

Nasjonale turistveger

Die Norwegischen Landschaftsrouten | Norwegian Scenic Routes



press



Nasjonale turistveger
Norwegian Scenic Routes

Nasjonale turistveger

© Forlaget Press 2023

Boken er utgitt i samarbeid med seksjonen Nasjonale turistveger, Statens vegvesen

Redaksjonsråd: Trine Kanter Zerwekh, Thor Arvid Dyrerud og Jan Neste

Oversettelse til tysk: Daniela Stilzebach

Oversettelse til engelsk: Adam King

Forsidefoto: Domen, Nasjonal turistveg Varanger. Foto: Frid-Jorunn Stabell

Design: [Jan Neste](#)

Boken er satt med: Interstate

Papir: 130 g Gardamatt Art

Bilderepro: JK Morris Production AB, Sverige

Trykk og innbinding: Printer Trento via Italgraf Media AB

ISBN 978-82-328-0445-0

Materialet er vernet etter åndsverkloven. Uten uttrykkelig samtykke er eksemplarframstilling bare tillatt når det er hjemlet i lov eller avtale med Kopinor.

Forlaget Press AS

www.forlagetpress.no



Nasjonale turistveger

Die Norwegischen Landschaftsrouten | Norwegian Scenic Routes

press

FORORD

NO Gjennom målretta satsing i snart 30 år har Nasjonale turistveggar blitt ein turistattraksjon som aukar verdiskapinga i Noreg sin tredje største næring. Atten nøye utvalde vegar med sine særreigne rasteplassar og utsiktspunkt freistar vegfarande turistar til Norgesferie, til glede og nytte for seg sjølv og reiselivet.

Verkemiddelet er nyskapande arkitektur og tankevekkande kunst i samspel med gode naturopplevingar på tilrettelagte rasteplassar og utsiktspunkt. På oppdrag frå Statens vegvesen har dyktige arkitektar, kunstnarar, ingeniørar og entreprenørar sørgja for installasjonar som vekker oppsikt både nasjonalt og internasjonalt. Alt frå små perler i kanten av storhavet til spennstige konstruksjonar i den norske fjellheimen vitnar om kreativitet og kvalitet, noko som stadfestar Noreg sitt ry som design- og kultur nasjon.

Denne boka presenterer eit utval gjennomførte prosjekt saman med ein oversikt over planar for kommande tiltak. Med ulike vinklingar på korleis det vakre og praktiske kan kombinerast, blir framstillinga ei stadfesting av utviklinga av Nasjonale turistveggar som ein stadig sterkare attraksjon. Dei fleste formgivarane er norske, men vi er også takksame for at verdskjente namn som Peter Zumthor, Louise Bourgeois og Roni Horn har gitt sine unike bidrag til både arkitektur og kunst.

Turistane sine forventningar er høge. Staten og fylkeskommunane må derfor sørgja for god kvalitet på drifta og vedlikehaldet av vegane og installasjonane. I tillegg må det takast vare på landskapsopplevinga når vegar blir utbetra av omsyn til framkomst og tryggleik. Dei lokale tilboda om mat, overnatting, aktivitetar og opplevingar må også halda høg kvalitet. Her har dei mange næringsaktørane eit stort ansvar.

Den internasjonale konkurransen om dei opplevingslystne turistane er stor. Vi i Statens vegvesen er derfor stolte over oppdraget og tilliten vi har fått av regjering og storting. Oppgåva er å utvikla, ta vare på og formidla Nasjonale turistveggar som turistattraksjon og verkemiddel for å styrka reiselivet si konkurransekraft. Resultatet er auka lønnsemd, begeistra besøkande og internasjonal interesse.



Ingrid Dahl Hovland
Vegdirektør, Statens vegvesen

VORWORT

DE Innerhalb von bald dreißig Jahren zielgerichteten Engagements haben sich die Norwegischen Landschaftsrouten zu einer Touristenattraktion entwickelt, die zur Steigerung der Wertschöpfung im drittgrößten Wirtschaftszweig Norwegens beiträgt. Achtzehn sorgfältig ausgewählte Strecken mit ihren ganz besonderen Rastplätzen und Aussichtspunkten laden mit dem eigenen Fahrzeug reisende Touristen ein, ihren Urlaub in Norwegen zu verbringen, zur Freude und zum Nutzen für sie und die Tourismusbranche.

Als Gestaltungsmittel dienen schöpferische Architektur und zum Nachdenken anregende Kunst in Kombination mit einzigartigen Naturerlebnissen auf extra dafür eingerichteten Rastplätzen und Aussichtspunkten. Im Auftrag der Staatlichen Norwegischen Straßenverwaltung haben geschickte Architekten, Künstler, Ingenieure und Bauunternehmer Installationen erschaffen, die sowohl national als auch international Aufsehen erregen. Alles, von kleinen Perlen am Rande des Meeres bis hin zu aufwendigen Konstruktionen in der norwegischen Bergwelt, legt Zeugnis von Kreativität und Qualität ab und bestätigt somit Norwegens Ruf als Design- und Kulturland.

Dieses Buch präsentiert eine Auswahl bereits vollendeter Projekte sowie eine Übersicht zukünftig geplanter Maßnahmen. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln wird dargestellt, wie die Kombination aus dem Schönen und dem Praktischen dazu beiträgt, die Attraktivität der Norwegischen Landschaftsrouten beständig zu steigern. Der überwiegende Teil der Designer kommt aus Norwegen, aber wir sind auch dankbar, dass weltweit bekannte Namen wie Peter Zumthor, Louise Bourgeois und Roni Horn ihre einzigartigen Beiträge zur Architektur und Kunst geleistet haben.

Die Erwartungen der Touristen sind hoch. Daher müssen der Staat sowie die vor Ort zuständigen Behörden für eine hohe Qualität beim Betrieb und der Wartung der Strecken und der Installationen sorgen. Zudem muss beim Ausbau von Straßen im Hinblick auf Zugänglichkeit und Sicherheit Rücksicht auf die zu erlebende umgebende Landschaft genommen werden. Hohe Qualitätsforderungen richten sich auch an die lokalen Angebote in Sachen Versorgung, Übernachtung, Aktivitäten und Erlebnisse. Hierbei tragen Akteure vieler Branchen eine große Verantwortung.

Die internationale Konkurrenz um erlebnishungrige Touristen ist groß. Wir von der Staatlichen Norwegischen Straßenverwaltung sind daher stolz auf den Auftrag und das Vertrauen, das Regierung und Parlament uns entgegengebracht haben. Die Aufgabe besteht darin, die Norwegischen Landschaftsrouten als Touristenattraktion und Gestaltungsmittel zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus zu entwickeln, zu bewahren und zu vermitteln. Das Ergebnis sind eine höhere Rentabilität, begeisterte Besucher und internationales Interesse.

Ingrid Dahl Hovland
Direktorin, Staatliche Norwegische Straßenverwaltung

FOREWORD

EN Over almost thirty years of determined efforts, the Norwegian Scenic Routes have become tourist attractions that boost value creation in Norway's third-largest industry. Eighteen carefully selected routes, each with their own distinctive rest stops and viewing points, attract road-trippers to holiday in Norway for their own joy and benefit, as well as that of the tourism industry.

Our tools have been innovative architecture and thought-provoking art in interaction with wonderful nature experiences at designated rest areas and viewing points. On behalf of the Norwegian Public Roads Administration, skilled architects, artists, engineers and contractors have delivered installations that have caused a stir both nationally and internationally. Everything - from little gems at the ocean's edge to sturdy structures in the mountains - is a testament to creativity and quality, further reinforcing Norway's reputation as a nation of design and culture.

This book presents a selection of the completed projects together with an overview of plans for the future. With different perspectives on how beauty and pragmatism can be combined, this presentation validates the development of the Norwegian Scenic Routes as an ever stronger attraction. Most of the designers are Norwegian, but we are also thankful that world-renowned names such as Peter Zumthor, Louise Bourgeois and Roni Horn have offered their unique contributions to both the architecture and the art.

Tourists have high expectations. The state and county municipalities must therefore ensure the quality of their services and the maintenance of their routes and installations. In addition, the landscape experience must be preserved even as roads are improved for reasons of accessibility and safety. The local foods, accommodations, activities, and experiences on offer must also be of high quality. The many actors in the business sector have a great responsibility here.

The international competition for adventure-seeking tourists is immense. We in the Norwegian Public Roads Administration are therefore proud of our mission and the trust the government and parliament have placed in us. The task has been to develop, take care of and promote the Norwegian Scenic Routes as a tourist attraction and a tool to boost the competitiveness of the Norwegian tourism industry. The result has been a rise in earnings, enthusiastic visitors and international interest.

Ingrid Dahl Hovland
Director General, Norwegian Public Roads Administration

NASJONALE TURISTVEGER



INNHOLD / INHALT / CONTENTS

Ingrid Dahl Hovland		Varanger	36
<i>Forord / Vorwort / Foreword</i>	4/5	Havøysund	54
1. Jan Andresen		Senja	66
<i>Ein nasjonal attraksjon blir til</i>	8	Andøya	78
<i>Eine nationale Attraktion entsteht</i>	12	Lofoten	86
<i>A national attraction comes to life</i>	15	Helgelandskysten	102
2. Ketil Kiran		Atlanterhavsvegen	116
<i>Arkitektur for folket og eliten</i>	18	Geiranger-Trollstigen	130
<i>Architektur für das Volk und die Elite</i>	20	Gamle Strynefjellsvegen	146
<i>Architecture for the people and the elite</i>	22	Rondane	154
3. Morten Kvamme		Sognefjellet	166
<i>Kunsten og landskapet</i>	24	Valdresflye	182
<i>Kunst und Landschaft</i>	26	Gaularfjellet	194
<i>Art and the landscape</i>	28	Aurlandsfjellet	210
4. Arne Hjeltnes		Hardanger	222
<i>Den klassiske bilturen er endeleg attende</i>	30	Hardangervidda	238
<i>Die klassische Reise mit dem Auto ist endlich zurück</i>	32	Ryfylke	246
<i>The classic road trip makes a comeback</i>	34	Jæren	262
		Skisseprosjekter / Skizzen / Sketches	270
		Arkitekts / Architekt / Architects	288
		Kunstnere / Kunstler / Artists	288

1. EIN NASJONAL ATTRAKSJON BLIR TIL

NO Turisme - noko å leva av, ikkje minst i distrikta

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

Satsinga på Nasjonale turistveggar handlar om å styrka det norske reiselivsproduktet med ein sær eigen attraksjon. Turistveg bileta av kongeriket, med sin særprege kombinasjon av natur, veg, arkitektur og kunst, freistar vegfarande turistar til å nytta Noreg som sitt feriemål. Dette fører til auka verdiskaping, noko som er stadfesta av økonomiske analysar for seks av dei atten strekningane.



1960

Ørnesvingen, Geiranger-Trollstigen. Foto: Birkeland/Romsdalsmuseet



2013

Ørnesvingen, Foto: Tonje Tjernet

Gnisten

Startsignalet kom i 1993. Vegfolk hadde vore på studietur og fått kunnskapar om den amerikanske satsinga på «scenic byways» i bilismen sitt heimland. Liknande initiativ fann ein også i andre land, som «Romantische Strasse» i Tyskland og «La Route du Vin» i Frankrike. Inspirasjonen resulterte i kontakt med norske politikarar for å sjå om dette kunne vera interessant her i landet. Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-1997 blei lagd fram for Stortinget våren 1993. I innstillinga bad Samferdselskomiteen departementet om å sjå nærare på kombinasjonen veg og reiseliv i samarbeid med reiselivsnæringane. Statens vegvesen tok ansvaret.

Første forsøk

Reiselivsprosjektet kom i gang for fullt i 1994. Tidleg i leiken tromma vi saman offentlege og private aktørar for å sjå nærare på potensialet for ei turistvegsatsing i Noreg og korleis eit slikt arbeid kunne



2011

Utsikten, Gaularfjellet. Foto: Jiri Havran



2016

Utsikten, Gaularfjellet. Foto: Frid-Jorunn Stabell

leggjast opp. Sognefjellsvegen, riksveg 7 i Hardanger, nordre del av Kystriksvegen i Nordland og den gamle vegen over Strynefjellet blei prøvestrekningar. Ute langs desse vegane kom det til stadig nye rasteplassar og utsiktspunkt. Sentralt jobba vi med det faglege fundamentet, utarbeidde retningslinjer og handbøker og sørge for utvikling og godkjenning av ein eigen logo for turistvegane. I 1997 var prøveprosjektet slutt, tilrådingar blei formulert, og dei fire strekningane fekk status som Nasjonale turistveggar.

Søknader og synfaringar

Stortinget fekk tilrådinga i statsbudsjettet for 1998. Konklusjonen: Veg og reiseliv høyrer saman, Nasjonale turistveggar er noko for oss, og tenk gjerne gjennom turisttransportårene og dei mange turistvenlege vegane i same slengen.

Den nye turistveggruppa kom i gang. Brev gjekk ut, og søknader om turistvegstatus kom inn frå alle kantar og i alle variantar – frå den 9 km lange Atlanterhavsvegen i havgapet på Mørkysten til 830 km Villmarksveg i det indre av Noreg frå Halden via Røros til Nidarosdomen. Biletet var samansett, spørsmåla mange og tvilen stor. Ville lokale søknader etter oppskrifta frå Reiselivsprosjektet

til vurdering og godkjenning av eit passande kontor gi landet ein truverdig attraksjon som skulle vekka internasjonal interesse?

Dette skulle avklarast gjennom synfaringar landet rundt i jakta på dei beste av dei beste. Vegingeniøren og landskapsarkitekten la ut på biltur, av og til med ei kompetent faggruppe i kupeen, av og til med eit høgverdig kvalitetsråd i bussen. Innimellom gjennomførte vi livlege møte med initiativtakarar. Rundt 60 alternativ skulle gjennom trakta. Det var etter kvart ingen tvil. Både produktet og metoden måtte spissast.

Éin nasjonal attraksjon - éin logo

I jakta på idear og erfaringar la vi ut på studieturar til Tyskland, Spania, USA, Skottland, Danmark og Frankrike. Franskmenne var klare – sats på kyst, fjord og fjell, la vegane bli ein attraksjon med felles logo, og legg ansvaret til ein nasjonal aktør. Våre eigne erfaringar sa det same, og søknadsmodellen frå prøveprosjektet blei lagd bort.

