ KVASSODDEN - 2,5 KM

*Oppe på toppen med utsikt til Flåvatn over furutoppene*

Vi sykler stadig på FV 106, en bil passerer nå og da, men sjelden føles det utrygt, selv om bilen holder høy fart. Etter stigningen opp bakkene føler man at man er på toppen. Det er åpnere, flater ut, ingen fjellvegger på sidene. Så god den er, følelsen av oversikt. Vegetasjonen er karrig, furu dominerer fortsatt. Vi sykler de drøye to kilometerne opp på toppen, i deilige behagelige, flate strekk. Etter de siste bakkene føles det som et pusterom. Fortsatt passerer vi få hus, noen grusveier fører opp til noen gårder, eller ned til hytter, men de kan kun så vidt skimtes. En av disse er gården Fiskarbekk, der sagnomsuste Turid Fiskarbekk bodde på begynnelsen av 1800-tallet. Turid var et rivjern av ei kvinne som rodde brynestein fra Dalen til Strengen, i enden av Flåvatn. Det var en beinhard jobb, og ofte farlig på grunn av sterk strøm. En dag forliste båten med brynesteinen på en holme. Lasten gikk tapt, men Turid overlevde. Helt på toppen av Kvassodden setter vi fra oss syklene, og klatrer opp på fjellformasjonen. Der ned ligger Flåvatn, med Kilepollen som stekker seg innover.



Figur. Flåvatn åpner seg opp



Figur . Utsikt til andre siden av Flåvatn



Figur. Oppe på toppen, delvis utsikt over til Kilen Camping



-  BILVEI
-  SYKKELRUTEN
-  ANNEN VEI



5. INNOVER LANGS KILEPOLLEN



6. KILEN



## 5. INNOVER LANGS KILENPOLLEN – 2,5 KM

*Ned i granskogens mørke med tjern og små stuer*

Så følger noen gledelige nedoverbakker langs Kilepollen. Slake, rette bakker ned i skogen. Ja, for plutselig er vi i granskogen igjen. Man merker det med en gang, noe er annerledes. Det er mørkere og tettere. Det lukter annerledes, mer fuktig. Skiftet fra furu til gran er brå og skjer i slutten av nedoverbakkene. Her nede er sikten til Kilepollen dårlig, men etter hvert bryter det opp små åpninger til vannet. Kilepollen har ikke lenger form som en arm, men bryter seg opp i mer uregelmessig form, med utstikker og små øyer. Det vi titter ut på ser mer ut som små skogstjern, omgitt av myrer. Inne i mellom åpner det seg opp små gårdsbruk, med hus som ser ut som de er fra 50-tallet, med grassletter og rester av murer og steingjerder. Dette er gamle gårder opprinnelige, og plassene ble ryddet for stein for å dyrke det karrig jorda. Det var små forhold, på de fleste husmannsplassene arbeidet man først og fremst med skogbruk, for skogeier Aall. Vi passerer Kilen-skiltet, litt overrasket over at tettstedet starter allerede her, vi trodde det var på andre siden vannet.

## 6. KILEN – 3 KM

*Is pause blant campingliv langs Kilepollen*

Helt innerst i Kilepollen kommer vi til et kryss. Tar man turen til venstre havner man i Seljord. Vi tar til høyre nedover andre siden av Kilepollen. Vi sykler fortsatt omgitt av granskog og bjørk, men den er mindre tett. Veien går i flate, rette strekk. Vi passerer et par småbruk, før vi kommer til bygda, Kilen. Den består av en liten samling hus, men det den største samlingen av hus siden Fjågesund. Det er lenge siden Kilen hadde butikk og skole. Husene ligger omgitt av åpne gressletter med vegetasjon helt nede ved vannkanten de fleste steder. Det allikevel åpnere her, enn på andre siden av Kilepollen. I glimt ser vi ut mot Flåvatn. Rett før Kilen passerer vi Kilen kapell. Bygningen skiller seg ut, på lang tid har vi kun passert småbruk og hytter. Kapellet ble bygget på dugnad på 50-tallet. Den gang var bygda ei levende bygd. Vi ser en nydelig plass med noe som ser ut som en molo som stikker ut i vannet, det er gamle Kilen Brygge. Opp en grusvei til venstre ligger Syd-Kilen, jaktslottet til Aall, bygd på 1850-tallet i nasjonalromantisk stil. Men veien opp er privat, stengt med bom, og skiltet som videoovervåket. Vi kommer til Kilen Feriesenter, vi kjøper en is på gatekjøkkenet, og blir stående å se nedover campingplassen med sandstrand, vannsklie og småbåter. Barnelatter høres. Det er fullt av folk, Kilen er kjent for sin lune beliggenhet.



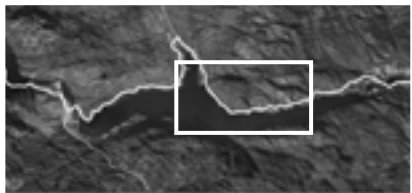
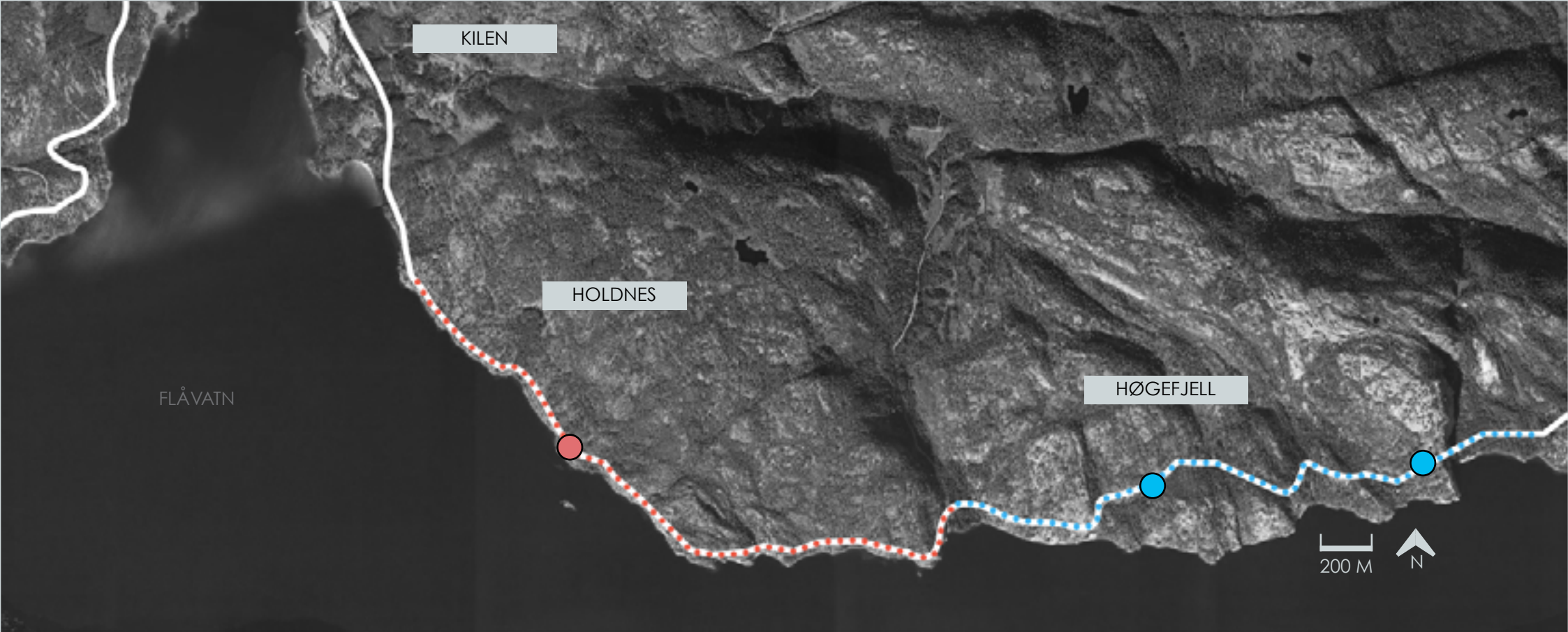
Figur. Små skogstjern innerst i Kilepollen



Figur . Kilen Kapell



Figur. Kilen Feriesenter



-  BILVEI
-  SYKKELRUTEN
-  ANNEN VEI



7. HOLDNES



8. HØGEFJELL

## 7. HOLDNES - 3,5 KM

*Fredfullt nede ved vannet omgitt av bart fjell, svaberg og furu*

Ett par hundre meter forbi Kilen Feriesenter sykler vi igjen helt nede ved vannet. Landskapet er igjen blitt karrig og furudominert. Bjørka står stadig langs med vannet, men ikke like tett som før, og sikten er god. De rake furustammene med kronene høyt oppe virker luftige. Det er åpent og vi ser igjen ut over Flåvatn, ikke smale Kilepollen. De neste kilometerne passerer vi ikke et eneste hus eller hytte. Her er så stille, bare klukkingen fra vannet. Slake svaberg stikker ut i vannet, og flere steder er det tydelig at folk har benyttet seg av det som bade- og rasteplass. Det er rester av bål og noen små båter er trukket på land. Flåvatn er utmerket for fiske, spesielt storaure. Over oss svever en skarv. Den har sin faste plass ute på en holme. Flere av utstikkerne har gravrøyser, men det kan se ut som at folk har flere steder har startet å ødelegge dem, brukt steinene til å bygge opp bål. Den flate strekningen langs vannet er rolig med god oversikt over de rette strekkene. Det blåser litt i det åpne området. De bare fjellknausene og svabergene gir landskapet bruntoner, nesten svart.