Etter ein del friske rundar kom vegdirektøren med sin konklusjon: Atten strekningar blir med vidare, og arbeidet skal gjerast som nasjonal satsing med eiga løyving på vegbudsjettet. Vegdirektøren sitt prosjektdirektiv overtok for rettleiaren frå Reiselivsprosjektet, og retninga var gitt.

Nyskapande arkitektur

Dei den gongen unge arkitektane Jan Olav Jensen og Carl-Viggo Hølmebakk slo an tonen i 1994 - 1997 på Sognefjellet og Gamle Strynefjellsvegen. Forfriskande arkitektur i vakre omgivnader dukka opp i dalen, på fjellet og langs fjorden med Statens byggeskikkpris 1998 som klar støtte til tenkemåte og resultat. Sidan den tid har både erfarne arkitekter og nye generasjonar formgivarar gitt sine spenstige bidrag til turistvegane sitt kjennemerke - nyskapande arkitektur i unik natur med stemninga på staden som inspirasjon. Stegastein, Sohlbergplassen, Tungeneset, Trollstigen, Ureddplassen, Eldhusøya, Steilneset, Ostasteidn, Kleivodden, Likholefossen, Lillefjord, Flye 1389, Vøringsfossen mfl. i skjønn foreining og skilta med turistveglogoen.

Undervegs i utviklinga av innhald og utforming har arkitekten, kunstnaren og landskapsarkitekten i Arkitekturrådet drøfta og vurdert idear og løysingar, utfordra formgivarane, forkasta og godkjent planar. Bortsett frå sveitsaren Peter Zumthor er det satsa på arkitekter med norsk adresse.

Tankevekkande kunst

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

«Columna transatlantica» og «Mirage» av kunstnarane Jan Freuchen og Marianne Heier blei høgtideleg opna hausten 2016, og «Skyldner» av Matias Faldbakken i 2022. Verka skal på kvar sin måte utfordra tankane til undrande vegturistar. Utanlandske kunstnarar i verdsklasse har så langt levert den brennande stolen på Steilneset i Varanger (Louise Bourgeois), bjørnen i hiet på Aurlandsfjellet (Mark Dion), steinen på steinen på Valdresflye (Fischli og Weiss) og glaskunsten i Havøysund (Roni Horn). Etter kvart skal kvar strekning få sitt kunstverk.

Ein engasjert kunstkurator med eit kunstråd som sparringpartner har sørgt for kunst langs turistvegane som vekker oppsikt kvar på sin måte, både lokalt og internasjonalt.

Dei ti særskilte attraksjonane

Norsk reiseliv hadde i årevis nytta Trollstigen og Vøringsfossen som naturikon i marknadsføringa av Noreg, trass at områda var prega av stor slitasje, mangelfull sikring og dårlege sanitærforhold. I turistland som New Zealand har ein valt å la staten ta ansvaret for slike stader samtidig som ein legg opp til privat drift. Vi kom til den same erkjenninga, og Statens vegvesen kunne starta arbeidet med å skaffa eigarskap til og planleggja fullstendige oppgraderingar av slike store attraksjonar langs Nasjonale turistvegar.

Etter kvart enda vi opp med «dei 10 særskilte». Dei fleste er velkjente Noregsbilete - Trollstigen, Vøringsfossen, Steinsdalsfossen, Låtefoss, Gjende, Gudbrandsjuvet, Torghatten og Eldhusøya, der Volvo og andre kjente bilmerke cruisar over Storseisundbrua på Atlanterhavsvegen i jakta på dei beste reklamebileta.

I løpet av dei iherdige trolldomsfølgingane på 1600-talet blei 91 menneske dømte til eld og bål i Finnmark. Mange av desse blei avretta ved Steilneset i Vardø. Her er det den sterke historia som har inspirert arkitekten og kunstnaren. Det same gjeld det kortvarige gruveeventyret på slutten av 1800-talet med sitt blodslit for menn og hestar i Allmannajuvet innanfor Sauda. Peter Zumthor med sine arkitektoniske grep, saman med dyktige planleggjarar og engasjerte fagfolk på byggeplassen, har gitt Varanger og Ryfylke attraksjonar som ein ikkje eingong drøymde om den gongen ideen blei tenkt og ballen begynte å rulla. Tilsvarande «faglege fellesskap» med auge for kvalitet finn vi elles att på alle dei vellykka turistvegprosjekta. I 2024, 30 år etter at turistvegsatsinga starta opp, skal ni av dei ti vera fullført.

Organisering og finansiering

Seksjonen for Nasjonale turistvegar i Statens vegvesen har det daglege ansvaret for turistvegsatsinga. Vegdirektøren er eigaren av attraksjonen. Gjennom tidene har eit eige kvalitetsråd på 7-8 personar med ulik fagbakgrunn gjort sitt for at Nasjonale turistvegar blir utvikla og halde i hevd som nasjonalt felleseige. Frå 2020 blir dette følgt opp av eit eige Turistvegforum med deltakarar frå reiselivsnæringane. Dei faglege vurderingane av det som skal byggast, har vore arkitekturrådet si oppgåve, slik som i dei statlege utbyggingsprosjekta før OL i 1994, flyplassen på Gardermoen og i Reiselivsprosjektet.

Turistvegsatsinga har si overordna forankring i dei nasjonale transportplanane som blir fremja for Stortinget kvart fjerde år. Dei årlege løyvingane blir tildelt gjennom ein eigen post på Samferdselsdepartementet sitt budsjett. I tillegg kjem middel særleg frå fylkeskommunar og kommunar til gode samarbeidsprosjekt, med «dei ti særskilde» som dei største.

Responser

Rådet frå utlandet var tydeleg: tenk natur, kvalitet og attraksjon. Når «utlandet» kjem på besøk i flokk og følgje for å ta arkitektur og natur i augesyn saman med dei stadig fleire norske som vil oppleva sitt eige land, er det dette dei møter. Og dei likar det dei ser. Vandreutstillinga «Detour» med sine bilete og modellar gjorde sitt for å gjera Noreg kjent som nyskapande i pakt med naturen både i Europa og USA. Stadig nye utstillingar og foredrag har forsterka dette.

Arkitekturprisane er etter kvart blitt mange, men også bruken av betong og stål er blitt lagd merke til. Turistvegsatsinga er også mat for utanlandske fagtidsskrifter og norske medium. Spesielt gledeleg er det når private aktørar responderer med sær eigen arkitektur, høg kvalitet og godt samarbeid som rettesnor for sine satsingar, med Juvet landskapshotell og Sognefjellshytta som gode eksempel. Gledeleg er det også når reiselivet i aukande grad tek Nasjonale turistvegar i bruk i si marknadsføring av reisemålet Noreg.

Mykje er gjort - og mykje står att

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

I løpet av 2024 skal over 4/5 av turistvegprosjekta vera gjennomført. Samtidig vil drift, vedlikehald og nødvendig fornying saman med påfyll av eit 30-tals nye prosjekt framover mot 2029 gjera sitt for at attraksjonen «skin» og ikkje skuffar forventningsfulle turistar. I løpet av 36 år vil det då vera satsa om lag 4,6 mrd. kroner frå staten

og 0,5 mrd. kroner frå andre (omrekna til 2022-kroner), for å skapa ein livskraftig attraksjon som skal styrka Noreg som feriemål i den internasjonale kampen om turistane, til glede for forventningsfulle turistar og for næringsliv og busetjing, ikkje minst i distrikta. På sikt kan vidareutvikling også handla om eit gjennomtenkt påfyll av nye strekningar som oppfyller dei høge kvalitetskrav, dersom ein finn rom for det.

Jan Andresen

Seksjonsleiar for Nasjonale turistvegar i Statens vegvesen

1. EINE NATIONALE ATTRAKTION ENTSTEHT

DE Tourismus – ein Erwerbszweig, besonders für ländliche Gebiete
Für Entdecker und Schaulustige hält die norwegische Natur seit jeher große Erlebnisse bereit, allerdings waren weite Teile des Landes lange Zeit schwer zugänglich. Um 1940 wurde die Initiative ergriffen, die Hauptverkehrsadern auf ein Niveau zu bringen, das dem Autoverkehr gewachsen war. Nach und nach kamen neue Straßen hinzu und der landschaftlichen Erlebnisse, die sich dem Betrachter durch die Autoscheibe boten, wurden es immer mehr. Der Tourismus wurde zu einem stark wachsenden Erwerbszweig und zählt heute zu einer der wichtigsten Branchen Norwegens, mit der Natur als bedeutendstem Publikumsmagnet.

Das Engagement in Sachen Norwegische Landschaftsrouten zielt darauf ab, den norwegischen Tourismus mit einer einzigartigen Attraktion zu stärken. Das Angebot an Landschaftsrouten mit seiner besonderen Kombination aus Natur, Strecken, Architektur und Kunst spricht Autotouristen an, Norwegen als Urlaubsziel zu wählen. Dies führt zu einer gesteigerten Wertschöpfung, wie Wirtschaftsanalysen von sechs der achtzehn Strecken bestätigen haben.

Der Startschuss fiel 1993. Im Rahmen einer Studienreise in die USA hatten sich für das norwegische Straßennetz Verantwortliche im Heimatland des Autofahrens über das amerikanische Engagement in Sachen „Scenic Byways“ informiert. Ähnliche Initiativen gab es auch in anderen Ländern, zum Beispiel die „Romantische Straße“ in Deutschland oder die „Route du Vin“ in Frankreich. Der Inspiration folgte die Kontaktaufnahme zu politischen Entscheidern, um herauszufinden, ob so etwas auch für Norwegen von Interesse sein könnte. 1993 wurde der norwegische Straßen- und Verkehrsplan für die Jahre 1994-1997 im Parlament vorgelegt. Im Rahmen des Vorschlags bat das Verkehrskomitee das Ministerium, eine Kombination von Straßen und Tourismus in Zusammenarbeit mit der Reisebranche in Betracht zu ziehen. Die Staatliche Norwegische Straßenverwaltung, Statens vegvesen, übernahm die Federführung.

Erste Versuche

Richtig Fahrt nahm das Tourismusprojekt 1994 auf. In einem sehr frühen Stadium wurden öffentliche und private Akteure zusammengetrommelt, um das Potenzial eines Landschaftsrouten-Engagements in Norwegen auszuloten und herauszufinden, wie eine solche Zusammenarbeit organisiert werden könnte. Der Sognefjellsvegen, die Reichsstraße 7 in Hardanger, der nördliche Teil der Küstenstraße in Nordland sowie die

alte Straße über das Strynefjell wurden als Teststrecken auserkoren. Entlang dieser Straßen entstanden nach und nach neue Rastplätze und Aussichtspunkte. Zentral wurde an den fachlichen Grundlagen, an Richtlinien und Handbüchern sowie der Entwicklung und Genehmigung eines Logos für die Landschaftsrouten gearbeitet. 1997 wurde das Testprojekt beendet, Empfehlungen wurden formuliert und die ersten Strecken erhielten den Status als Norwegische Landschaftsroute.

Anträge und Besichtigungen

Dem Parlament wurde für den Staatshaushalt 1998 eine Empfehlung vorgelegt. Die Schlussfolgerung lautete: Straßen und Tourismus gehören zusammen, wobei empfohlen wird, die großen, viel befahrenen Straßen und touristenfreundliche Strecken im Zusammenhang zu betrachten.

Die neue Landschaftsrouten-Gruppe nahm ihre Arbeit auf. Briefe wurden versandt, gleichzeitig trafen aus allen Himmelsrichtungen und in allen Variationen Anträge zum Erhalt des Landschaftsrouten-Status ein – vom 9 Kilometer langen Atlanterhavsvegen, der Atlantikstraße, an der Mündung zur Küste von Møre og Romsdal bis hin zum 830 Kilometer langen Villmarksveg im norwegischen Inland von Halden über Røros bis zum Nidarosdom. Das Bild war vielfältig, der Fragen gab es viele und die Zweifel waren groß. Würden die nach den Vorgaben des Tourismusprojekts gestellten lokalen Anträge, die einer dafür eingesetzten Stelle zur Beurteilung und Genehmigung vorgelegt wurden, dem Land eine glaubwürdige Attraktion von internationalem Format liefern?

Diese Frage sollte mittels Besichtigungen im Land geklärt werden – auf der Jagd nach dem Besten vom Besten. Ein Straßenbauingenieur und ein Landschaftsarchitekt begaben sich per Auto auf die Reise, mitunter begleitet von einer kompetenten Fachgruppe, ab und an sogar per Bus mit einem Sachverständigenrat an Bord. Während dieser Touren kam es zu lebhaften Begegnungen mit diversen Interessenten. Dabei galt es, rund 60 Alternativen zu begutachten. Als bald wurde klar: Sowohl das Produkt als auch die Methode mussten präzisiert werden.

Eine nationale Attraktion – ein Logo

Auf der Jagd nach Ideen ging es zu Studienreisen nach Deutschland, Spanien, den USA, Schottland, Dänemark und Frankreich. Die Franzosen waren deutlich: Setzt auf Küste, Fjord und Gebirge, macht die Straßen zu einer Attraktion mit einem gemeinsamen Logo und überträgt die Verantwortung einem nationalen Akteur. Dies wurde durch unsere

eigenen Erfahrungen bestätigt, woraufhin das Antragsmodell vom Testprojekt zu den Akten gelegt wurde.

Nach einigen weiteren Abstimmungsrunden kam der Direktor des Norwegischen Zentralamts für Straßenwesen zu folgendem Schluss: 18 Strecken verbleiben im Projekt, zudem soll die Arbeit als nationales Engagement mit eigenem Posten im Straßenbudget umgesetzt werden. Die Verantwortlichkeit wurde vom Tourismusprojekt auf die Projektdirektive des Direktors des Norwegischen Zentralamts für Straßenwesen übertragen, womit die Richtung festgelegt war.

Schöpferische Architektur

Den Auftakt machten die Architekten Jan Olav Jensen und Carl-Viggo Hølmebakk von 1994 bis 1997 auf dem Sognefjell und dem Gamle Strynefjellsveg. In herrlicher Umgebung, im Tal, im Gebirge sowie entlang des Fjords tauchte erfrischend neue Architektur auf. Der 1998 dafür verliehene Baustil-Preis des Staates bestätigte sowohl Denkansatz als auch Ergebnis. Seither haben sowohl erfahrene Architekten als auch neue Generationen von Designern ihren Beitrag zu den Wahrzeichen der Landschaftsrouten geleistet – schöpferische Architektur in einzigartiger Natur mit der am jeweiligen Ort herrschenden Stimmung als Inspirationsquelle. Stegastein, Sohlbergplassen, Tungeset, Trollstigen, Ureddplassen, Eldhusøya, Steilneset, Ostasteidn, Kleivodden, Likholefossen, Lillefjord, Flye 1389, Vøringsfossen und viele andere finden sich unter dem Landschaftsrouten-Logo zusammen.

Bei der Entwicklung von Inhalt und Gestaltung haben Architekten, Künstler und Landschaftsarchitekten des Architekturrats Ideen und Lösungen besprochen und bewertet, die Designer herausgefordert, Pläne verworfen und genehmigt. Abgesehen von dem Schweizer Peter Zumthor wurde auf Architekten und Architektinnen mit norwegischer Anschrift gesetzt.

Kunst, die zum Nachdenken anregt

Knut Wolds 42,3 Tonnen schwere, viereckige Skulptur aus Larvikit sorgte 1996 für Schlagzeilen, als sie auf ihrem Weg zum Mefjell die Gemeinde Lom passierte. Seither wurde so manches Foto vom Smørstabbreen und dem Fanaråken mit dem „fremden“ Stein und der Familie im Vordergrund aufgenommen. Der Lärm hat sich gelegt und die Kunst ist nunmehr ein lokales Symbol für die Norwegische Landschaftsroute Sognefjellet – ähnlich war es seinerzeit der Skulpturenlandschaft Nordland ergangen.

„Columna transatlantica“ und „Mirage“ von den Kunstschaffenden Jan Freuchen und Marianne Heier wurden im Herbst 2016 feierlich eingeweiht, und «Schuldner» von Matias Faldbakken in 2022. Die Werke sollen, jedes auf seine Weise, die Gedanken verwunderter Touristen herausfordern. Künstler und Künstlerinnen von Weltklasse haben bisher mit dem brennenden Stuhl für Steilneset in Varanger (Louise Bourgeois), dem Bären in der Höhle im Aurandsfjell (Mark Dion), dem Stein auf dem Stein in Valdresflye (Fischli und Weiss) sowie der Glaskunst in Havøysund (Roni Horn) ihren Beitrag geleistet. Nach und nach soll jede Strecke ihr eigenes Kunstwerk erhalten.

Für die Auswahl der Kunstwerke entlang der Landschaftsrouten, die sowohl lokal als auch international auf ihre jeweils eigene Art und Weise Aufmerksamkeit erwecken, zeichnet ein engagierter Kurator mit einem Kunstrat als Sparringspartner verantwortlich.

Die zehn besonderen Attraktionen

Jahrelang hatte sich die norwegische Reisebranche zur Vermarktung Norwegens des Trollstigen und des Vøringsfossen als Naturikonen bedient, obwohl beide von enormem Verschleiß, mangelhafter Sicherheit und schlechten sanitären Bedingungen geprägt waren. In Touristennationen wie Neuseeland hat man beschlossen, dem Staat die Verantwortung für solche Orte zu übertragen und gleichzeitig private Betreiber zuzulassen. Wir gelangten zu derselben Erkenntnis, woraufhin sich die Straßenverwaltung daran machte, die Eigentümerschaft für derart große Attraktionen entlang der Norwegischen Landschaftsrouten zu erlangen und eine komplette Modernisierung zu planen.

Mit der Zeit kristallisierten sich die „zehn Besonderen“ heraus. Die meisten von ihnen sind wohlbekannte Motive – Trollstigen, Vøringsfossen, Steinsdalsfossen, Låtefoss, Gjende, Gudbrandsjuvet, Torghatten und Eldhusøya, wo Volvo und andere bekannte Automarken auf der Jagd nach dem besten Werbefoto über die Storseisund-Brücke des Atlanterhavsvegen sausen.

Im Zuge der beharrlichen Hexenverfolgungen im 17. Jahrhundert wurden in der Finnmark 91 Menschen zum Tod auf dem Scheiterhaufen verurteilt. Viele von ihnen wurden bei Steilneset in Vardø hingerichtet. Hier ließen sich Architekt und Künstlerin von der dramatischen Geschichte inspirieren. Selbiges gilt für das kurzlebige Grubenabenteuer Ende des 19. Jahrhunderts mit seinen enormen Mühen für Mann und Pferd in der Schlucht Allmannajuvet bei Sauda. Peter Zumthor

mit seinen architektonischen Finessen sowie tatkräftige Planer und engagierte Fachleute auf den Baustellen haben Varanger und Ryfylke zu Attraktionen verholfen, von denen nicht zu träumen war, als die Idee aufkam und die ersten, zarten Schritte zu ihrer Umsetzung unternommen wurden. Entsprechende „fachliche Partnerschaften“ mit einem Blick für Qualität finden sich bei allen gelungenen Projekten der Landschaftsrouten. 2024, 30 Jahre nach Beginn des Engagements, sollen neun der zehn geplanten Projekte vollendet sein.

Organisation und Finanzierung

Die Verantwortung für das Engagement in Sachen Landschaftsrouten obliegt dem Fachbereich Norwegische Landschaftsrouten bei der Staatlichen Norwegischen Straßenverwaltung. Eigentümer der Attraktion ist der Leiter des Norwegischen Zentralamts für Straßenwesen. Im Laufe der Zeit hat ein eigener Qualitätsrat aus sieben bis acht Personen mit unterschiedlichem fachlichem Hintergrund daran gearbeitet, die Norwegischen Landschaftsrouten zu entwickeln und als nationales Gemeingut instand zu halten. Seit 2020 wird dies von einem Landschaftsrouten-Forum, dem Vertreter der Reisebranche angehören, unterstützt. Die fachliche Einschätzung dessen, was gebaut werden soll, ist Aufgabe des Architekturrats, wie es auch bei staatlichen Ausbauprojekten für die Olympischen Spiele 1994, den Flughafen Gardermoen sowie das Tourismus-Projekt der Fall war.

Das Engagement für die Landschaftsrouten ist übergeordnet in den nationalen Transportplänen verankert, die dem Parlament alle vier Jahre vorgelegt werden. Die jährlichen Bewilligungen werden durch einen eigenen Posten im Budget des Verkehrsministeriums zugeteilt. Hinzu kommen Mittel insbesondere von Bezirksregierungen und Kommunen für partnerschaftliche Projekte, mit den „zehn Besonderen“ als den größten Posten.

Die Reaktionen

Der Rat aus dem Ausland war eindeutig: Legt den Fokus auf Natur, Qualität und Attraktionen. Wenn „das Ausland“ zuhauf zu Besuch kommt, um Architektur und Natur in Augenschein zu nehmen, erwartet es genau das, ebenso wie die wachsende Zahl der Norweger, die ihre Heimat erleben wollen. Und ihnen gefällt, was sie sehen. Die Wanderausstellung „Detour“ trug mit Fotos und Modellen dazu bei, Norwegen sowohl in Europa als auch in den USA als schöpferische Nation im Pakt mit der Natur bekannt zu machen. Verstärkt wird dies durch immer neue Ausstellungen und Vorträge.

Der Architekturpreise gab es im Laufe der Zeit viele, aber auch der Einsatz von Beton und Stahl fand Beachtung. Zugleich liefert das Landschaftsrouten-Engagement ausländischen Fachzeitschriften und norwegischen Medien Futter. Besonders erfreulich ist es, wenn private Akteure damit reagieren, als Richtschnur für ihre eigenen Vorhaben ebenfalls eine besondere Architektur, hohe Qualität und gute Partnerschaft anzusetzen. Als Beispiele seien hier das Juvet Landschaftshotel und die Sognefjellshytta genannt. Erfreulich ist es auch, wenn die Reisebranche die Norwegischen Landschaftsrouten in zunehmendem Maße in ihr Marketing für das Reiseziel Norwegen einbezieht.

Viel ist geschafft – und viel ist noch zu tun

2012 – etwa auf halbem Wege – wurden alle 18 Strecken als Norwegische Landschaftsrouten ausgemalzt. Das wurde im ganzen Land gewürdigt, mit der feierlichen Eröffnung der Tourismus-Ikone Trollstigen als Höhepunkt. Zwar waren auf vielen Strecken die typischen Inhalte von Landschaftsrouten noch dünn gesät, jedoch wurde es durch diese Aktion leichter, die Attraktion Norwegische Landschaftsrouten zu verstehen, zu erklären, zu vermarkten und zu besuchen. 2024 sollen mehr als vier Fünftel des Landschaftsrouten-Projekts vollendet sein. Gleichzeitig werden Betrieb, Wartung und notwendige Instandsetzungsarbeiten sowie rund 30 neue Projekte bis 2029 dafür sorgen, dass die Attraktion „erstrahlt“ und erwartungsvolle Touristen nicht enttäuscht.

Innerhalb von 36 Jahren werden dann rund 4,6 Milliarden Kronen vom Staat und 0,5 Milliarden Kronen (im Geldwert von 2022) von anderen Stellen investiert sein, um eine tragfähige Attraktion zu erschaffen, die Norwegen im internationalen Wettbewerb um Touristen als Urlaubsziel stärkt, zur Freude erwartungsvoller Besucher, der Wirtschaft und den Anwohnern, nicht zuletzt in den ländlichen Gebieten. Insofern Raum dafür vorhanden ist, kann die Weiterentwicklung auf lange Sicht auch eine durchdachte Ergänzung um neue Strecken umfassen, wenn diese die hohen Qualitätsanforderungen erfüllen.

Jan Andresen

Leiter des Fachbereichs Norwegische Landschaftsrouten bei der Staatlichen Norwegischen Straßenverwaltung

1. A NATIONAL ATTRACTION COMES TO LIFE

EN Tourism – a way to make a living, especially in rural areas.

Norwegian nature has offered grand experiences to explorers and the curious since long ago, but great swathes of the country have long been difficult to get to. Up until 1940, a solid effort was made to bring the main traffic arteries up to a standard that could withstand vehicle traffic. New roads were gradually laid, and there were more and more landscape experiences to be had from one's car window. Tourism became a way of making a living that showed robust growth. Today, tourism is one of the Norway's most important industries, and nature its most important draw.

The investment in Norwegian Scenic Routes is about supporting tourism in Norway offering with a unique attraction. The view of the kingdom from the scenic routes, with their distinctive combination of nature, roads, architecture and art, draws road-tripping tourists to make Norway their holiday destination. This leads to a growth in value creation, a fact confirmed by economic studies of six of the eighteen sections.

The spark

The starting pistol was fired in 1993. Several stakeholders with an interest in roads had been on a study tour where they learned about the American focus on 'scenic byways' in the birthplace of motoring. Similar schemes could also be found in other countries, such as 'Romantische Strasse' in Germany and 'La Route du Vin' in France. This inspiration led to meetings with Norwegian politicians to see whether this might be of interest here at home. The Norwegian Road and Road Traffic Plan 1994-1997 was presented to the Norwegian parliament in the spring of 1993. In its recommendation, the Transport Committee asked the Ministry of Transport to take a closer look at combining road travel and tourism in partnership with the tourism sector. The Norwegian Public Roads Administration took charge of the scheme.

Initial trials

The Tourism Project began in earnest in 1994. We brought public and private stakeholders together at an early stage to take a closer look at the potential for an investment in scenic routes in Norway, as well as how such a project might be set up. Sognefjellsvegen, Highway 7 in Hardanger, the northern end of Kystriksvegen in Nordland and the old road over Strynefjellet became trial stretches. New picnic areas and

viewing points popped up along these roads. Back at our headquarters, we laid the technical groundwork, preparing guidelines and manuals and seeing to the development and approval of a special logo for the scenic routes. The pilot project was brought to a close in 1997, recommendations were formulated, and the four sections were granted the status of Norwegian Scenic Routes.

Applications and inspections

The recommendations were handed to parliament in the state budget for 1998. Its verdict: Roads and tourism go together. Norwegian Scenic Routes is something we can get behind, and give some thought to the tourist traffic arteries and the many other tourist-friendly routes while you're at it.

The newly formed Scenic Routes group set to work. Letters were sent out and applications for Scenic Route status arrived from every angle and in countless variations – from the nine-kilometre-long Atlantic Road at the mouth of a fjord along the Møre coast to the 830-kilometre Villmarksveg in the country's interior, from Halden via Røros to Nidaros Cathedral. The picture was complicated, the questions many and the doubts imposing.

Clarity would only come through visual inspections around the country in our search for the best of the best. Our road engineer and landscape architect left on road trips, sometimes with a group of qualified experts in the back seat, other times with a highly regarded advisory board joining them in the bus. Meanwhile, spirited meetings were held with prime movers. Around sixty alternatives would be fed through this process. Eventually, there could be no doubt: the product and the method both needed to be refined..

One national attraction – one logo

In search of ideas and experiences, we set out on study tours to Germany, Spain, the United States, Scotland, Denmark and France. The French were clear – focus on the coast, fjords and mountains, let the routes become a single attraction under a shared logo, and assign all responsibilities to a stakeholder at the national level. Our own experiences were telling us the same, and the application model from the pilot project was scrapped.

Following a fresh round of discussions, the Director General of Public Roads came to a conclusion: We would go forward with

eighteen stretches of road and the work would be approached as a national investment with its own authorisation in the roads budget. The director's project directive took over for the Tourism Project's guidelines, and the path forward was set.

Innovative architecture

The tone was set by the young architects Jan Olav Jensen and Carl-Viggo Hølmekbakk in 1994-1997 on Sognefjellet and Gamle Strynefjellsvegen. The valley, mountain and fjord became dotted with refreshing architecture in beautiful surroundings, and when they were awarded the State Architecture Prize in 1998, it was a clear statement of support for the approach and the result. Since then, the dynamic contributions of experienced architects and new generations of designers alike have given the scenic routes their hallmark - innovative architecture in unique nature, where the immediate surroundings serve as an inspiration. Stegastein, Sohlbergplassen, Tungeneset, Trollstigen, Ureddplassen, Eldhusøya, Steilneset, Ostasteidn, Kleivodden, Likholefossen, Lillefjord, Flye 1389, Vøringsfossen and the rest, all in perfect union and all bearing the Norwegian Scenic Routes logo.

As the content and designs have been under development, the architect, artist and landscape architect in the Architecture Committee have discussed and assessed ideas and solutions, challenged the designers, and rejected and approved plans. With the exception of Peter Zumthor from Switzerland, the focus has been on Norwegian architects.