## 8. LANGS HØGEFJELL - 3 KM

*Kraftanstengelse med behov for belønning*

Sakte begynner terrenget å stige, først slakt, etterhvert blir bakkene brattere. De neste snau to kilometerne er en lang bakke. Det er den desidert bratteste bakken så langt i strekningen. Noen steder får man en kort nedoverbakke, før det avløses av en ny oppover. Flere steder er fjellet ned mot bart og ligger i jevne blokker ned mot veien. Forsatt ser vi ikke et eneste hus. Når man endelig når toppen er vegetasjonen tett rundt veien, og ingen sikt ned til vannet. Utsikten til vannet er generelt dårlig. På vei opp en av de største bakkene passerer vi kommunegrensen mellom Kviteseid og Nome. Vi får en god nedoverbakke som ender i en tunnel gjennom Høgefjell. Tunnelen er mørk, men kort nok til at man nesten kan se lyset andre enden, den oppleves derfor ikke som utrygg. I det vi sykler ut av tunnelen og noen hundre meter oppover bakken snur vi oss og ser på Høgefjell som står som en vegg mot oss.



Figur. Utstikker i vannet ved Holdnes



Figur . Bart fjell i blokkformasjon



Figur . Tunnel ved Høgefjell



-  BILVEI
-  SYKKELRUTEN
-  ANNEN VEI



9. OMNES



10. BRENNÅS

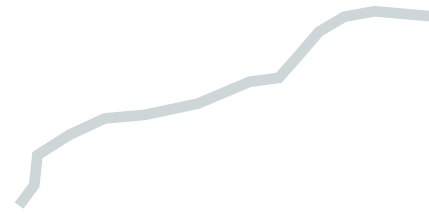




### 9. OMNES - 2,5 KM

Etterlengtet sikt ned til Flåvatn i lengre strekning høyt oppe på toppen

Med Høgefjell sin høye fjellvegg i bakkant passerer vi Omnes camping med åpne gressletter ned mot vannkanten og en vakker gård som ligger rett inntil plassen. Campingvognene ligger helt nede ved vannet. I motsetning til Kilen Feriesenter har ikke Omnes noe skilt som opplyser om muligheter for å kjøpe mat og drikke. Fortsatt sykler vi mest oppover, men slakt, ikke som kilometerne før tunnelen. Etter Omnes Camping er det merkbart bedre sikt. Vi er nå høyt over vannet, og ser ned på Flåvatn som har startet å snevre seg inn til et elveløp. Flere steder ligger felte trær langs veien, det tydelig at ryddingen av vegetasjon har skjedd nylig. En strekning på rundt halvannen kilometer sykler vi med følelsen av overblikk, og igjen å være på toppen. Selv om vi er lavere nå er etappen før tunnelen føles dette høyere, mye på grunn av oversikten man får nå vegetasjon helt inntil veien erryddet. Det er hovedsakelig bjørketrær som er fjernet, så her er dominansen av furu ennå større. Det gjør landskapet noe mindre frodig, det er grønnfarger som går mer i nyanser mot brunt.



### 10. BRENNÅS -1,5 KM

En kort tur inn i skogen

I det vannet virkelig snevrer seg inn til en smal løp, til det som blir kalt Straumen, tar veien igjen vekk fra vannet. I en kort strekning sykler vi rett frem, på slak nedoverbakke gjennom skog. Igjen står trærne tett inntil veien på begge sider, og for første gang på en stund ser vi gran igjen. Strekingen slutter med en god nedoverbakke mot Flåbygd.



Figur. Høgefjells bratte fjellvegg bak oss



Figur. Adkomsten til Omnes Camping



Figur. Utsikt ned til vannet ved Omnes Camping



-  BILVEI
-  SYKKELRUTEN
-  ANNEN VEI



11. FLÅBYGD OG STRENGEN



## 11. FLÅBYGD OG STRENGEN - 1,2 KM

*Fra natur til kultur - en overgangen fra det uberørte til menneskapte*

Flåbygd åpner seg opp rundt en sving , med sitt vakre kulturlandskap. Vi sykler den siste kilometeren ned til Strengen bru og blir stående å se opp over Straumen mot Flåvatn. Vi snur oss og ser nedover Straumen andre veien, retning Lunde. Nedover ligger gårdene langs vannet og Straumen buker seg nedover. Der skimter vi silhuettene av fjellene. Rett ved Strengen bru ligger Strengen Brygge vakkert til. Bryggen er eid av Telemakskanalen FKF, men tomten som ligger inntil er privat. Vi har fått høre at eieren av huset er vennlig innstilt til at turister tar seg en rast på brygga, og vi tar sjansen. Siden Kilen Feriesenter har vi ikke hatt en ordentlig rast, det er en drøy mil, og mange oppoverbakker siden. Ned til Ulefoss er det ca mil, men vi vet at de verste bakkene er unnagjort. Vi sitter i overgangen fra natur til kultur ligger foran oss. Fortsatt er landskapet rolig, men det er så mye mer å feste seg ved, de neste to milene ligger slusene på rekke og rad.



Figur. Utsikt oppover Straumen mot Flåvatn



Figur. Utsikt til Strengen brygge fra Strengen bru



Figur. Utsikt fra Strengen bru, nedover Straumen



## KAPITTEL 9

# FORSLAG TIL TILTAK OG REFLEKSJON RUNDT METODE

I denne delen av oppgaven vil jeg presentere forslag til tiltak langs delstrekningen Fjågesund – Strengen. Disse tiltakene er i seg selv ikke oppgavens fokus, det er det metodeuttestingen som er. Det er hva metoden har gitt meg av kunnskap og hvordan dette har bidratt til tiltaksforslagene som er det vesentlige. Forslagene begrenser seg til

å beskrive hvilken type tiltak og plasseringen av dem. De er enkelt illustrert. Prosjekteringen av de enkelte tiltakene er en helt annen oppgave. Det er fundamentalt at det er delstrekningen som helhetlig sykkelopplevelse som er hovedfokuset, og hvert tiltak må sees i sammenheng med dette. Tiltakene er nummerert og markert i kartet over.

## **OPPLEVELSEN AV DELSTREKNINGEN FORMES AV DET SOM KOMMER FØR OG DET SOM KOMMER ETTER.**

Delstrekningen Fjågesund – Strengen er en del av kanalruta, Nasjonal Sykkelrute nr 2. Sett i denne sammenheng representerer den en del av en fortelling som starter i Dalen og slutter i Ulefoss. Denne fortellingen har to overnattinger underveis, mange velger Kilen Feriesenter som sted for siste overnatting. Når man passerer Fjågesund har man allerede syklet flere mil fra Vrådal (første overnatting) og starter med nye krefter neste morgen fra Kilen. Dette vil selvfølgelig ha betydning for opplevelsen, den lange oppoverbakken ved Høgefjell kommer da etter kun noen kilometer. Man har rukket å bli varm og har mye energi på starten av dagen. Delstrekningen Fjågesund – Strengen kan også sees på som del av en kortere sykkelrute. Kanalbåten stopper ved Fjågesund brygge, og tar man med sykkel på båten er turen ned til Ulefoss er en fin dagstur. Kanskje sykler man ned til Lunde, som mange turister har som base. For en barnefamilie vil dette være en aktuell tur. Om man nå har Fjågesund som startpunkt får man en annen opplevelse av den samme oppoverbakken ved Høgefjell. Man har da allerede syklet nesten to mil, og har slett ikke den samme energien. Det samme kan sies om forskjellen av opplevelsen av ankomst til Fjågesund. Sykler man hele sykkelruten fra Dalen vil overgangen fra strekningen langs Kviteseidvannet i skyggen, til det åpne kulturlandskapet i Fjågesund, være en relativt brå og tydelig kontrast. Kommer man derimot med kanalbåt oppover Flåvatn, og

starter turen sin fra Fjågesund brygge vil man ikke få denne opplevelsen. Da vil man få kontrasten mellom å bevege seg i landskapet med båt, og på sykkel. Vi kan altså si at vi snakker om to fortellinger parallelt her, en hvor strekningen er del av en lengre rute, og som en del av en kortere rute. Man kan selvfølgelig ikke utelukke at noen sykkelturister velger å starte andre steder som for eksempel Kviteseid, vi snakker her om det som er mest sannsynlig ut i fra infrastruktur og opplysninger om hva som er de mest populære strekningene å sykle. Det vesentlige er hvordan den helhetlige opplevelsen av delstrekningen forandrer seg utfra hva som kommer før og hva som følger. I lys av dette vil tiltakene som foreslås også oppleves forskjellig. Dette er viktig å ha i bakhodet når tiltakene presenteres.