Thought-provoking art

In 1996, Knut Wold's square, 42.3-tonne larvikite sculpture passed through Lom, stealing headlines on its way to Mefjellet. Since then, many people have taken photos of the Smørstabb and Fanaråken glaciers with the stone and their families in the foreground. Once the hubbub died down, and the art became a local symbol for Scenic Route Sognefjellet - similar to what happened with Artscape Nordland.

Columna Transatlantica and Mirage by the artists Jan Freuchen and Marianne Heier, respectively, were ceremoniously opened in the autumn 2016, and «Debtor» by Matias Faldbakken in 2022. The works are intended to provoke the thoughts of curious tourists in

every way. So far, world-class foreign artists have delivered a burning chair at Steilneset in Varanger (Louise Bourgeois), a bear in a den on Aurlandsfjellet (Mark Dion), a rock on top of another rock at Valdresflye (Fischli and Weiss) and glass art in Havøysund (Roni Horn). Each stretch will eventually have its own work of art.

A passionate curator with an artistic advisor for a sparring partner has made sure that the works of art along the scenic routes cause a stir in each their own particular way, both at home and abroad.

The top ten attractions

The Norwegian tourism industry has long used Trollstigen and Vøringsfossen as iconic nature sights when marketing Norway, despite the fact that the area was in a state of disrepair, with inadequate safety measures and poor sanitation. In tourist destinations such as New Zealand, the state on these responsibilities while relying on private entities to manage them. We came to the same realisation, and the Norwegian Public Roads Administration started the work of acquiring ownership and planning comprehensive upgrades to such major attractions along the scenic routes.

In due course we ended up with the 'top ten'. Most are well-known views of Norway - Trollstigen, Vøringsfossen, Steinsdalsfossen, Låtefoss, Gjende, Gudbrandsjuvet, Torghatten and Eldhusøya, where Volvo and other well-known car brands cruise over the Storseisund bridge on the Atlantic Road in search of the perfect shots for their advertising campaigns.

During the fervent witch hunts of the seventeenth century, 91 people in Finnmark were condemned to burn at the stake. Many of them were put to death at Steilneset in Vardø. Here, the weight of history has inspired the architect and the artist. The same is true of the short-lived mining boom at the end of the nineteenth century, with its drudgery for men and horses in Allmannajuvet in Sauda. Peter Zumthor's architecture, alongside the work of skilled planners and dedicated site professionals, has given Varanger and Ryfylke attractions that we didn't dare dream of back when the idea was first conceived and the ball had just started rolling. We have seen similar 'professional fellowships' with an eye for quality in all the successful scenic route projects. In 2024, thirty years since the scenic route effort began, nine of the top ten will be ready.

Organisation and financing

The Norwegian Scenic Routes department within the Norwegian Public Roads Administration handles the day-to-day responsibility for the scenic routes initiative. The Director General of the Norwegian Public Roads Administration is responsible for the attraction. Over the years, a special quality committee consisting of seven or eight people from a variety of professional backgrounds has played its part in the development and maintenance of the Scenic Routes as national properties. As of 2020, this is being followed up by a separate Scenic Routes Forum with participants from the tourism industry. The technical assessments of what should be built have been left to our Architecture Committee, as was the case in the state's development projects ahead of the 1994 Winter Olympics, the airport at Gardermoen, and the Tourism Project.

The general foundation of the Scenic Routes initiative can be found in the national transport plans that are presented to parliament every four years. The annual authorisations are allocated through a separate entry in the Ministry of Transport's budget. In addition, a significant amount of funding comes from county municipalities and municipalities for effective partnership projects, of which the 'top ten' are the most prominent.

The response

The advice from outside Norway was clear: think nature, quality and attraction. When 'outsiders' arrive in droves to discover the architecture and nature, alongside the increasing number of Norwegians who want to see their own country, this is what they encounter, and they like what they see. With its images and models, the traveling exhibition Detour did its part to make a name for Norway in Europe and the United States as an innovator in design in harmony with nature. Further exhibitions and presentations have only boosted this impression.

Our haul of architecture prizes has gradually grown in number, but the use of concrete and steel has also been noted. The Scenic Routes initiative is also good copy for trade journals from abroad and the Norwegian media. It is especially gratifying when private entities bring distinctive architecture, high quality and healthy collaboration

as the guiding principles for their efforts. Juvet Landscape Hotel and Sognefjellshytta are good examples of this. It's also pleasing that the tourism industry is increasingly making use of Norwegian Scenic Routes in its marketing of Norway as a destination.

Much has been accomplished - and much remains to be done

By 2012 - around halfway through our journey - all eighteen stretches of road had officially been designated Norwegian Scenic Routes. This was observed around the country, with the opening of the iconic Trollstigen being the grandest ceremony. Admittedly, there was not much to see along many of the sections yet, but with this 'gesture', the Norwegian Scenic Routes attraction became easier to comprehend, explain, market and visit.

By 2024, over four-fifths of the work on the scenic routes will be finished. Meanwhile, the operation, maintenance, and necessary renovation of the routes - as well as a further thirty or so new projects due for completion by 2029 - will all help to ensure that the attraction 'shines' and lives up to eager tourists' expectations.

Over 36 years, around 4.6 billion kroner (€445 million) from the state and half a billion kroner (€48 million) from others will have been invested to create a viable attraction that will boost Norway as a holiday destination in the international competition for tourists, to the delight of eager visitors, businesses, towns and villages, especially in rural areas. In the longer term its further development may include the addition of new stretches of road that fulfil the high demands on quality, if there is capacity.

Jan Andresen

Head of the Scenic Routes Section
Norwegian Public Roads Administration

2. ARKITEKTUR FOR FOLKET OG ELITEN

NO De 18 nasjonale turistvegene skal etter planen være ferdig opparbeidet i 2029. Da vil Statens vegvesen ha investert nær 4,6 milliarder 2022-kroner i rundt regnet 220 små og store kunst- og arkitekturprosjekter langs 18 utvalgte vegstrekninger. Det er omtrent det samme som det koster å bygge en Bjørvikaopera, et Nasjonalmuseum eller et Munchmuseum, og som et apropos til en valgkamp der mye dreide seg om sentrumselitens neglisjering av periferien, merker vi oss at satsingen i sin helhet har skjedd i landets utkantstrøk. For det er til utkanten turistene tar veien – bokstavelig talt til periferien. Som det var på slutten av 1800-tallet, da bare Oslo og Bergen hadde flere turister på besøk enn Odda, ei bygd med omtrent 200 fastboende.

Det er i periferien vi finner de verdifulle råvarene: olje, fisk og natur. Oljen lar vi ligge. Fisken og naturen, derimot, er fornybare ressurser om vi forvalter dem riktig. Men ulikt fisken kan ikke naturen foredles. Den kan forvaltes, vernes og beskyttes, men ikke foredles. Arkitekturen langs turistvegen skal derfor ikke forbedre naturopplevelsen, den skal legge til rette for denne opplevelsen, samtidig som den skal tilfredsstillende andre, mer nødtørfte behov som oppstår underveis. Men det som bygges, skal ha en egenverdi, både som enkelttiltak og sett i sammenheng. Hver strekning skal være en helhet der natur og arkitektur spiller sammen med to selvstendige stemmer.

For snart 200 år siden skrev engelskmannen William Bolton etter en reise i Norge at om nordmennene ble feid vekk fra jordens overflate, ville de ikke etterlate seg noe minnesmerke over menneskelig ferdighet, arbeid eller ånd som kunne fortelle kommende slekter at et stort folk så lenge hadde bygd og bodd på dette vide området av den nordiske halvøy. Bolton, med sin klassiske dannelse, representerte sin tids elite og var helt uten sans for den anonyme, folkelige arkitekturen, annet enn som eksotiske rariteter. Han forsto ikke verdien i en byggetradisjon som ut fra gitte forutsetninger var både hensiktsmessig, avansert og raffinert.

Som et ekko av Boltens beskrivelse av kontrasten mellom en sublim natur og mistrøstige menneskeskapte frambringelser, vokste det i 1980- og 90-årene fram en erkjennelse av at etterkrigstidas vekst og modernisering hadde gått på bekostning av kvaliteten på våre

bygde omgivelser, i byer og tettsteder og langs veien. Asfalterte trafikkarealer hadde omgjort etablerte tettsteder til spredtsteder, og bensinstasjoner og samvirkelag ble eksempler på det gjennomgående estetiske forfallet. Det var som en vekkelse gikk over landet – folket og eliten var samlet om en kollektiv selvransakelse, og norske kommuner konkurrerte, med skrekkblandet fryd, om den tvilsomme æren av å ha landets styggeste tettsted. Situasjonen ble tematisert og drøftet i kulturmeldingen i 1992, der arkitektur og utformingen av omgivelsene for første gang ble behandlet som et politikkfelt som krevde samordnet innsats. En viktig erkjennelse var at årsakene til de problemene som ble beskrevet, favnet langt videre enn et spørsmål om arkitektonisk stil, og det ble satset på bred front og i mange samfunnssektorer. Vegdirektoratet hadde innstiftet Vakre Vegers Pris allerede i 1988 og lanserte midt i 1990-årene Reiselivsprosjektet, et prøveprosjekt som etter få år ble til prosjektet Nasjonale turistveger.

Det siste året har det igjen gått en vekkelse over landet, et arkitekturopprør mot modernismens herjinger med lokale byggetradisjoner og den klassiske arkitekturarven. Protestene retter seg mot en angivelig elite bestående av det etablerte utbyggerapparatet, som med arkitektene som fortropp fører et korstog for modernistisk arkitektur – i suveren forakt for vanlige folks oppfatninger om stygt og pent.

Hvis opprørerne har stilt riktig diagnose, er Nasjonale turistveger et «elitistisk» prosjekt. Selv om noen få bygninger har regionale trekk og referanser til lokale tradisjoner, vil nok folk flest oppfatte turistvegprosjektene som eksempler på det vi, noe upresist, kaller modernistisk arkitektur. Likevel har protestene uteblitt. Det har vært reist kritikk mot noen av tiltakene – fordi de griper inn i naturområder som bør forbli uberørt, men det har ikke haglet med protester mot utformingen av dem. De som bor langs strekningene, vanlige folk i utkanten, har ikke protestert mot å få seg pådyttet modernistiske påhitt og eksperimenter av en urban elite. Ingen har insistert på at toalettbygningene skal formes som løer eller naust, eller for den saks skyld som små klassiske templer – som en hilsen til de første bensinstasjonene som ble bygd langs vegene våre. Og det er også vanskelig å finne argumenter for at rasteplassene bør utstyres med sittemøbler og plantekasser fra det nærmeste hagesentret. Tvert

imot. Prosjektene har vakt allmenn begeistring her hjemme og fått en internasjonal anerkjennelse som overgår det som er vanlig for norske arkitekturprestasjoner. Det kan innvendes at arkitekturopprøret retter seg mot bygninger som ikke passer inn i eksisterende, mer tradisjonelt formete bygningsmiljøer som folk ferdes i til daglig, og at turistvegprosjektene er bygd ute i naturen der ingen behøver å se dem. Men turistvegene har prosjekter også på steder med eldre, tradisjonell bebyggelse. Og også i disse perifere strøkene av landet bor det folk som daglig ferdes langs turistvegene og forbi de nye prosjektene.

Én av fanebærerne for opprøret har latt seg sitere på at han er «drittlei av stygge bygg». Uttalelsen tyder på at opprøret ikke utelukkende springer ut av kjærlig omtanke for den stedlige bebyggelsen og befolkningens ve og vel, men vel så mye målbærer en prinsipiell fornektelse av modernistisk arkitektur overhodet. Jeg kan dele opprørernes bekymring for mye av det som bygges i dag. Men jeg deler ikke oppfatningen om at problemet alltid kan tilskrives det modernistiske arkitektoniske formspråket. I det hele tatt avslører denne kullsviertroen på en bestemt arkitektonisk stils forrang et beklemmende snevert perspektiv sammenlignet med den problemforståelsen som var drivkraften bak den koordinerte satsingen for omtrent 30 år siden. Det finnes snørr og barter både i modernistisk og klassisk-inspirert arkitektur!

Fraværet av høylytte folkelige protester mot turistveggenes mange prosjekter er en indikasjon på at også en modernistisk tilnærming kan gi arkitektur som omfavnes av både vanlige folk og eliten. Selv i utkantene, i den virkelige periferien, der det tradisjonelle antagelig har dypere røtter enn i de sentrale byområdene, lever man i beste velgående med eksempler på såkalt modernistisk arkitektur. Det betyr ikke at de så langt 170 arkitekturprosjektene langs turistvegene gir en oppskrift for all norsk arkitektur. Bygningene og installasjonene er formet ut fra helt særegne stedlige forutsetninger og arkitektenes gemytt, holdninger og dyktighet. Disse avgjørende betingelsene endrer seg fra sted til sted, fra oppgave til oppgave, og det endelige arkitektoniske uttrykket kan ikke betraktes som en konstant som fritt kan reproduseres. Men det går an å lære av måten Statens vegvesen gjennom snart 30 år har holdt fast på nødvendigheten av en langsiktig strategi og på kontinuerlig å forbedre og raffinere alle

stadier i arbeidet med å utvikle prosjektene. Det betyr blant annet å gi engasjerte og dyktige arkitekter tid til å tolke og forstå det stedet det skal bygges på, og deretter gi dem anledning til å prøve ut alternative løsninger og nok tid til at ideene kan modnes til levedyktige prosjekter. Det er ingen garanti, men en god start. Så får det stå sin prøve om arkitektene er selverklærte modernister eller har en mindre dogmatisk innstilling til den oppgaven de blir invitert til å løse.

Ketil Kiran

Arkitekt og leder for Nasjonale turistveggers arkitekturråd

2. ARCHITEKTUR FÜR DAS VOLK UND DIE ELITE

DE Laut Plan sollen die Norwegischen Landschaftsrouten 2029 fertiggestellt sein. Dann wird die Staatliche Norwegische Straßenverwaltung etwa 4,6 Milliarden Kronen (im Geldwert von 2022) in rund 220 kleine und große Kunst- und Architekturprojekte entlang der 18 ausgewählten Strecken investiert haben. Das sind in etwa dieselben Kosten wie für die neue Oper, das neue Nationalmuseum oder das neue Munch-Museum in Oslo; und nebenbei bemerkt: In einem Wahlkampf, in dem es viel um die Vernachlässigung der Peripherie durch die Zentrumselite ging, ist festzuhalten, dass das Engagement komplett in entlegenen Gegenden des Landes erfolgt. Denn es sind die entlegenen Gegenden, in die es die Touristen zieht – im wortwörtlichen Sinne in die Peripherie. Wie es Ende des 19. Jahrhunderts war, als lediglich Oslo und Bergen mehr Touristen verzeichnen konnten als Odda, ein Ort mit rund 200 Einwohnern.

In der Peripherie finden wir die wertvollen Rohstoffe: Öl, Fisch und Natur. Das Öl lassen wir außen vor. Der Fisch und die Natur sind hingegen erneuerbare Ressourcen, sofern wir sie richtig verwalten. Im Gegensatz zum Fisch kann die Natur jedoch nicht veredelt werden. Sie kann verwaltet, geschützt und bewahrt, aber nicht veredelt werden. Die Architektur entlang der Landschaftsrouten soll das Naturerlebnis daher nicht verbessern, sie soll es gestalten und gleichzeitig andere Anliegen wie beispielsweise die sich unterwegs meldende Notdurft abdecken. Was gebaut wird, soll jedoch über einen Eigenwert verfügen, sowohl als Einzelmaßnahme als auch im Zusammenhang betrachtet. Jede Strecke soll eine Gesamtheit bilden, wo Natur und Architektur mit zwei selbstständigen Stimmen zusammenklingen.

Vor nunmehr fast 200 Jahren schrieb der Engländer William Bolton nach einer Reise durch Norwegen, dass die Norweger von der Erdoberfläche gefegt würden, wenn sie keine Denkmäler über Fertigkeiten, Arbeit und Geist der Menschen hinterließen, die kommenden Generationen berichteten, dass in diesem weiten Gebiet der nordischen Halbinsel ein großes Volk so lange gebaut und gelebt hat. Bolton, mit seiner klassischen Bildung, vertrat die Elite seiner Zeit und verfügte über keinerlei Sinn für die anonyme, volkstümliche Architektur, die er lediglich als exotische Raritäten betrachtete. Er hatte kein Verständnis für den Wert einer Bautradition, die ausgehend von den Gegebenheiten sowohl zweckmäßig als auch modern und raffiniert war.

Als Echo auf Boltons Beschreibung des Kontrastes zwischen einer sublimen Natur und trostlosen, von Menschen erschaffenen Produkten wuchs in den 1980er und 1990er Jahren die Erkenntnis, dass das Wachstum und die Modernisierung der Nachkriegszeit auf Kosten der Qualität unserer gebauten Umgebungen in Städten, Ballungsräumen sowie entlang der Straßen gegangen war. Asphaltierte Verkehrsareale und Parkflächen hatten etablierte Ballungsräume in zerklüftete Gebiete verwandelt, Tankstellen und Konsumgenossenschaften wurden zu Beispielen des durchgängigen ästhetischen Verfalls. Es war, als würde ein Erwachen durch das Land gehen – das Volk und die Elite waren in einer kollektiven Selbstprüfung vereint, und norwegische Gemeinden konkurrierten mit schauerhafter Freude um die zweifelhafte Ehre, den hässlichsten Ballungsraum des Landes zu haben. Die Situation wurde 1992 in der „Kulturmeldung“, einer dem Parlament vorgelegten Übersicht der Regierung über Status, Ziele und Maßnahmen der Kulturpolitik des Landes, thematisiert und beraten, wobei Architektur und Gestaltung der Umgebung erstmals als ein Politikfeld behandelt wurde, das koordinierten Einsatz erforderte. Eine wichtige Erkenntnis bestand darin, dass die Ursachen der beschriebenen Probleme viel umfangreicher waren, als dass sie nur eine Frage des architektonischen Stils darstellten, woraufhin breitgefächert weite gesellschaftliche Bereiche miteinbezogen wurden. Nachdem das Norwegische Zentralamt für Straßenwesen bereits 1988 den Vakre Vegers Pris, den „Schöne-Straßen-Preis“, ins Leben gerufen hatte, startete es Mitte der 1990er Jahre das Tourismus-Projekt, ein Testprojekt, aus dem nach wenigen Jahren das Projekt Norwegische Landschaftsrouten entstand.

Im vergangenen Jahr ist erneut ein Erwachen durchs Land gegangen, ein Aufruhr der Architektur gegen den Umgang des Modernismus mit lokalen Bauraditionen und dem klassischen Architekturerbe. Die Proteste richten sich gegen eine angebliche Elite, bestehend aus dem etablierten Bauapparat, der mit den Architekten als Vorhut einen Kreuzzug der modernistischen Architektur führt – in souveräner Verachtung dessen, was der Normalbürger als schön und hässlich empfindet.

Sollten die Aufrührer die richtige Diagnose gestellt haben, dann sind die Norwegischen Landschaftsrouten ein „elitäres“ Projekt. Obwohl einige wenige Gebäude regionale Züge und Referenzen zu lokalen Traditionen aufweisen, werden wohl die meisten Menschen das

Landschaftsrouten-Projekt als Beispiel für das empfinden, was wir etwas undifferenziert als moderne Architektur bezeichnen. Dennoch sind die Proteste ausgeblieben. Es erhob sich Kritik gegenüber einzelnen Maßnahmen – weil sie in Naturbereiche eingreifen, die unberührt bleiben sollten –, jedoch hagelte es keine Proteste gegen deren Gestaltung. Diejenigen, die entlang der Strecken leben, Bewohner des ländlichen Raums, haben nicht dagegen protestiert, von einer urbanen Elite moderne Erfindungen und Experimente aufgebürdet zu bekommen. Niemand hat darauf gedrängt, dass die Toilettengebäude als Scheunen oder Bootsschuppen gestaltet werden, oder, was das betrifft, als kleine klassische Tempel – als Erinnerung an die ersten Tankstellen, die einst entlang unserer Straßen gebaut worden waren. Und es ist auch schwer, Argumente dafür zu finden, warum Rastplätze mit Sitzmöbeln und Pflanzkübeln aus dem nahegelegenen Baumarkt ausgestattet werden sollten. Ganz im Gegenteil. Die Projekte haben hier zu Hause allgemeine Begeisterung hervorgerufen und international eine Anerkennung erfahren, die das übersteigt, was für norwegische Architekturleistungen üblich ist. Es könnte der Einwand erhoben werden, dass sich der Aufruhr gegen Bauwerke richtet, die sich nicht in bestehende, traditionell gestaltete Gebäudeensembles einfügen, in denen sich die Menschen täglich bewegen, und dass die Landschaftsrouten-Projekte weit draußen in der Natur errichtet werden, wo sie niemand zu sehen braucht. Jedoch schließen die Landschaftsrouten auch Projekte an Orten mit älterer, traditioneller Bebauung ein. Und auch in diesen peripheren Gegenden des Landes wohnen Menschen, die sich täglich entlang dieser Strecken bewegen und die neuen Projekte passieren.

Einer der Wortführer des Aufruhrs hat sich mit der Aussage zitieren lassen, dass er „hässliche Gebäude gründlich satt“ habe. Das deutet darauf hin, dass der Aufruhr nicht ausschließlich einer liebevollen Umsicht für die örtliche Bebauung und das Wohlergehen der Bevölkerung entspringt, sondern ebenso sehr Ausdruck einer prinzipiellen Ablehnung moderner Architektur ist. Ich teile die Besorgnis der Aufrührer im Hinblick auf vieles, was heute gebaut wird. Jedoch teile ich nicht die Ansicht, dass das Problem immer der modernen architektonischen Formensprache zugeschrieben werden kann. Überhaupt entlarvt dieser Köhlerglaube an den Vorrang eines bestimmten architektonischen Stils eine beklemmend enge Perspektive verglichen mit dem Problemverständnis, das vor etwa 30 Jahren

Triebkraft des koordinierten Engagements gewesen ist. Sowohl in moderner als auch in klassisch inspirierter Architektur finden sich sowohl Spreu als auch Weizen!

Das Ausbleiben lautstarker Proteste gegen die vielen Projekte der Landschaftsrouten sind ein Indikator dafür, dass auch eine moderne Herangehensweise Architektur hervorbringen kann, die sowohl Otto Normalverbraucher als auch die Elite positiv aufnehmen. Selbst in den entlegenen Gebieten, an der wirklichen Peripherie, wo das Traditionelle vermutlich tiefer verwurzelt ist als in den zentralen Stadtgebieten, lebt man in bestem Einvernehmen mit Beispielen sogenannter moderner Architektur. Das bedeutet nicht, dass die bisher 170 Architekturprojekte entlang der Landschaftsrouten ein Rezept für jegliche norwegische Architektur liefern. Die Gebäude und Installationen sind ausgehend von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten sowie den Ideen, Einstellungen und Fähigkeiten der Architekten gestaltet worden. Diese ausschlaggebenden Voraussetzungen unterscheiden sich von Ort zu Ort, von Aufgabe zu Aufgabe, wobei der endgültige architektonische Ausdruck nicht als frei reproduzierbare Konstante betrachtet werden kann. Jedoch kann von der Art und Weise gelernt werden, wie die Norwegische Straßenverwaltung im Laufe von fast 30 Jahren an der Notwendigkeit einer langfristigen Strategie sowie an der kontinuierlichen Verbesserung und Verfeinerung aller Arbeitsstadien der Projektentwicklung festgehalten hat. Das bedeutet unter anderem, engagierten und geschickten Architekten Zeit zu geben, den jeweiligen Ort, an dem gebaut werden soll, zu verstehen und zu interpretieren, und ihnen anschließend die Möglichkeit zu geben, alternative Lösungen zu testen, sowie ausreichend Zeit, damit die Ideen zu tragfähigen Projekten heranreifen können. Das ist keine Garantie, aber ein guter Anfang. Dabei gilt es, das Risiko auf sich zu nehmen und abzuwarten, ob die Architekten selbsternannte Modernisten sind oder eine weniger dogmatische Einstellung zu der Aufgabe haben, die zu lösen sie eingeladen sind.

Ketil Kiran
Architekt und Leiter des Architekturrats der Norwegischen Landschaftsrouten

2. ARCHITECTURE FOR THE PEOPLE AND THE ELITE

EN If everything goes according to plan, the Norwegian Scenic Routes will be completed in 2029. By then, the Norwegian Public Roads Administration will have invested close to 4.6 billion kroner (at 2022 values) in approximately 220 major and minor art and architecture projects along eighteen selected sections of road. This is about as much as it cost to build the Oslo Opera House, the National Museum or the Munch Museum, and as an observation on the 2021 election campaign, in which there was a great deal of talk about the central elites' neglect of the periphery, we note that the entire sum has been invested in the country's outskirts, because this is where the tourists go - quite literally to the edges of Norway. This is just as it was at the end of the nineteenth century, when only Oslo and Bergen saw more visitors than Odda, a village of around two hundred residents.

It is at the outskirts that we find our valuable natural resources: oil, fish and nature. Setting aside the oil for the moment, fish and nature, are renewable resources if we manage them correctly. Unlike fish, however, nature cannot be refined. It can only ever be managed, protected and conserved. The architecture along the scenic routes is therefore not intended to improve the experience of nature, but to facilitate it, while also aiming to satisfy other, more necessary concerns that arise along the way. Whatever ends up being built must have an intrinsic value, however, both as a separate undertaking and in the broader context. Each stretch of road is intended to be a whole in which there is an interplay between nature and architecture, each with its own independent voice.

Following a trip to Norway almost two hundred years ago, the Englishman William Bolton wrote that if the Norwegians were swept from the face of the earth, they would leave no relic of human skill, work or spirit that might tell future generations that a great people had lived in and built on this vast expanse of the Nordic peninsula for so long. Bolton, with his classical education, was representative of the elite of his time and had no appreciation for the country's anonymous, down-to-earth architecture other than as an exotic curiosity. He had no conception of the value of a building tradition that, given the circumstances, was appropriate, advanced and enlightened.

As an echo of Bolton's description of the contrast between the sublimity of nature and the cheerless creations of man, the 1980s and

1990s saw the emergence of a sense of acknowledgement that post-war growth and modernisation had come at the expense of the quality of our constructed environments in cities, towns, and along our roads. Asphalted traffic zones had transformed established settlements into sprawls, and petrol stations and housing cooperatives exemplified a pervasive aesthetic decay. It was as though an awakening was sweeping across the nation - ordinary folk and the elite were united in a collective act of soul-searching, and Norwegian municipalities competed, with a mixture of fear and delight, for the dubious honour of being home to the ugliest cluster of buildings in the country. The issue was raised and discussed in the 1992 culture report to the Norwegian parliament, where, for the first time, architecture and the design of surrounding areas were treated as a policy field that required a coordinated effort. A vital acknowledgement was that the causes of the problems being described went far beyond the question of architectural style, and an effort was made on a broad front and across many sectors of society. By 1988, the Norwegian Public Roads Administration had already established the Vakre Vegers Pris, the Beautiful Routes Award, and in the mid-1990s it launched the Tourism Project, the pilot that would become the Norwegian Scenic Routes initiative a few years later.

Over the past year, another awakening has reverberated throughout the country: a backlash against the modernist ravaging of local building traditions and classical architectural heritage. The protests have been directed towards a supposed elite comprised of the incumbent system of developers, who, with architects at the forefront, are pursuing a crusade for modernist architecture with the utmost contempt for ordinary people's perceptions of what is pretty and what is not.

If the dissenters have come to the correct conclusion, Norwegian Scenic Routes is an 'elitist' project. Although a few buildings display regional features and bear references to local traditions, most people will likely perceive the scenic route projects as examples of what we, somewhat imprecisely, call modernist architecture. Nevertheless, the protests have failed to materialise. Some of the initiatives have been criticised because they interfere with natural areas that would otherwise have remained untouched, but there have been no protests against their design. Those who live along these stretches of road, ordinary people on the outskirts, have not protested against being burdened with the notions and experiments of modernism by an urban

elite. No one has insisted that the toilet blocks ought to resemble barns or bathhouses, or tiny classical temples, for that matter, in tribute to the early petrol stations that were built along our roads. And it is also difficult to find arguments that picnic areas should be furnished with seating and planters from the local garden centre. On the contrary, the projects have aroused all-round enthusiasm here at home and received international recognition far beyond the norm for architectural achievements in Norway. It could be argued that the backlash is aimed at buildings that do not fit into existing, more traditionally built environments through which people travel on a daily basis, and that the scenic route projects are built out in nature, where no one is forced to look at them. However, the scenic routes also have projects in places with older, more traditional developed areas, and people still live in these far-flung corners of the country, travelling daily along the scenic routes and past the new projects.