### **DELSTREKNINGENS HOVEDRESSURS**

En av de viktigste refleksjonene i arbeidet med case studien handler om et skifte i tankegangen omkring formidling og synliggjøring av stedets historie. I arbeidet med case studien har jeg gradvis gått mer og mer vekk fra det jeg opprinnelig hadde sett for meg av potensielle tiltak. Da jeg startet å skrive oppgaven så jeg for meg mye mer tilrettelegging og synliggjøring av spor fra fortiden. Gamle brygger, lasteplasser og lignende skulle aktualiseres. Etter å ha jobbet med caset mener jeg at en av områdets desiderte hovedressurser er den vakre naturen med den lave graden av

menneskelig spor i landskapet. Strekningen har en rolig stemning, uten forstyrrelser. Der andre delstrekninger som Lunde-Ulefoss er stappfulle av spennende spor fremstår Kilen-Vrådal som selve motsatsen til dette. Å presse inn mer stimuli kan lett ødelegge den rolige og behagelige stemningen av pusterom. Landskapet på strekningen er varierende i seg selv, fra granskog til lys furuskog, fra ned ved vannet til opp i høyden. Denne variasjonen blir man som syklist ekstra fintfølede for, nettopp på grunn av de få forstyrrelsene. Strekningen på rundt 2,5 mil inneholder flere sekvenser som oppleves som forskjellige, og med sin egen identitet og særpreg. Allikevel kan man si at hele strekningen har som sin fremste ressurs den roen og stillheten man opplever når man sykler den. Det er dette som er strekningens særpreg. Lite trafikk, klukking fra vannet, enkelte måkeskrik og en og annen båt – denne stillheten er verdifull. De fleste av oss lever travle liv med mye mas og styr. Å oppleve fullstendig ro er noe mange søker etter og som ikke bør undervurderes. Som syklist i gjennom dette landskapet tror jeg at mange kan finne denne roen og dette er en så sterk kvalitet i seg selv at den ikke bør ødelegges ved en rekke voldsomme tilretteleggingstiltak. Bare noen kilometer ned forbi Strengen passerer man Hogga sluse. I den siste delen av kanalruta ligger høydepunktene i kø. Her får man oppleve sluseanleggene og blir fortalt historien om kanalbyggingen. Her finnes altså helt andre ressurser. Fjågesund – Strengen er annerledes. Å hele tiden bli minnet på gamle dager, og "det som var" kan faktisk

virke forstyrrende enkelte tilfeller. Her og nå har en verdi det også. Langs delstrekningen Fjågesund-Strengen har den menneskelige påvirkningen vært relativt liten blant annet på grunn av skogbruket og skrint jordsmonn. Mange av historiene som ligger der er allikevel spennende. Det betyr ikke at de må fortelles via en mengde informasjonsskilt og lyd på øret. I den grad det tilrettelegges for synliggjøring langs Fjågesund-Strengen bør tiltakene være subtile. Sykkelopplevelsen bør være hovedfokus for tiltakene. De foreslåtte tiltakene vil her bli presentert, og den aktuelle teorien fra litteraturstudiet vil diskuteres fortløpende, der det er relevant.

## **FORSLAG TIL TILTAK**

### **KART MED MOTIVENE FOR SEKVENSENE OG SMÅ HISTORIER (IKKE NUMMERERT OG MARKERT PÅ KART)**

Som allerede nevnt flere ganger er delstrekningen Fjågesund – Strengen sin fremste ressurs roen som ligger over den vakre naturen. Denne roen kan fort forstyrres ved for mange og for omfattende tiltak. En stor del av landskapsressursmetoden handler om å identifiserer de immaterielle sidene ved landskapet, så vel som de fysiske. De små historiene jeg har fått høre under intervjuer (samtaler) er med på å forme opplevelsen av strekningen og gi den særpreg. Disse historiene synes jeg bør formidles også til sykkelturistene, utfordringen ligger i hvordan. Som sagt ligger det en fare at formidlingen kan forstyrre

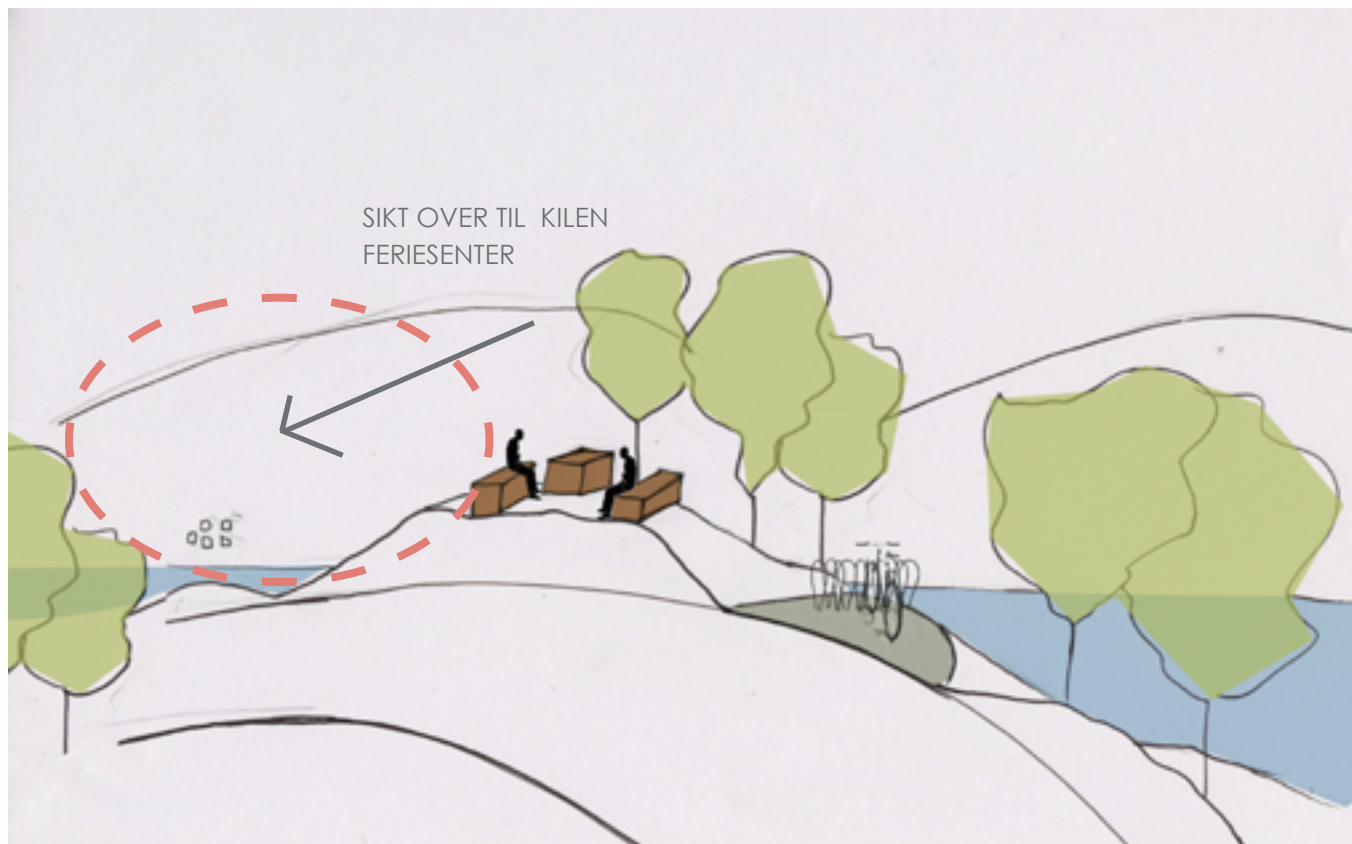
mer enn å bidra, og gå bekostning av roen. Diskusjonen rundt å tilrettelegge for opplevelse og å skape en ny opplevelse synes spesielt relevant i dette tilfelle. Tilfører man noe nytt er det fare for å ta oppmerksomheten vekk fra det man opprinnelige ville synliggjøre. Rasteplassprosjektet langs turistvegene, nevnt i teorikapittelet, har blitt kritisert for å gjøre nettopp dette, og for å legge for sterke føringer for opplevelsen av landskapet. "Stå her og se hit" – føringer er problematiske. Denne balansegangen mellom å gjøre folk bevisst på noe verdt å oppleve, som de kanskje ville gått glipp av, og å skape disse negative føringene, er hårfin og særdeles utfordrende. Mitt forslag for å formidle de historiene verd å fortelle er å la dem komme sammen med et kart. Ved å utforme et kart som kan tas opp og leses når man selv ønsker unngås noe av det problematiske ved utplassering av informasjonsskilt eller plasseringen av andre fysiske objekter som forteller historien. Faren ved disse er at man automatisk ledes til skiltet, og denne eksakte plasseringen blir utgangspunktet for opplevelsen av plassen eller landskapet som belyses. Et kart kan tas opp hvor som helst, og leses der man vil. Å høre disse historiene på øret, via audioguide eller lignende kunne vært et alternativ, men det er min mening at dette vil virke forstyrrende på en helt annen måte enn tekst. Noen vil kanskje lese fortellingen på kartet på forhånd, f.eks på kanalbåtturen opp til Fjågesund, og gjenkjenne noe av det i løpet av turen, som "Her er sundet hun ikke turte å ro over, fordi hun hadde vannskrek". Slik ligger disse historiene i bakgrunnen av