One proponent of the backlash has been quoted as saying that he is 'sick and tired of ugly buildings'. The statement indicates that resistance to these projects does not spring solely from tender regard for native buildings and the welfare of the people, but that it equally expresses a principled disavowal of modernist architecture in its entirety. It happens that I share their concern for much of what gets built these days - but I don't agree that the problem can always be attributed to modernist architectural expression. On the whole, this blind belief in the primacy of a particular architectural style exposes an oppressively narrow way of viewing things compared to the understanding of the problem that motivated these coordinated efforts some thirty years ago. Both muck and diamonds can be found in modernist and classically inspired architecture alike!

The absence of strident popular protests against the scenic routes' many projects is an indication that a modernist approach is also able to provide architecture that can be embraced by both ordinary people and the elite. Even on the nation's outskirts, at the literal periphery, where tradition probably has deeper roots than in the central, urban areas, examples of so-called modernist architecture are thriving. This doesn't mean that the 170 architectural projects thus far along the scenic routes provide a blueprint for all Norwegian architecture. The buildings and installations are designed on the basis of highly specific local circumstances and the disposition, attitudes and skills

of the architects involved. These crucial conditions change from place to place, from assignment to assignment, and the final architectural expression cannot be considered a constant that can be reproduced at will. Yet it is possible to learn from the way the Norwegian Public Roads Administration has, for almost thirty years, maintained the need for a long-term strategy and the continuous improvement and refinement of every stage of the work towards developing the projects. This means, among other things, affording committed and skilled architects the time to interpret and understand the site where their work will be placed, as well as allowing them the opportunity to test out alternative solutions and enough time for their ideas to mature into viable projects. It's no guarantee, but it is a good start. As such, it remains to be seen whether the architects are self-proclaimed modernists or have a less dogmatic attitude to the task with which they have been entrusted.

Ketil Kiran

Chair of the Norwegian Scenic Routes Architecture Committee

3. KUNSTEN OG LANDSKAPET

NO Nasjonale turistveger har siden 1994 stått bak en enestående satsing på arkitektur og kunst langs utvalgte veistrekninger i Norge. Prosjektet løfter frem unike kvaliteter ved den norske geografien, fremhever veiens møte med naturen og styrker opplevelsen av å reise gjennom landskapet. Med stedstilpassede kunstverk på utvalgte steder over hele landet, fra Jæren i sør til Varanger i nord, skal alle de 18 utvalgte veistrekningene ha et kunstverk. I løpet av 2022 står åtte av kunstverkene ferdige.

For reisende langs Norges veier utgjør rasteplasser og utkikkspunkt en naturlig del av opplevelsen. Samtidskunst er noe man gjerne knytter til urbane strøk: til museer, gallerier og utsmykking av offentlig rom. Kunst i regi av Nasjonale turistveger er derimot omgitt av natur og plassert i områder der man ikke forventer kunstneriske intervensjoner. Så hva er tanken bak dette?

Nasjonale turistveger har som mål å bidra til næringsutvikling i distriktene og gi de reisende gode opplevelser, enten man reiser for første gang eller kjører regelmessig langs disse veiene. Vi ønsker å koble naturopplevelsen med et kunstnerisk møte der verket spiller på andre strenger – men i takt med omgivelsene. Naturen er aldri seg selv lik, den er alltid i endring. Vår, sommer, høst eller vinter. Slik er det også med kunsten, den endrer seg fordi vi er i endring. Vårt møte med kunsten påvirkes av vår sinnstilstand og miljøet vi befinner oss i. Et kunstverk kan også fremheve og synliggjøre omgivelsene sine. Kunstprosjektene i Nasjonale turistveger går i dialog med det utvalgte stedet og definerer samtidig et eget sted ved sin tilstedeværelse.

Et eksempel er Steilneset minnested i Vardø. I 2007 ble arkitekten Peter Zumthor og kunstneren Louise Bourgeois engasjert til å utforme et minnested for ofrene etter hekseprosessene som pågikk i Finnmark på 1600-tallet. Louise Bourgeois' skulptur *The Damned, the Possessed and the Beloved* består av en brennende stol som omringes og reflekteres av sju ovale speil, som representerer samfunnets tause vitner, men som også kan minne om dommere. Det hele rammes inn av en sort kube i sotet glass. Sammen med minnehallen som Zumthor har skapt, er dette et godt eksempel på hvordan et kunstverk kan utgjøre en del av landskapet og omgivelsene, samtidig som det absorberer og løfter frem stedets iboende historie. Prosjektet viser at naturlandskapet representerer vår felles kulturarv. Det å utvikle en sivilisasjon handler om mer enn infrastruktur.

Stedet som fenomen står sentralt i utviklingen av kunstprogrammet. Vi ønsker å styrke bevisstheten rundt stedet som den reisende oppsøker. Det er derfor viktig at kunstnerne vi inviterer, utvikler egne og selvstendige forhold til den enkelte strekningen og til landskapet rundt. Et sentralt trekk ved programmet er at vi ønsker å inkludere kunstneren i tenkningen rundt stedet, og at vi inviterer en kunstner til et samarbeid. Etter å ha tilbrakt god tid langs den aktuelle strekningen presenterer kunstnerne sitt forslag til området der kunstverket skal plasseres.

Dagens samtidskunstnere begrenser seg sjelden med tanke på materialer og teknikker. Noen arbeider med fysiske og formale problemstillinger, andre arbeider mer konseptuelt. Vi ser etter kunstnerskap som på ulike måter reflekterer og speiler den samtiden vi befinner oss i, men som også evner å gå i dialog med omgivelsene. Valg av kunstnere er en nøysom og tidkrevende prosess. Når en kunstner velger seg et sted for et kunstnerisk inngrep, skjer det på bakgrunn av kunnskap, en følelse av ansvar for stedet og et ønske om å ta vare på det. For oss er det av avgjørende betydning å gi kunstneren gode rammer for utviklingen av kunstverket, i tillegg til å forsikre oss om at den valgte tomten kan benyttes. Dette innebærer ikke bare økonomiske rammer, men også tid, fleksibilitet, kompetanse og åpenhet.

Når kunstverket så er kommet på plass, må kunsten tåle naturen og naturen må tåle kunsten. Balansen mellom høylytt inngrep og stillferdig underordning er noe alle kunstnerne i dette programmet jobber med. Det endelige verket er derfor et resultat av kunstnerens forståelse av stedet, dets historie og kultur. Her bidrar også Nasjonale turistveggers kompetanse om natur og økologi.

Kunstverkene langs Nasjonale turistveger er permanente installasjoner som påvirkes av vær og vind. Dette setter ekstra store krav til produksjon, ikke bare med tanke på materialbruk, men også når det gjelder slitasje og vedlikehold. Kunstens *innhold* skal også tåle tidens tann og må derfor bygge på robuste, relevante og gjennomtenkte konsepter. Kunstverket er ikke bare i dialog med naturomgivelsene, men også med menneskene. Vi arbeider derfor kontinuerlig med å utveksle kunnskap om prosjektene, og med å sikre gode relasjoner til de menneskene som bor i de ulike lokalsamfunnene.

Nasjonale turistveger inviterer kunstnere som kan vise til et høyt kvalitetsnivå i tidligere prosjekter, og som har en sterk posisjon på den internasjonale kunstscenen. Vi ønsker å skape et program med vekt på kunstnerisk kvalitet, mangfold og engasjement ved å legge til rette for møtepunkter mellom publikum og kunstuttrykk som flytter på grenser for hva kunst kan være, og hvordan kunst kan oppleves.

Nasjonale turistveger arbeider med kunstprosjekter langs unike veistrekninger. Vi har tiden som kreves, åpenheten og viljen som må til. Produksjonsrammene, i kombinasjon med en storslått natur, gjør at dette ikke bare er et særegent kunstnerisk prosjekt i Norge, det er også unikt i en internasjonal sammenheng. Den dagen et kunstverk er på plass langs alle strekningene, har vi skapt et utendørs museum med hele Norge som ramme.

La kunsten berike reisen din.

Morten Kvamme

Kunstkurator for Nasjonale turistveger

40

[Steilneset, Varanger](#)
[‘The Damned, the Possessed and the Beloved’](#)
[In memorial of the victims of the witch trials](#)
Kunstner: Louise Bourgeois
Arkitekt: Atelier Peter Zumthor & Partner

62

[Ørahaugen, Havøysund](#)
[‘Untitled.’ ‘I hated the mountains and the hills, the rivers and the rain. I hated the sunsets of whatever colour, I hated its beauty and its magic and the secret I would never know. I hated its indifference and the cruelty which was part of its loveliness.’](#)
Kunstner: Roni Horn
Arkitekt: Jensen & Skodvin arkitekter

124

[Hågå, Atlanterhavsvegen](#)
[‘Columna Transatlantica’](#)
Kunstner: Jan Freuchen

162

[Kjøllen, Rondane](#)
[‘Skyldner’](#)
Kunstner: Matias Faldbakken

178

[Steinen på Mefjellet, Sognefjellet](#)
[‘Untitled’](#)
Kunstner: Knut Wold

190

[Steinplassen, Valdresflye](#)
[‘Rock on Top of Another Rock’](#)
Kunstnere: Peter Fischli og David Weiss

204

[Torsnesstølen, Gaularfjellet](#)
[‘Mirage’](#)
Kunstner: Marianne Heier

216

[Vedahaugane, Aurlandsfjellet](#)
[‘Den’](#)
Kunstner: Mark Dion
Arkitekt: LJB AS - Lars Berge

3. KUNST UND LANDSCHAFT

DE Die Norwegischen Landschaftsrouten stehen seit 1994 für ein beispielloses Engagement in Sachen Architektur und Kunst entlang ausgewählter Strecken in Norwegen. Das Projekt präsentiert die einzigartige norwegische Geografie, betont die Begegnung zwischen Straße und Natur und sorgt für ein intensives Reiseerlebnis durch die Landschaft. Jede der 18 ausgewählten, über das Land verteilten Strecken, von Jæren im Süden bis nach Varanger im Norden, soll ein auf den jeweiligen Standort zugeschnittenes Kunstwerk erhalten. 2022 werden acht dieser Kunstwerke fertiggestellt sein.

Für Reisende auf Norwegens Straßen gehören Rastplätze und Aussichtspunkte ganz selbstverständlich zum Erlebnis dazu. Zeitgenössische Kunst hingegen ist etwas, das man oft mit urbanen Bereichen verbindet – mit Museen, Galerien oder der Ausgestaltung öffentlicher Räume. Die Kunst in Regie der Norwegischen Landschaftsrouten ist jedoch von Natur umgeben und in Gebieten platziert, in denen man keine künstlerischen Interventionen erwartet. Was beabsichtigt man also damit?

Ziel der Norwegischen Landschaftsrouten ist es, zur Wirtschaftsentwicklung in den ländlichen Regionen beizutragen sowie den Reisenden schöne Erlebnisse zu bereiten, unabhängig davon, ob sie die Strecken erstmals oder regelmäßig nutzen. Wir wollen das Naturerlebnis mit einer künstlerischen Begegnung verbinden, bei der das Werk auf anderen Saiten, aber im Takt mit der jeweiligen Umgebung spielt. Natur ist nie gleich, sie ist stets in Veränderung begriffen. Frühjahr, Sommer, Herbst und Winter. So verhält es sich auch mit der Kunst, sie verändert sich, weil wir uns verändern. Unsere Begegnung mit der Kunst wird von unserer Stimmungslage sowie dem Umfeld beeinflusst, in dem wir uns befinden. Ein Kunstwerk ist zudem in der Lage, seine Umgebung zur Geltung zu bringen und sichtbar zu machen. Die Kunstprojekte der Norwegischen Landschaftsrouten treten in Dialog mit dem jeweils ausgewählten Ort und definieren durch ihre Anwesenheit gleichzeitig einen eigenen Ort.

Ein Beispiel ist das Mahnmal Steilneset in Vardø. 2007 wurden der Architekt Peter Zumthor und die Künstlerin Louise Bourgeois engagiert, um eine Gedenkstätte für die Opfer der Hexenprozesse zu gestalten, die im 17. Jahrhundert in der Finnmark stattgefunden hatten. Louise Bourgeois' Skulptur *The Damned, the Possessed and*

the Beloved besteht aus einem brennenden Stuhl, umgeben und reflektiert von sieben ovalen Spiegeln, die die stummen Zeugen der Gesellschaft darstellen, die mitunter aber auch an Richter erinnern. Eingerahmt wird das Ganze von einem Würfel aus rußgeschwärztem Glas. Zusammen mit der von Zumthor erschaffenen Erinnerungshalle ist dies ein gutes Beispiel dafür, wie ein Kunstwerk einen Teil der Landschaft und der Umgebung ausmachen kann und gleichzeitig die dem Ort innewohnende Geschichte absorbiert und zur Geltung bringt. Das Projekt zeigt, dass die Naturlandschaft unser gemeinsames kulturelles Erbe repräsentiert. Eine Zivilisation zu entwickeln, umfasst mehr als nur Infrastruktur.

Der Ort als Phänomen spielt eine zentrale Rolle in der Entwicklung des Kunstprogramms. Wir möchten das Bewusstsein für den Ort stärken, den der Reisende aufsucht. Daher ist es wichtig, dass die von uns eingeladenen Künstler und Künstlerinnen eigenständig eine Beziehung zu der jeweiligen Strecke und der sie umgebenden Landschaft aufbauen. Ein zentraler Aspekt des Programms besteht darin, die Kunstschaaffenden in das Nachdenken über den Ort einzubeziehen und für jedes Vorhaben jeweils eine Person einzuladen, die dann viel Zeit entlang der betreffenden Strecke verbringt und anschließend einen Vorschlag für das Gebiet präsentiert, in dem das Kunstwerk platziert werden soll.