opplevelsen, og dyttes ikke på bestemte tidspunkt eller bestemte plasseringer.

Utformingen av et slikt kart kan inkludere motivene fra landskapsressursanalysen, de kan i alle fall være et utgangspunkt, men kan forandres ut fra den nye hensikten, når de skal selge ruta. Å gi de forskjellige delene av ruta navn kan være en effektiv måte å skape assosiasjoner og sammenheng. Sykkelturister kan bli bevisst noe de ikke var fra før, samtidig som man ser de forskjellige motivene i forhold til hverandre. Det er ikke meningen at sekvensene skal markeres absolutt med nøyaktig start og stopp slik som i vist i analysen, men mer gi en pekepinn om hvor. Som Potteiger and Purinton (1998) skriver er navngivning "den enkeltste måten å forankre en historie til et sted", under sin omtale av praksiser for å formidle landskapsfortellinger. De skriver videre om sekvenser, at arrangementen av f.eks. navn eller elementer i landskapet "strukturerer mening, der hver del er forstått utfra det som kommer før og det som følger". Ved å introduserer motiver på kartet kan man på en forsiktig måte bevisstgjøre sykkelturen på forholdet mellom sekvensene, og skape nysgjerrighet og forventning. Motivene bør ikke fortelle for mye, men skape assosiasjoner og hinte om en stemning. Overraskelse er en positiv del av reiseopplevelsen – og kartet med motivene må ikke bli en liste der alt verdt å se ramses opp og ingenting overlates til turisten å oppdage selv. Lønning (2004) skrev om hvordan formidling av fortellinger kan via ordvalg og symbolbruk skape stemninger og følelsen av sammenheng.

## 1. RASTEPLASS PÅ TOPPEN AV KVASSODDEN MED UTKIKK OVER TIL KILEN FERIESENTER

En 6-7 kilometer fra Fjågesund når vi toppen av Kvassodden. De siste par kilometerne består av tunge, seige oppoverbakker. Når vi når toppen er vi slitne. Dette er en essensiell bit av sykkelopplevelsen, i alle fall i som sykkelturist i Norge, vekslingen mellom de harde oppoverbakkene, de deilige slettene og de herlige nedoverbakkene. Etter lange strekk med oppover når man toppen med følelse av mestring. Man fortjener en belønning, nå skal man hente seg inn. Helt på tuppen av Kvassodden kan man se utover Flåvatn og over til andre siden av Kilepollen. Plasseringen etter oppoverbakken og utsikten gjør dette til et naturlig sted for en rasteplass. Conan (2003) og hans belysning av opplevelse av landskapet i bevegelse ble presentert i teoridelen av oppgaven. Conan peker på det er en tendens til at bevegelsen gjennom landskapet ikke blir gitt estetisk verdi, og at det er stoppene som blir betraktet som viktige. Å stoppe opp og nyte en utsikt er en så selvfølgelig side ved en reiseopplevelse at vi tar det for gitt at det er noe verdifullt. Dette har røtter i sterke tradisjoner, omtalt i teoridelen. Hvorfor er vi egentlig så opptatt av så se ting fra toppen? I reiseskildringen *Langt, langsomt – på sykkel langs Kystrikeveien*, reflekterer Lars Erik Sira (2013) rundt dette spørsmålet. Hvorfor gidder vi å stoppe, kanskje til og med gå noen ekstra meter? Hva er det som er så fascinerende med utsikt, bortsett fra at det er vakkert. " Det dreier seg om en følelse av å kunne se alt, få oversikt



Figur 13. Rasteplass på toppen av Kvassodden

over den geografiske virkeligheten jeg befinner meg i, se hvor jeg har vært, hvor jeg skal og hvor steder ligger i forhold til hverandre". Ryddes noe av vegetasjonen ved rasteplassen kan man få sikt over til Kilen Feriesenter. Potteiger and Purinton (1998) skriver om avsløringer (reveal)" som praksis for å fortelle landskapsfortellinger, "en måte å skape spenning og nysgjerrighet på i fortellingen". Ved å få et blikk over på noe som kommer lenger

frem i ruten, skapes en kobling og motivasjon til å fortsette. Kilen Feriesenter er det eneste stedet mellom Fjågesund og Strengen (egentlig helt ned til Lunde) hvor man kan få kjøpt mat og drikke. Det er et naturlig neste sted å stoppe. Rasteplassen på Kvassodden bør holdes enkel i utformingen. Benker og bord for å kunne sette seg ned, eventuelt spise medbrakt niste. Sykkelstativ bør plasseres ut.

## 2. SKAPE SIKT – RYDDING AV VEGETASJON

Tilbake til spørsmålet om det er bevegelsen eller stoppene som gis verdi, bør det påpekes at i løpet av en sykkeltur vil det være flere typer stopp. Stopp for lengre pauser med mat og hvil, slik som rasteplassen på Kvassodden er tenkt for. Kortere stopp for å se på utsikten, ta et bilde eller studere elementer langs ruta. Det ble i teoridelen pekt ut hvordan muligheten for de spontane stoppene er en av de store styrkene ved landskapsopplevelsen ved sykling, i motsetning til bilkjøring. I tillegg til dette vil man ha behov for små, korte stopp – når man etter å ha slitt seg opp bakker har behov for å ta en pust og hvile ut. Disse stoppene, på toppen av lange bakker, trenger ikke være lange, og krever ikke noen spesiell tilrettelegging. Derimot kan de være fine punkter for å rydde vegetasjon og gi sikt ned til vannet. Dette er en videreføringen av tankegangen bak belønninger i form av en vakker utsikt, etter krevende strekninger. I de strekningene som krever maksimalt av krefter for å klare den fysiske prestasjonen det er å komme seg opp bakkene, vil man ofte være så konsentrert om dette at landskapet rundt blir viet mindre oppmerksomhet. Det er et gjennomgående problem med gjengrodd vegetasjon som sperrer for sikten langs strekningen Fjågesund- Strengen. Det er verken realistisk, eller nødvendig, å rydde langs hele strekningen, og mer aktuelt å velge seg noen strekninger eller punkter. Et forslag til tiltak vil altså være å rydde vegetasjonen for sikt til vannet på punkter umiddelbart etter tunge oppoverbakker.



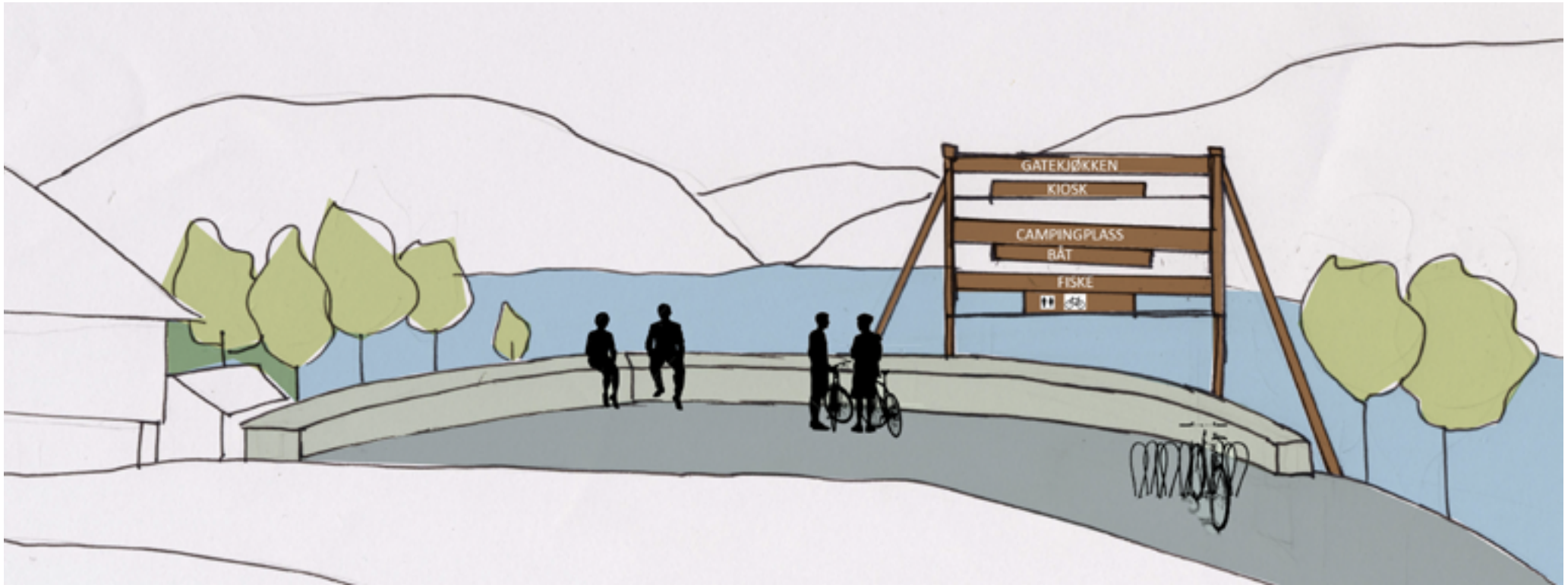
Bilde. Kilen brygge

Nå må det nevnes at man ikke trenger å stoppe for å kunne nyte en utsikt, spesielt ikke når man sykler og holder et lavt tempo sammenlignet med når man kjører bil. Men de stedene man velger å rydde vegetasjon bør ikke være der konsentrasjonen om den fysiske prestasjonen er størst. Foreslåtte punkter for siktrydding er markert i kartet, med to-tall.

## 3. SYKKELPARKERING, EVENTUELT RYDDING AV VEGETASJON VED GAMLE KILEN BRYGGE

En snau kilometer fra Kilen Feriesenter ligger Gamle Kilen brygge. Frem til 60-tallet stoppet ferjene her for persontrafikk. Nå står bare rester igjen i form av en oppmurt steinkonstruksjon, med trær på, som stikker ut i vannet. I dette landskapet med så liten grad av menneskelige spor, blir den gamle bryggen spesielt verdifull. Det er en vakker plass, absolutt verd et stopp, selv om den ligger nært inntil feriesenteret som også er et naturlig sted å stoppe. Men det er viktig å påpeke at det er et





Figur 14. Oppgradering av adkomsten til Kilen Feriesenter

annet type sted for et stopp, med en helt annen stemning – de to plassene representerer helt forskjellige sider av Kilen, nærmest kontraster. Mens Kilen Feriesenter er en livlig campingplass med mennesker, is og campingvogner, representerer den gamle bryggen et spor av det Kilen var. Det er en historie som gjelder mange plasser, historien om fraflytting og en bygd som nesten dør. Det er en nærmest melankolske stemning på plassen. Den krever ingen tilretteleggelse, den bør få være som den er. Kanskje blir man et par minutter og spaserer ut på brygga, kanskje blir man lenger og tar ett bad. Eneste tiltak som bør gjøres er plassering

av sykkelparkering ved veien, og eventuelt noe rydding av lavvegetasjon i busksjiktet. Et sykkelstativ er et enkelt, men kan være et viktig tiltak ved at det i tillegg til å gi mulighet for trygg parkering også fungerer som et tegn, som signaliserer at her er det noe verd å stoppe for.

#### 4. OPPGRADERING AV ADKOMSTPLASSEN VED KILEN FERIESENTER

Bare et lite hopp bortenfor den gamle bryggen ligger Kilen Feriesenter, den desidert livligste plassen langs hele strekningen. Campingplassen ligger ned

mot vannet, og er godt synlig fra veien. Et stort skilt forteller om muligheter for å kjøpe mat og drikke, fiske og båtutleie. Det har blitt ryddet en god del vegetasjon slik at utsikten utover stranda og Flåvatn er god. Sykler man hele Kanalruta er dette en vanlig plass å overnatte, enten i hytte eller for å slå opp telt og ha muligheten til å ta en dusj. Kilen Feriesenter har status som Syklist Velkommen bedrift, altså et sykkelvennlig overnattingsted. Starter man i Fjågesund er dette en kjærkommen mulighet for å kjøpe kald drikke, is, spise lunsj ved gatekjøkkenet og benytte seg av toalettet. Mellom Fjågesund og Lunde er dette den toalettmuligheten man

har. Stoppet på Kilen Feriesenter er sånn sett en viktig del at opplevelsen av sykkelruta ved at den dekker praktiske behov som påfyll og toalettbesøk. For å gjøre stoppet på Kilen Feriesenter enda hyggeligere foreslås tiltak for å gjøre adkomstområdet til campingen mer markert og inviterende for passerende sykkelturister. Forslag til tiltak kan være: bedre sikt ut mot vannet, en oppmurt kant hvor man kan sitte og ta seg en hvil, spise is og se ut over vannet, tydelig skilting som opplyser om muligheten for syklister til å låne toalettet og sykkelstativ for trygg og oversiktig sykkelparkering.

#### 5. MARKERINGER AV HØYDEN I DEN BRATTE BAKKEN

De neste kilometerne etter Kilen går helt nede ved vannet og strekket er relativt flatt og behagelig, men så er det slutt på den bedagelige delen av strekningen, og noen voldsomme oppoverbakker tar over. Graden av bebyggelse og menneskelige spor er enda mindre herfra og helt frem til Flåbygd i slutten av delstrekningen. Denne drøye mila mot Flåbygd og Strengen er preget av ro og fred, i enda større grad enn strekningen før, og få forstyrrelser. Den verste bakken opp mot Omnes har en stigning på 100 meter. Denne er virkelig en prøvelse men er viktig for dramaturgien i fortellingen. Vi ser av landskapet at det umulig kan være mange oppoverbakker igjen nå og at Flåvann snevrer inn til et elveløp gir oss tegn om at



Figur 15. Markert høyde og rydding av vegetasjon for bedre sikt

vi begynner å nærme oss en annen del kanallandskapet enn de store vannene. I denne siste bakken kan man understreke høydeforskjell, og de faktiske meterne man beveger seg opp, med å markere dem f.eks som malte striper på veien hver 20 meter man stiger. (Og et i skilt i bunnen som sier du skal opp til 170

meter?) Spesielt for barn kan dette være en måte å motivere på, og gjøre motbakken til en spennende utfordring. Her blir ikke tiltaket en forstyrrelse, som nevnt tidligere, da man allerede er sterkt konsentrert om å komme seg opp bakken og synsfeltet er smalt.



## 6. SKILT NED TIL REKANESVEIEN

Når mannærmersesglutten av strekningen passerer man en vei som fører om en nydelig velholdt gård nede ved vannet, langs Rekanesveien. Ved avkjøringen til Rekanes bør det settes opp et skilt som opplyser om muligheten for å ta "den gyldne omveien". Omveien kan ikke sees fra veien og går på privat vei, det er derfor usannsynlig at sykkelturistene skal finne på egen hånd. Selv om

sykkelturisten blir ledet, vil det skape nysgjerrighet og en viss spenning i å ta valget om en omvei. En slik skilting innebærer selvsagt en avtale med grunneier og beboere. Eventuelt markeres som en mulighet på kartet. Omvei ned til Rekanesveien vist med rødt på eget kart. Punkt for skilting også markert i kart i starten av kapitlet.