Zeitgenössische Künstler beschäftigen sich selten nur mit Materialien und Techniken. Einige arbeiten mit physischen und formalen Problemstellungen, andere sind eher konzeptuell tätig. Wir suchen nach Kunstschaaffenden, die auf unterschiedliche Weisen unsere Gegenwart reflektieren und spiegeln, die aber auch in der Lage sind, mit der Umgebung in Dialog zu treten. Die Auswahl der Künstler ist ein anspruchsvoller und zeitintensiver Prozess. Entscheidet sich ein Künstler für einen Ort, an dem der künstlerische Eingriff stattfinden soll, dann geschieht dies vor dem Hintergrund von Wissen, einem Verantwortungsgefühl gegenüber dem betreffenden Ort sowie einem Wunsch, diesen zu bewahren. Für uns ist es von entscheidender Bedeutung, dem Künstler gute Rahmenbedingungen für die Entwicklung seines Werks zu bieten sowie sicherzustellen, dass das ausgewählte Grundstück genutzt werden kann. Das betrifft nicht nur finanzielle Aspekte, sondern erfordert auch Zeit, Flexibilität, Kompetenz und Offenheit.

Wurde das Kunstwerk am vorgesehenen Ort platziert, muss die Kunst die Natur aushalten, und die Natur muss die Kunst aushalten. Die Balance zwischen lautstarkem Eingriff und zurückhaltender Unterordnung ist etwas, womit sich in diesem Projekt alle Kunstschaaffenden auseinandersetzen. Das endgültige Werk ist daher ein Ergebnis des Verständnisses für den Ort, seine Geschichte und Kultur. Hierbei leistet auch die Kompetenz des Teams der Nationalen Touristenrouten in den Bereichen Natur und Ökologie einen Beitrag.

Bei den Kunstwerken entlang der Norwegischen Landschaftsrouten handelt es sich um permanente Installationen, die von Wind und Wetter beeinflusst werden. Das stellt besonders hohe Anforderungen an die Herstellung, nicht nur im Hinblick auf das Material, sondern auch was Verschleiß und Wartung anbelangt. Ebenso muss der Inhalt der Kunst dem Zahn der Zeit gewachsen sein und daher auf robusten, relevanten und durchdachten Konzepten beruhen. Die Kunstwerke stehen nicht nur im Dialog mit der sie umgebenden Natur, sondern auch mit den Menschen. Daher arbeiten wir kontinuierlich daran, Wissen über die Projekte zu vermitteln und gute Beziehungen zu den Menschen aufzubauen und zu pflegen, die in den jeweiligen Gebieten wohnen.

Die Norwegischen Landschaftsrouten laden Kunstschaaffende ein, deren bisherige Projekte ein hohes Qualitätsniveau aufweisen und die eine starke Stellung innerhalb der internationalen Kunstszene haben. Unser Ziel ist ein Programm, dessen Schwerpunkt auf künstlerischer Qualität, Vielfalt und Engagement liegt. Dafür wollen wir Begegnungen zwischen dem Publikum und der Kunst erschaffen, die die Grenzen dessen verschieben, was Kunst sein kann und wie Kunst erlebt werden kann.

Die Norwegischen Landschaftsrouten arbeiten an Kunstprojekten entlang einzigartiger Strecken. Wir verfügen über die erforderliche Zeit, Offenheit sowie den nötigen Willen. Die Produktionsbedingungen in Kombination mit einer großartigen Natur machen dies nicht nur in Norwegen zu einem besonderen künstlerischen Vorhaben, auch international ist es einzigartig. An dem Tag, an dem entlang aller Strecken ein Kunstprojekt platziert ist, ist ganz Norwegen zu einem großen Outdoor-Museum geworden.

Lassen Sie die Kunst Ihre Reise bereichern.

Morten Kvamme
Kunstkurator Norwegische Landschaftsrouten

40
Steilneset, Varanger
'The Damned, the Possessed and the Beloved'
In memorial of the victims of the witch trials
Künstlerin: Louise Bourgeois
Architekt: Atelier Peter Zumthor & Partner

62
Ørahaugen, Havøysund
'Untitled.' "I hated the mountains and the hills, the rivers and the rain. I hated the sunsets of whatever colour, I hated its beauty and its magic and the secret I would never know. I hated its indifference and the cruelty which was part of its loveliness."
Künstlerin: Roni Horn
Architekt: Jensen & Skodvin arkitekter

124
Hågå, Atlanterhavsvegen
'Columna Transatlantica'
Künstler: Jan Freuchen

162
Kjøllen, Rondane
'Skyldner'
Künstler: Matias Faldbakken

178
Steinen på Mefjellet, Sognefjellet
'Untitled'
Künstler: Knut Wold

190
Steinplassen, Valdresflye
'Rock on Top of Another Rock'
Künstler: Peter Fischli und David Weiss

204
Torsnesstølen, Gaularfjellet
'Mirage'
Künstlerin: Marianne Heier

216
Vedahaugane, Aurlandsfjellet
'Den'
Künstler: Mark Dion
Architekt: LJB AS - Lars Berge

3. ART AND THE LANDSCAPE

EN Since 1994, Norwegian Scenic Routes has been behind an unprecedented investment into art and architecture along selected stretches of the roads of Norway. The project highlights the unique qualities of the Norwegian geography, accentuates the routes' encounter with nature, and underpins the experience of traveling through the landscape. At selected locations across the entire country, from Jæren in the south to Varanger in the north, all eighteen stretches of road will feature a site-specific work of art. Eight of the works are completed by the end of 2022.

For travellers on Norway's roads, picnic areas and viewing points are a natural part of the experience. Contemporary art is something more commonly associated with urban areas: with museums, galleries and the decoration of public spaces. The art that comes under the supervision of Norwegian Scenic Routes, on the other hand, is surrounded by nature and located in areas where one would least expect artistic intervention. So what is the idea behind all this?

The Norwegian Scenic Routes aim to contribute towards regional commercial development and offer travellers memorable experiences, whether they are travelling these roads for the first time or they drive along them on a regular basis. Our wish is to connect the experience of nature to an encounter with art in such a way that the artwork strikes a different chord - albeit one in harmony with its surroundings. Nature never stays still; spring, summer, autumn or winter, it is forever changing. The same is also true of art: it changes because we change. Our encounters with art are influenced by our state of mind and the environment that surrounds us. A work of art can also elevate its surroundings and bring them into perspective. The art projects along the Norwegian Scenic Routes enter into a dialogue with the chosen sites while, by their very presence, also carving out a place for themselves.

One example is Steilneset Memorial in Vardø. In 2007, architect Peter Zumthor and artist Louise Bourgeois were commissioned to design a memorial for the victims of the witch trials that took place in Finnmark in the seventeenth century. Louise Bourgeois' sculpture *The Damned, the Possessed and the Beloved* consists of a burning chair ringed and reflected by seven oval mirrors that represent society's silent witnesses, but which also call judges to mind. Together with

the memorial hall designed by Zumthor, this is a good example of how a work of art can form part of the landscape and its environs while also absorbing and highlighting the site's inherent history. The project demonstrates that the natural landscape is representative of our common cultural heritage. A civilisation is built on more than infrastructure alone.

Place as a phenomenon is central to the development of the artistic programme. We wish to strengthen the traveller's awareness of the place they are visiting. It is therefore vital that the artists we invite develop their own independent relationships to the individual stretches of road and the surrounding landscape. A key feature of the programme is our wish to include the artist by collaborating with them in thinking about the place. Having spent a good amount of time along the stretch of road in question, the artists present their proposal for the area where the artwork will be installed.

Today, contemporary artists rarely constrain themselves in terms of materials and techniques. Some work with questions of physicality and form, while others take a more conceptual approach. We look for artistry that reflects the age we live in, but also works that can enter into dialogue with their surroundings. Selecting artists is a humbling and time-consuming process. When an artist chooses a site for an artistic intervention, it comes from a background of knowledge, a sense of responsibility towards the place, and a desire to uphold it. For us, it is crucial that we grant the artist an effective framework for the development of the work, in addition to ensuring that the selected site is suitable. This entails not only financial support, but also time, flexibility, competence and openness.

Once the work has been installed, the art has to withstand nature and nature has to withstand the art. The balance between emphatic intervention and unobtrusive subordination is something all artists in the programme work on. The final work is therefore a result of the artist's understanding of the place, its history and its culture. Norwegian Scenic Routes' competence in nature and ecology also helps here.

The works of art along our routes are permanent installations that are at the mercy of the elements. This places additional demands on production, not only in terms of material use but also in terms of wear

and maintenance. The content of each work must also withstand the test of time and therefore be underpinned by robust, relevant and well-considered concepts. The artwork is in dialogue not only with the natural environment but also with people - and so we are constantly working to exchange knowledge about the projects and to secure good relationships with the people who live in the various local communities.

Norwegian Scenic Routes invites artists who have been able to demonstrate a high level of quality in their previous projects and who have a strong standing on the international art scene. It is our wish to create a programme that emphasises artistic quality, diversity and engagement by facilitating encounters between audiences and artistic expressions, shifting the boundaries of what art can be and of how it can be experienced.

Norwegian Scenic Routes works with art projects along unique stretches of road. We have the time, the open-mindedness and the will that this requires. The production framework, in combination with our magnificent nature, means that not only is this an artistic project that is distinctive in Norway, it is also unmatched in an international context. On the day that a work of art has been installed along every single one of the routes, we will have created an outdoor museum framed by the whole of Norway.

May this art enrich your journey.

Morten Kvamme

Art curator for Norwegian Scenic Routes

40

Steilneset, Varanger

'The Damned, the Possessed and the Beloved'

In memorial of the victims of the witch trials

Artist: Louise Bourgeois

Architect: Atelier Peter Zumthor & Partner

62

Ørahaugen, Havøysund

'Untitled.' "I hated the mountains and the hills, the rivers and the rain. I hated the sunsets of whatever colour, I hated its beauty and its magic and the secret I would never know. I hated its indifference and the cruelty which was part of its loveliness."

Artist: Roni Horn

Architect: Jensen & Skodvin arkitekter

124

Hågå, Atlanterhavsvegen

'Columna Transatlantica'

Artist: Jan Freuchen

162

Kjøllen, Rondane

'Skyldner'

Artist: Matias Faldbakken

178

Steinen på Mefjellet, Sognefjellet

'Untitled'

Artist: Knut Wold

190

Steinplassen, Valdresflye

'Rock on Top of Another Rock'

Artists: Peter Fischli og David Weiss

204

Torsnesstølen, Gaularfjellet

'Mirage'

Artist: Marianne Heier

216

Vedahaugane, Aurlandsfjellet

'Den'

Artist: Mark Dion

Arcitect: LJB AS - Lars Berge

4. DEN KLASSISKE BILTUREN ER ENDELEG ATTENDE



Foto: Arne Hjeltnes

NO Eg er glad i bilturar. Det er den klassiske ferien som mange av oss har vakse opp med. Som me har eit nostalgisk forhold til. Setta seg bak rattet, eller som liten i baksetet, og koma fram til nye stader i ditt eige tempo og med dine egne opplevingar undervegs.

I mange år var kanskje ikkje bilturen like gjev. Det var mykje meir fasjonabelt å stilla seg i kø på ein overfylt flyplass, verta stua inn i eit varmt fly, for så å ligga tett-i-tett på ei allfor varm strand langt vekke. Å reisa var slett ikkje ein tur med bil. Verda låg for våre føter. Tax-free, tronge sete og Hawaiian Tropic grillolje.

Framleis er det sjølvsagt inspirerende å sjå andre land og kulturar, men noko godt har det trass alt kome ut av pandemien. Bilturen har nemleg så absolutt fått sin renessanse. Me set oss på ny bak rattet og oppdagar vårt nærmaste ferieland på ny. Folk som tidlegare forbante seg over ein times kø ut av byen, planlegg bilferie i Nord-Noreg med lange dagsturar.

Bilen er heller ikkje det han var. Før kom det osande tjukk røyk ut av bilane våre. No er om lag halvparten elektriske. Lufta vert betre, og støyen vert borte. Men me stoppar framleis på bensinstasjonane, for å fylla. Fylla straum, kjøpa kaffi eller noko godt å eta. Dei som trudde at bensinstasjonen skulle forsvinna med el-bilane, tok feil. Dei kjem nok ganske snart til å verta kalla noko anna av den oppveksande slekt: ladestasjon, «chille»-stasjon, pausestasjon, kaffistove eller pylsestasjon. Dei endrar seg veldig og er i dag meir ein mini-restaurant enn ein verkstad, slik det var før.

Ei anna veldig kjekk side av at bilfolket utforskar landet, er at dei oppdagar alle dei flotte stadene

som satsar på god lokalmat. Di fleire som reiser ikring, di meir drypp det på dei som ikkje sel bacon-pylser, men heimebakst, ost, spekemat eller andre deilige småskala godbitar. Langs Nasjonale turistveggar har dette blomstra opp. Det er mykje å oppleva, ikkje berre dei store kjedene bør få ditt besøk.

Ein av mine favorittar er den eksotiske vegen 160 kilometer frå Varangerbotn heilt ut til Hamningberg. Det er ei utruleg reise i norsk geografi, frå dei mjuke viddene utover frå Nesseby og Vadsø til det dramatiske klippelandskapet mellom Vardø og Hamningberg. Det er vår aller austlegaste turistveg. Vegen ut til Havøysund ligg så vidt lenger nord.

Varanger er for mange eit område dei ikkje kjenner så godt. Difor anbefalar eg ei reise langs denne unike vegstrekninga. Opplevingane er mange, og dei små samfunna du reiser gjennom, har sine spanande soger. I Varangerbotn kan du stikka innom Varangerbonden, som har det beste får-i-kål-kjøtet i Noreg. I Nesseby kan du sjå kyrkja i fjøresteinane, og på Blåbærneset like før Vadsø kan du stikka innom The Arctic Chef, Stig Arvola, som har eit stort utval lokale delikatesser og Noregs nordlegaste og mest sjarmerande fiskekakefabrikk.

Vadsø var ein av dei store byane i Pomorhandelen i Arktis. Byen er skapt med ressursane i havet av folk som søkte lukka her, den store gruppa



Vegen til Hamningberg. Foto: Jarle Wæhler

tilreisande kvener frå Finland og det samiske folket. Vidda du køyrer langs, er blant dei viktigaste beiteområda for reineigarane. Og fuglelivet her er så unikt at det kjem folk frå andre sida av kloden for å sjå dei sjeldne artane, til dømes på fugleparadiset Ekkerøy, rett nord for Vadsø. Det gir ei indre ro å køyra langs den mektige Varangerfjorden. Vegen har lange, strake strekningar, og landskapet endrar seg totalt di lenger nord du kjem.

Vardø har vore kongeriket sin utpost sidan det vart bygd festning her i 1307. Den danske kongen Christian Kvart kom til Vardø i 1599 for å slå fast at dette var ein del av Danmark-Noreg.