## REFLEKSJON RUNDT METODENS BIDRAG OG UTFORDRINGER

Mye av utgangspunktet for valget av landskapsressursanalysen som metode lå i metodens fokus på både det materielle og det immaterielle. Tilnærmingen landskapsfortellinger ble valgt på grunnlag av den styrken at fortellingen binder sammen de immaterielle sidene av landskapet med det materielle. Mye av utfordringen i arbeidet med metoden har vært å identifisere nettopp de immaterielle sidene ved landskapet og opplevelsen. Stadkjensleundersøkelsen er ment å skulle få tak i disse ikke-fysiske ressursene, og understreker at ressurser ikke kun er fysiske objekter som vakre bygninger eller naturelementer. Resurser kan være historier, sagn, lukter, lyder osv. I arbeidet med stadkjensleundersøkelsene opplevet jeg det som utfordrende å få informantene mine til snakke om landskapet her og nå. Historiene om livet langs kanalen i gamle dager var mange, men ofte var det historier uten faktiske fysiske spor i landskapet i dag. Å forsøke å peile samtalen inn på landskapet slik det ser ut i dag var vanskelig. Å få folk til beskrive landskap, og åpne seg opp om hva det rommer av minner og opplevelser er dessuten en egen kunst. Mye av stadkjensleundersøkelsen formål er

opprinnelig å skape dialogprosesser men også å være bevisstgjørende i synet på landskapet man lever hverdagen sin i. Denne prosessen vil gå over tid og nødvendigvis gjøre det å beskrive og uttrykke sitt forhold til landskapet lettere. I mitt tilfelle har denne prosessen bestått av 1-2 timers lange befaringer. Resultatet må altså sees i lys av dette. Samtalen har fungert mer som en måte for meg å komme på sporet av historier og sider ved landskapet jeg vanskeligere kunne lest med til.

Når dette er sagt, synes jeg samtalene fungerte i stor grad slik jeg hadde forventet, og utbyttet har vært med på å forme både analysen og tiltakene. Omveien rundt Rekanesveien (tiltak nummer 6) er et eksempel på en skjult perle en lokalkjent viste meg, som jeg sannsynligvis ikke vil funnet selv. De immaterielle sidene ved landskapsopplevelsen har i stor grad handlet om stemninger. Foreslått tiltak om utformingen av et kart med motiver som uttrykker disse stemningene er en måte å skape assosiasjoner via navngivning (av motivene), en praksis for formidlingen av landskapsfortellingen. I arbeidet med selve formuleringen av motivene for strekningene i analysen ble det klart at det å uttrykke selve essensen av en landskapsopplevelse i en setning er krevende. Sånn sett gir metodens

originale måten å uttrykke særpreget på, landskapskarakter, litt mer spillerom. Jeg synes allikevel at grepet med å oppsummere sekvensene i motiver i stedet for landskapskarakter, føyer seg fint inn i fremstillingsmåten for analysen. Språktonen i teksten er bevisst uformell og i så måte ikke faglig. Den er ment å skulle lese av folk flest. I denne sammenheng fungerer motivene fint. De tar dessuten utgangspunkt i sykkelopplevelsen av sekvensen, og ikke landskapet i for eksempel et regionalt utviklingsperspektiv.

I arbeidet med landskapsressursanalysen I arbeidet med landskapsressursanalysen har de to delene landskapsanalyse og stadkjensleundersøkelse i stor grad fungert som en sammenfiltret prosess, der de to delene har påvirket hverandre. Delene ble ikke presentert hver for seg, det ville være lite hensiktsmessig for å speile prosessen.

Hadde caseområdet ligget nærmere studiested og jeg hadde hatt mulighet til besøke det flere ganger, ville det vært spennende å undersøke forholdene for miljøet for dugnadsarbeid i området. En sterk dugnadstradisjon via for eksempel lokallag og veforening kan i høyeste grad være en av de ressursene stadkjensleundersøkelsen kan være

med på identifisere. En slik ressurs kan være verdifull i spørsmålet om opprettelse og vedlikehold av de foreslåtte tiltakene.

Som allerede beskrevet er hovedrefleksjonen at delstrekningen ikke bør få en rekke dominerende tiltak i form av formidling av historien, visuell stimuli, prangende rasteplasser osv. Dette baserer seg på vurderingen av delstrekningens viktigste ressurs som den ro og freden man opplever ved å sykle den. Variasjonen i terreng, vegetasjon og stemning er i seg selv stimuli nok. De tiltak som blir foreslått er derfor forsiktige og subtile grep som ikke går bekostning av de ressursene som ligger der. Landskapsressursanalysen og den kunnskapen den har gitt, har bidratt til en identifisering av en helhetlig landskapsressurs som ved valg av en annen metode, fokusert på f.eks. enkeltelementer eller attraksjoner, ikke nødvendigvis ville blitt synlig.



DEL 4 - ETTERORD

## OPPSUMMERENDE ETTERORD

Opgavens hovedproblemstilling har vært :

"Hvordan kan landskapsressursanalysen som metode, og landskapsfortelling som tilnærming, frembringe et grunnlag for å skape gode og helhetlige sykkelturistopplevelser?"

Landskapsressursanalysen ble valgt som metode på bakgrunn av sykkelturisme som en stadig mer populær reiseform og en økende tendens for interessen for landskap i reiselivsnæringen. Metoden har som formål å identifisere og synliggjøre landskapet som ressurs. Det har vært denne oppgavens mål å teste ut hvordan denne metoden kan tilpasses og benyttes til bruk ved planlegging og tilrettelegging for sykkelruter i turismeperspektiv. Tilnærmingen landskapsfortelling er valgt for å undersøke hvordan den kan bidra til å skape helhet og sammenheng i opplevelsen av sykkelruta. Case-området ble valgt etter kontakt med regionalparken Telemarkskanalen og deres arbeid med å formidle de landskapsressursene som finnes og forsterke området som reisemål. Arbeidet deres med å utvikle sykkelturismen i området er en del av et helhetlig syn på landskap som ressurs og

utgangspunkt for utvikling og foredling. Det har vært min tanke at denne oppgaven i den sammenheng kan være et bidrag til tankegangen rundt hva som er viktig når man tilrettelegger for sykkelturisme og syklistenes landskapsopplevelse. Uttestingen i caset tar for seg en eksisterende rute, men tankegangen og fremgangsmåte lar seg overføre til også utvelgelse av selve ruta, i prosjekter der nye sykkelruter skal opprettes og skiltes. I dette arbeidet vil en viktig del av det som bestemmer ruta være at den kobler sammen attraksjoner og reiselivstilbud i området. Den tankegangen denne oppgaven bidrar med kan være et supplement i arbeidet, og sørger for at også landskapsopplevelsen blir viet oppmerksomhet. Sykling er en fantastisk måte å oppleve landskapet på – fundamentalt annerledes enn bilkjøring. De kvalitetene dette innebærer må gis fokus og utnyttes. Jeg håper at denne oppgaven bidrar til dette.







## DEL 5 - KILDER

# KILDER

## LITTERÆRE KILDER

- APPELYARD, D., LYNCH, K. & MYERS, J. 1966. *The view from the road*, Cambridge, MIT Press.
- ARMSTRONG, H. 2001. Spectacle and tourism as the Faustian bargain: sustaining the myth of landscapes. *Spectator* 21.
- CLEMETSEN, M. 2012. Stadsbasert entreprenørskap og læring. Kartlegging av staden sine ressursar. Notat til kursopplegg i Nærøyfjorden verdsavområde. Aurland Naturverkstad.
- CLEMETSEN, M. 2013. Landskapsressursanalyse. Prinsipper og framgangsmåte. Forelesning fra kurset LAA 360. Norges Miljø-og biovitenskaplige universitet
- CLEMETSEN, M. & KNAGENHJELM, T. K. 2010. Landskapsressursanalyse. Telemarkskanalen som regionalpark. Aurland Naturverkstad.
- CLEMETSEN, M., KROGH, E. & THOREN, K., H 2011. Landscape perception through participation. Developing new tools for landscape analysis in local planning processes in Norway. In: JONES, M. & M, S. (eds.) *The European Landscape Convention*. Springer.
- CONAN, M. 2003. *Landscape design and the experience of motion*, Dumbarton Oaks.
- DI PALMA, V. 2011. Flow: Rivers, roads, routes and cartographies of leisure. In: HVATTUM, B, B, B., B, E. & J, K. L. (eds.) *Roads, routes and landscapes*. Farnham, England: Ashgate.
- DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING OG RIKSANTIKVAREN 2010. Landskapsanalyse. Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi.
- EUROPARÅDET 2000. Den Europeiske Landskapskonvensjonen.
- FISKEVOLD, M. 2011. *Veien som vilje og forestilling*. Philosophiae Doctor Thesis, Universitet for miljø-og biovitenskap.
- FRES, L. 2011. Stop, rest and digest: feeding people into nature. In: HVATTUM, B, B, B., B, E. & J, K. L. (eds.) *Routes, roads and landscapes*. Farnham, England: Ashgate.
- GRIMSTAD KLEPP, I. 1999. Stier, fortidens fotefar. In: JACOBSEN, J. K. S. & VIKEN, A. (eds.) *Turisme - stedet i en bevegelig verden*. Oslo: Univeristetsforlaget.
- HAUKELAND, P., I 2010. *Landskapsøkonmi*, Bø i Telemark, Telemarksforskning.
- HAUKELAND, P. I. & BRANDTZÆG, B. A. 2010. Opplevelseslandskapet . En ressurs for nyskapning, bred verdiskapning og bærekraftig stedsutvikling i Hjartdal og Svartdal. Bø i Telemark: Telemarksforskning
- HVATTUM, B. 2011. *Routes, roads and landscapes*, Farnham, England, Ashgate.
- JACOBSEN, J. K. S. & VIKEN, A. 1999. Startsted. In: JACOBSEN, J. K. S. & VIKEN, A. (eds.) *Turisme: stedet i en bevegelig verden*. Oslo: Universitetsforlaget.
- JENSEN, R. 1999. *The dream society. How the coming shift from information to imagination will transform your business*, McGraw-Hill

- KAMPEVOLD LARSEN, J. 2011. Curating View: The Norwegian Tourist route project. In: HVATTUM, B, B, B, E. & J, K. L. (eds.) *Routes, roads and landscapes*. Farnham, England: Ashgate Ashgate.
- KROGH, E. 1995. *Landskapets fenomenologi*. Doctor scientarium thesis, Norges landbrukshøgskole.
- LØNNING, D. J. 2004. Landskapet som ressurs i kulturøkonomien - opplevingar frå det skotske Høglandet og Island. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- MERLEAU-PONTY, M. 1994. *Kroppens fenomenologi*, Oslo, Pax.
- PARKPLAN FOR TELEMARSKANALEN REGIONALPARK. 2012. Skien: Telemarkskanalen Regionalpark.
- POTTEIGER, M. & PURINTON, J. 1998. *Landscape Narratives. Design practices for telling stories* New York, John Wiley & sons, inc.
- SCOTT, A., CARTER, C., BROWN, K. & WHITE, V. 2009. Seeing is Not Everything': Exploring the Landscape Experiences of Different Publics. *Landscape Research*, 34, 397-424.
- SIRA, L. E. 2013. *Langt, langsomt - på sykkel tur langs Kystriksveien*, Kystriksveien Reiseliv AS.
- SPINNEY, J. 2007. Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction og Meaning in a Mobile Practice. In: HORTON, D. R., P. O. C., P (ed.) *Cycling and Society*. England: Ashgate.
- STORM, H. N., KOBRO, L. U. & SVARDAL, S. 2009. Hva er Telemark – en gallupundersøkelse om assosiasjoner til Telemark og Midt-Telemark. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- SVARDAL, S. & LØNNING, D. J. 2005. Sykkelturisme i eit kulturøkonomisk perspektiv. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- TUAN, Y. 1977. *Space and place: the perspective of experience*, Edward Arnold, Edward Arnold.
- ULSNÆS, O. B. 2011. *Vannveien inn i Telemark - Norsjø-Skienkanalen 150 år*, Skien, Telemarkskanalen FKF.
- URRY, J. 1990. *The Tourist gaze*, London, Sage.
- VAN DUPPEN, J. & SPIERINGS, B. 2013. Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht, NL. *Journal of Transport Geography*, 30, 234-243.
- VIKEN, A. 1993. Den turistiske opplevses mystikk. *Arr - idehistorisk tidsskrift*, 10-19.
- VIKEN, A. 1999. Turisme som semiotisk praksis. In: JACOBSEN, J. K. S. & VIKEN, A. (eds.) *Turisme. Stedet i en bevegelig verden*. Oslo: Univeristetsforlaget.
- WOOD, P. R. H. 2010. Inhabiting Infrastructure: How Architectures, Rhythms and Crowds effect London's Commuter Cyclists. *7th Cycling and Society Symposium*. Oxford.

## ELEKTRONISKE KILDER

- [www.veivesen.no](http://www.veivesen.no)
- [www.cyclingnorway.no](http://www.cyclingnorway.no) (Stiftelsen Sykkelturisme sine nettsider)
- [www.telemarkskanalen.no](http://www.telemarkskanalen.no)
- [www.telemarkskanalen.no/nor/Kontakt/Telemarkskanalen-regionalpark](http://www.telemarkskanalen.no/nor/Kontakt/Telemarkskanalen-regionalpark) (Her ligger gjesteundersøkelsen og Parkplanen tilgjengelig)
- [www.visittelemark.no](http://www.visittelemark.no)
- [www.telemarkskanalrittet.no](http://www.telemarkskanalrittet.no)
- [www.syklistene.no](http://www.syklistene.no) (Syklistenes landsforening sine nettsider)

# KILDER

## KART

Kartgrunnlag fra [www.norgebilder.no](http://www.norgebilder.no), bearbeidet av forfatteren

## FIGURLISTE

Der det ikke er opplyst om annet er de laget av forfatteren selv

**Figur 4, 5 og 6** - Tar utgangspunkt i illustrasjon av kanalnettet laget av Feste landskap, hentet fra rapporten "Analyser i kanallandskapet" Mars 2014. Illustrasjonen er videre bearbeidet. Rapporten ble sendt personlig til forfatter og er ikke tilgjengelig på nett.

**Figur 8** - Kartgrunnlag av Nasjonale Sykkelruter er hentet fra Statens vegvesen sine nettsider, så bearbeidet

## BILDELISTE

Med unntak av listen under er alle bilder i oppgaven tatt av forfatteren selv.

1. Nettside. <http://glasgowpunter.blogspot.no/2014/02/glasgow-and-slave-trade-secret-history.html>
2. Nettside. <http://www.artonfile.com/detail.aspx?cat=sustainable%20design&id=UD-15-08-0> Fra boken
3. Hentet fra boken *Landscape Narratives*, Potteiger and Purinton, s 138
4. Nettside. [http://www.romelocalguide.com/villa\\_d\\_este.html](http://www.romelocalguide.com/villa_d_este.html)
5. Hentet fra boken *Landscape Narratives*, Potteiger and Purinton, s 200
6. Nettside. <http://www.routard.com/photos/norvege/58523-dalen.htm>
7. Nettside. <http://www.skiensvassdraget.no/t%C3%B8mmerfl%C3%B8ting>
8. Nettside. <http://www.nrk.no/telemark/telemarkskanalen-minutt-for-minutt->
9. Nettside. <http://gjestehavner.batmagasinet.no/vrangfoss-sluse/>
10. Nettside. <http://www.cyclingnorway.no/>
11. Nettside. <http://www.kanalbaatene.no/kanalpakker/sykkelpakker>
12. Nettside. <http://www.borgos.nndata.no/Kanaltur.htm>

# VEDLEGG 1- ANALYSESKJEMA FOR OVERORDNET ANALYSE

## SKJEMA FOR OVERORDNET LANDSKAPSANALYSE ULEFOSS-DALEN

### 1. Veien

- terreng
- jevn eller brå stigning
- kurvatur/linjeføring
- underlag → taktile
- bredde
- hva slags type vei er det: ny/gammel, hovedvei eller gårdsvei
- Trafikksikkerhet (følelsen av trygghet)

### 2. Vannet

- veien lokalisert nærme eller langt fra kanalen → kontakt med vannet
- sikt /vegetasjon fra veien → kontakt med vannet
- vannets form → stort åpent vann, eller smalt elveløp

### 3. Vegetasjon (og dyreliv)

- type vegetasjon → hvilken stemning gir det
- mørk og tett eller lyst og luftig
- hvor nærme veien er vegetasjonen → åpent eller lukket

### 4. Bebyggelse og kulturhistorien i landskapet

- liten eller høy grad av menneskelige spor i landskapet
- spredt eller tett bebyggelse
- bygninger/menneskeskapte konstruksjoner med viktig funksjonell verdi



- kulturlandskap

#### *5. Romlig/estetiske forhold som påvirker sykkelopplevelsen*

- åpent eller lukket landskapsrom → følelsen det gir , f.eks klaustrofobisk med høye fjellvegger, mektig, eller overblikk i åpent landskap
- variasjon i løpet av sekvensen eller monotont
- kontraster i landskapet
- stemninger → trolsk, mektig, osv.

#### *6. Sanseninntrykk viktige for sykkelopplevelsen*

- solforhold
- vindforhold som påvirker sykling
- lukter → vegetasjon/gårdsdyr etc. , farger, Lyder → foss/gårdsdyr

#### *7. Nødvendig infrastruktur/Forutsetning for sykkelturisme*

- Muligheter for å få kjøpt mat og drikke/Overnatting/Eksisterende rasteplasser, grad av tilretteleggelse

#### *8. Lengden på delstrekningen → lang, kort*

# VEDLEGG 2 - ANALYSESKJEMA FOR DETALJERT ANALYSE

## SKJEMA FOR DETALJERT LANDSKAPSANALYSE FJÅGESUND – KILEN - FLÅBYGD

### 1. Veien

- terreng
- jevn eller brå stigning
- slitsomt – bedagelig
- kurvatur/linjeføring
- underlag → taktile
- bredde
- hva slags type vei er det: ny/gammel, hovedvei eller gårdsvei
- Trafikksikkerhet (følelsen av trygghet)

### 2. Vannet

- veien lokalisert nærme eller langt fra kanalen → kontakt med vannet
- sikt /vegetasjon fra veien → kontakt med vannet
- vannets form → stort åpent vann, eller smalt elveløp

### 3. Vegetasjon (og dyreliv)

- type vegetasjon → hvilken stemning gir det
- mørk og tett eller lyst og luftig
- frodig – karrig
- høy –lav
- ensidig - variert
- hvor nærme veien er vegetasjonen → åpent eller lukket følelse

#### 4. Bebyggelse og kulturhistorien i landskapet

- liten eller høy grad av menneskelige spor i landskapet
- spredt eller tett bebyggelse
- bygninger/menneskeskapte konstruksjoner med høy estetisk verdi
- bygninger/menneskeskapte konstruksjoner med viktig funksjonell verdi
- Villmark eller kultivert?
- Velholdt eller forfallent?
- Nytt eller gammelt?
- imøtekommende – avvisende

#### 5. Romlig/estetiske forhold som påvirker sykkelopplevelsen

- åpent eller lukket landskapsrom → følelsen det gir , f.eks klaustrofobisk, dramatisk med høye fjellvegger, mektig, eller overblikk i åpent landskap
- variasjon i løpet av sekvensen eller monoton
- kontraster i landskapet
- stemninger → trolsk, mektig, osv.
- Utsikter
- farger

#### 6. Sansinntrykk viktige for sykkelopplevelsen

- solforhold
- vindforhold som påvirker syklinger
- lyder → foss/gårdsdyr etc
- lukter → vegetasjon/gårdsdyr etc.
- eksos/forurensing

**7. Nødvendig infrastruktur/Forutsetning for sykkelturisme**

- Muligheter for å få kjøpt mat og drikke
- Overnatting
- Eksisterende rasteplasser, grad av tilretteleggelse

**8. Lengden på delstrekingen → lang, kort**

# VEDLEGG 3 - SPØRSMÅL TIL SEMISTRUKTURERTE INTERVJU

## SPØRSMÅL TIL INTERVJU

Hensikten med intervjuet, eller samtalen, er få tak i de fortellingene som ligger i landskapet, historier både om naturskapte- og menneskeskapte forandringer, og ikke minst hvordan disse er synlige i dag. Jeg er spesielt interessert i de fortellingene som det ikke nødvendigvis er mulige å lese seg til, men som lokalt kjente har kunnskap om. Få tak i det immaterielle knyttet til det fysiske. Forsøke å få inn intervjuobjektene tilknytning og personlige forhold til landskapet. Intervjuene blir foretatt under befaringskjørende langs delstrekninger av sykkelruta. Ved å foreta intervjuene ute i landskapet, ikke inne på et rom, kan lettere assosiasjoner, fortellinger og kunnskap knyttet til spesifikke steder i landskapet – dukke opp. Underveis er det rom for spontane stopp, der noe skal vises eller fortelles om. Spørsmålene blir ikke stilt i rigid rekkefølge, men fungerer som rammene rundt samtalen.

Hvordan er din tilknytning til dette området/landskapet?

- Født/oppvokst/tilflyttet?
- Yrke

Hvordan vil du beskrive området/landskapet vi kjører gjennom? Hvordan ser det ut?

Hva har dette landskapet/området som er spesielt?

Hva liker du best ved dette landskapet?

Hva ville du vist frem om du fikk besøk utenifra? Hva er synes du er verd å vise?

Hvordan har menneskene formet landskapet her? Hvilke spor er synlige i landskapet i dag? (hvordan det som *var* er synlig i det som *er*)

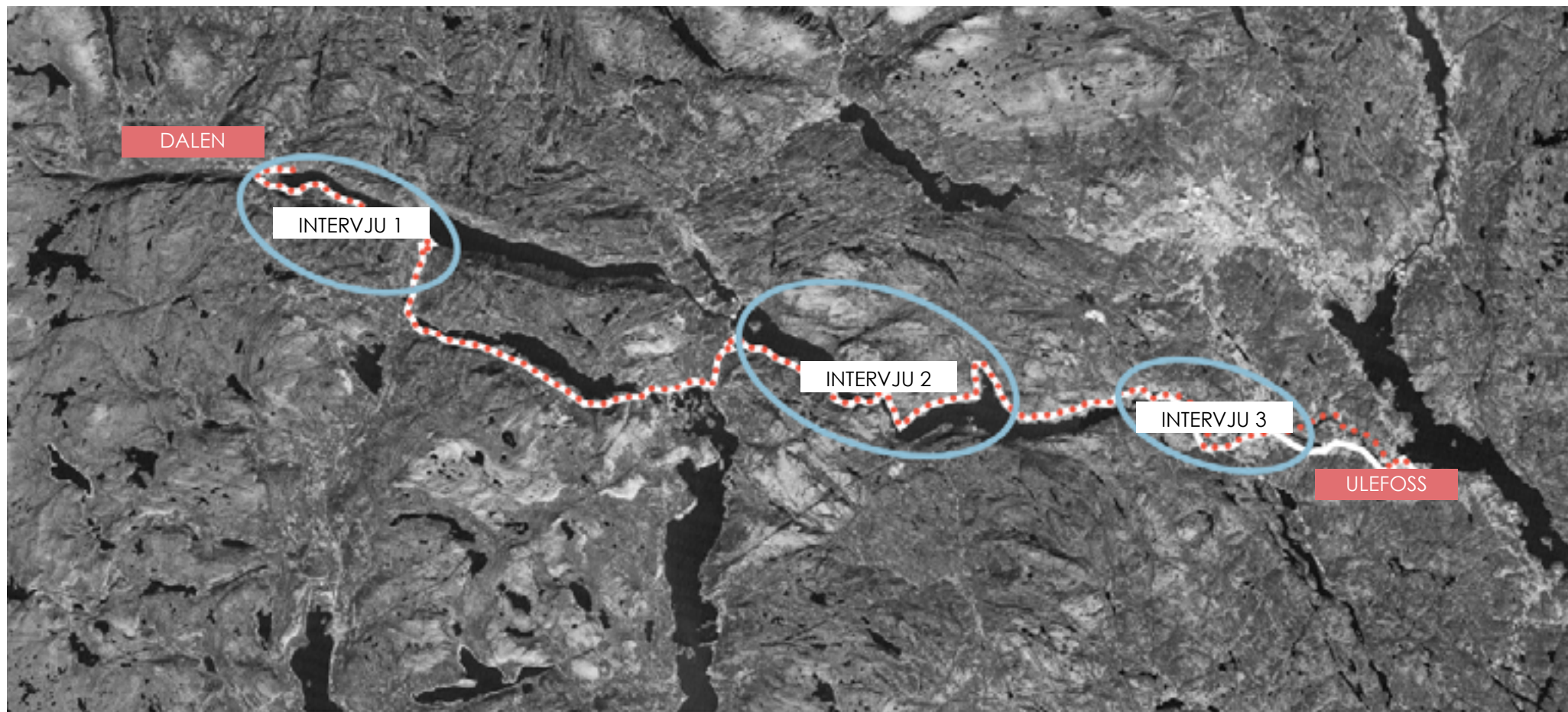
Har området/landskapet gjennomgått noen store forandringer som du vet om? Hvordan er eventuelt disse synlige i dag?

Kan du noen fortellinger, sagn eller historier som er knyttet til spesielle steder langs ruta? Fjell, bygg, trær etc?

Har du vært i kontakt med sykkelturister, enten som lokalbefolkning eller si yrket ditt? Hva snakket dere om? Hadde de spørsmål, og hva var de interessert i?

Noen plasser i nærheten av sykkelruta som er verdt å se, men som ikke kan sees fra veien?

## VEDLEGG 4 - DE TRE STREKNINGENE SOM BLE BEFART UNDER INTERVJU







Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
67 23 00 00  
[www.nmbu.no](http://www.nmbu.no)