Byen har ei mangesidig historie. Dei forferdelege hekseprosessane som var her, fekk eit veldig verdig minnemonument, opna av Dronning Sonja i 2011 og teikna av arkitekten Peter Zumthor. Dette er verdt eit besøk, sjølv om denne saga er svært mørk. Dette minnesmerket er ein del av Nasjonale turistveggar.

Av dei lettare attraksjonane vil eg peika på den legendariske og nordlegaste puben i landet vårt, Nordpol Kro. Dette var siste stoppestad og siste tappekrans for Fridtjof Nansen sin Nordpolekspedisjon i 1889. Familien Bredesen har drive Nordpol Kro sidan 60-talet.

Etter Vardø er det vegen mot Hamningberg som er sjølv det visuelle høgdepunktet på denne vår mest eksotiske turistveg. Landskapet vert til klipper og steinformasjonar som du svingar deg mellom. Sandstrender og nydelege rullesteinstrender dukkar opp innimellom, før du kjem til det vakre fiskeværet Hamningberg og set deg ned på terrassen til Pakkhuskaia Kafé med ein kaffi og ein av dei gode heimelaga kakene, både dei søte og dei av fisk.

Hamningberg er unikt i Finnmark, med så mange av dei gamle bygnadene frå 1800-talet intakt.

Den nasjonale turistvegen til den ytste utposten er berre ein av desse 18 store bilturane du kan nyta som bilturist. Den sørlegaste som går langs Jæren, er eit anna eventyr, særleg viss du er glad i god mat. Her er det nydelege sandstrender som Orrestranda, og tett i tett med gardsmatutsal i eit heilt anna, men like fullt unikt landskap.

Bilen er altså attende for fullt. Heldigvis for oss er landet perfekt for den nye interessa for oppdagingsferder på fire eller to hjul. Få land kan visa til slik variasjon. Og eg meiner skattane ligg strødd langs rutene.



Vardø. Foto: Øyvind Antonsen

Bruk god tid. Det er slik bilturen vert kjekkast. Stopp innom trivelege serveringsstader, historiske plassar, spanande aktivitetar, lokale spesialitetar eller sjarmerande krypinn.

Finn fram køyrehanskane og det gode humøret.

For alt ligg til rette for store opplevingar på dei nasjonale turistvegane.

Arne Hjeltnes
Forfatter

4. DIE KLASSISCHE REISE MIT DEM AUTO IST ENDLICH ZURÜCK



Vegen til Hamningberg. Foto: Fredrik Fliegstad

Viele Jahre lang lagen Autoreisen nicht besonders im Trend. Weitaußersagter war es, sich auf einem überfüllten Flughafen in die Schlange zu stellen, sich in einem warmen Flugzeug verstauen zu lassen, um dann fern der Heimat dicht an dicht an einem viel zu heißen Strand zu liegen. Eine Fahrt mit dem Auto entsprach schlichtweg nicht der Vorstellung vom Reisen. Uns lag die Welt zu Füßen. Duty-Free, enge Sitze und Hawaiian-Tropic-Sonnenöl.

Selbstverständlich ist es noch immer verlockend, andere Länder und andere Kulturen zu sehen, etwas Gutes aber hat die Pandemie trotz allem hervorgebracht: Das Reisen mit dem Auto hat definitiv eine Renaissance erlebt. Wir setzen uns wieder hinter das Lenkrad und entdecken unser nächstgelegenes Urlaubsland aufs Neue. Menschen, die sich früher über eine Stunde Stau auf dem Weg aus der Stadt echauffiert haben, planen Autoferien in Nordnorwegen inklusive langer Tagesetappen.

Das Auto ist auch nicht mehr das, was es einmal war. Während einst dicker, qualmender Rauch aus unseren Autos quoll, fahren heute immer mehr elektrisch. Die Luft hat sich verbessert, und der Lärm ist verschwunden. Aber noch immer halten wir an Tankstellen, um aufzufüllen. Strom zu tanken, Kaffee oder einen Snack zu kaufen. Wer glaubte, die Tankstellen würden mit den Elektroautos verschwinden, der lag falsch. Die heranwachsende Generation wird sie vermutlich recht

bald umtaufen in Ladestation, „Chill-Area“, Pausenstopp, Kaffeestube oder Würstchenbude. Sie haben sich stark verändert und sind heutzutage eher Mini-Restaurant als die Werkstatt, die sie früher einst waren.

Eine andere wunderbare Seite an der Erkundung des Landes durch das autofahrende Volk ist die Entdeckung all der tollen Orte, an denen lokale Spezialitäten angeboten werden. Je mehr man umherreist, desto öfter landet man bei jenen, die statt nur Schinkenwürstchen Selbstgebackenes, Käse, Geräuchertes und andere Köstlichkeiten aus eigener Herstellung anbieten. Entlang der Norwegischen Landschaftsrouten sind solche Orte regelrecht aufgeblüht. Es gibt viel zu entdecken, weshalb man nicht nur den großen Ketten einen Besuch abstatten sollte.

Einer meiner Favoriten ist die exotische Strecke, die über 160 Kilometer von Varangerbotn nach Hamningberg führt. Dabei handelt es sich um eine unglaubliche Reise durch die norwegische Geografie, von den sanften Hochebenen von Nesseby und Vadsø hin zu der dramatischen Klippenlandschaft zwischen Vardø und Hamningberg. Es ist unsere am weitesten östlich gelegene Landschaftsroute. Die Straße nach Havøysund verläuft weiter nördlich.

Varanger ist für viele ein weniger bekanntes Gebiet, weshalb ich eine Reise entlang dieser einzigartigen Strecke empfehle. Der Erlebnisse gibt es reichlich, und hinzu kommt,

dass die kleinen Gemeinden entlang des Weges mit vielen spannenden Dingen aufwarten. In Varangerbotn empfiehlt sich ein Besuch beim Varangerbonden, dem Varanger-Bauern, der norwegenweit das beste Fleisch für das beliebte Gericht Fårikål hat. Nesseby wartet mit einer direkt am Fjord gelegenen Kirche auf, während sich in Blåbærneset kurz vor Vadsø ein Abstecker zu The Arctic Chef lohnt. Stig Arvola hat dort eine große Auswahl lokaler Delikatessen im Angebot und betreibt Norwegens nördlichste und charmanteste Fischfabrik.

Vadsø war einer der bedeutenden Orte des Pomorhandels, des Handels zwischen im Grenzgebiet lebenden Norwegern und Russen. Die Stadt wurde mit den Ressourcen des Meeres von den Menschen erschaffen, die hier ihr Glück suchten - den vielen Einwanderern aus Finnland und den Samen. Die Hochebene, an der man entlang fährt, gehört zu den wichtigsten Weidegebieten der Rentierbesitzer. Das Vogelleben hier ist so einzigartig, dass Menschen aus der ganzen Welt kommen, um die seltenen Arten zu bestaunen, zum Beispiel im Vogelparadies Ekkerøy, gleich nördlich von Vadsø. Entlang des mächtigen Varangerfjords zu fahren, sorgt für innerliche Ruhe. Der Weg besteht aus langen, geraden Strecken, und je weiter nördlich man kommt, desto mehr verändert sich die Landschaft.

Seit 1307 hier eine Festung gebaut wurde, galt Vardø als Vorposten



Hamningberg. Foto: Bjarne Riesto

des Königreichs. 1599 stattete der dänische König Christian IV. Vardø im Rahmen einer Seereise einen Besuch ab. Die Geschichte der Stadt ist vielseitig. Mit dem vom Architekten Peter Zumthor entworfenen und 2011 von Königin Sonja eröffneten Mahnmal erhielten die entsetzlichen Hexenprozesse, die einst hier stattgefunden haben, ein würdiges Denkmal. Auch wenn dieser Teil der Geschichte sehr düster ist, ist es einen Besuch wert. Das Mahnmal ist Teil der Norwegischen Landschaftsrouten.

Was die leichter bekömmlichen Attraktionen betrifft, möchte ich auf den legendären und zugleich nördlichsten Pub des Landes aufmerksam machen: Nordpol

Kro. Dies war der letzte Stopp und der letzte Zapfhahn für Fridtjof Nansens Nordpol-Expedition 1889. Betrieben wird Nordpol Kro seit den Sechzigerjahren von Familie Bredesen.

Nach Vardø ist die Straße nach Hamningberg an sich der visuelle Höhepunkt unserer exotischsten Landschaftsroute. Die Umgebung wird zu Klippen und Steinformationen, durch die man pendelt. Zwischendurch tauchen Sandstrände und schöne Geröllstrände auf, bevor man in den hübschen Fischerort Hamningberg gelangt, wo man sich mit einem Kaffee und einem der leckeren hausgemachten Kuchen - ob süß oder aus Fisch - auf der Terrasse des Pakkhuskaia Kafé niederlässt. Mit der Vielzahl intakter Gebäude aus dem 19.

Jahrhundert ist Hamningberg in der Finnmark einzigartig.

Die Norwegische Landschaftsroute zu diesem äußersten Außenposten ist nur eine der 18 großen Touren, die man als Autoreisender nutzen kann. Die südlichste, die an Jæren entlang verläuft, stellt ein anderes Abenteuer dar, vor allem, wenn man gutes Essen mag. Hier gibt es die schönsten Sandstrände, wie Orrestranda, und Hofverkäufe in einer vollkommen anderen, aber ebenso einzigartigen Landschaft.

Das Auto ist also definitiv wieder zurück. Glücklicherweise ist Norwegen für das neu erwachte Interesse an Entdeckungsreisen auf vier oder zwei Rädern perfekt geeignet. Nur wenige Länder können mit einer solchen Vielfalt aufwarten. Meiner Meinung nach bieten alle Routen einzigartige Schätze.

Nehmen Sie sich ausreichend Zeit. So wird die Autofahrt am angenehmsten. Machen Sie Halt an gemütlichen Restaurants, historischen Orten, bei spannenden Aktivitäten, lokalen Spezialitäten oder reizenden Unterkünften.

Holen Sie die Fahrerhandschuhe und die gute Laune heraus.

Denn alles ist bereit für große Erlebnisse auf den Norwegischen Landschaftsrouten.

Arne Hjeltnes
Autor

4. THE CLASSIC ROAD TRIP MAKES A COMEBACK



Varanger, E75. Foto: Jarle Wæhler

EN I love road trips, the classic holiday of many of our childhoods. Our relationship with them is one of nostalgia, sitting behind the wheel, or in the back seat as a child, arriving at new places at our own pace and with our own experiences along the way.

For many years, the road trip was perhaps not held in such high regard. It was much more fashionable to queue up at a crowded airport, be squeezed into a stuffy airliner, only to lie packed like sardines on a far-flung, flaming hot beach. Travelling had almost nothing at all to do with cars. Duty-free, narrow seats, and marinated in Hawaiian Tropic: the world was our oyster.

It is, of course, still inspiring to visit other countries and see other cultures, but in spite of all the challenges for tourism and travel in the last few years, some good has come out of the pandemic. The road trip has certainly seen a renaissance. We're back behind the wheel again, rediscovering our closest holiday destinations. People who previously turned the air blue at the thought of an hour spent in traffic jams leaving the city are now planning road trips to Northern Norway with days and days of asphalt ahead of them.

Cars have changed too. Where they used to belch thick, black smoke, about half of the cars on Norwegian roads are now electric. The air quality is better and the noise is gone. Yet we still stop at petrol stations to top up: we top up our cars, or ourselves, with electricity, coffee, or something good to eat. Whoever said the electric vehicle would be the death of the petrol station was wrong. Soon, they will likely be called something else, adding to the growing family of names: charging station, 'chilling' station, rest

stop, coffee lounge or hotdog hut. They are going through huge changes and today resemble mini-restaurants more than the garages they used to be.

Another lovely thing about road-trippers exploring the country is that they are discovering all the great places that focus on good local food. The more people take to the road, the more this trickles down to those who'd rather sell home-baked goods, cheeses, cured meats or other delicious little treats than your standard bacon hotdogs. This sort of thing has flourished along the Norwegian Scenic Routes. There is a lot to experience, and it's worth visiting more than just the big chains.

One of my favourite stretches is the exotic 160-kilometre road from Varangerbotn all the way to Hamningberg. It's an incredible journey through Norwegian geography, from the soft plains beyond Nesseby and Vadsø to the dramatic rocky landscape between Vardø and Hamningberg. It is our easternmost scenic route. The road out to Havøysund lies a little further north.

Varanger is an area many people don't know too well, so I recommend a trip along this unique stretch of road. There is much to see, and the small communities you travel through each have their own intriguing stories. In Varangerbotn you can stop by and see the Varangerbonden, a local farmer who sells the absolute best lamb for



Nordpol Kro. Foto: Arne Hjeltnes

the traditional Norwegian dish fårikål. In Nesseby you can visit the church on the seashore, and at Blåbærneset, just before Vadsø, you can visit Stig Arvola, the Arctic Chef, who has a wide selection of local delicacies as well as Norway's northernmost - and most charming - fishcake factory.

Vadsø was one of the key towns in the Arctic trade with the Russian Pomors. The town was built on resources from the sea by people who sought a livelihood there, the Sámi people and the large number of Kvens travelling from Finland. The plateau you drive along is one of the most important pastures for reindeer herders. The bird life here is also so unique that people come from all over the world to spot

rare species, with one hotspot being the bird paradise of Ekkerøy, just north of Vadsø. Driving along the mighty Varangerfjord gives a sense of inner peace. The road has long, straight stretches, and the further north you go, the more the landscape changes.

Vardø has been an outpost of the Kingdom of Norway since a fortress was built here in 1307. The Danish king Christian Kvart came to Vardø in 1599 to claim it as part of Denmark-Norway. The city has a complex history. The terrible witch trials that took place here have been given a very fitting memorial, designed by the architect Peter Zumthor and inaugurated by Queen Sonja in 2011. It is worth a visit, even though the history is very bleak.

The memorial is part of the Norwegian Scenic Routes.

Among the more pleasant attractions, I would point out the legendary and most northerly pub in Norway, Nordpol Kro. This was the final stop, and the last chance for a beer, before Fridtjof Nansen set out for the North Pole in 1889. The Bredesen family has run Nordpol Kro since the 1960s.

After Vardø, the road to Hamningberg is the visual highlight of this, our most exotic scenic route. You veer through a landscape of cliffs and rock formations. Sandy shores and beautiful pebble beaches pop up from time to time before you arrive at the beautiful fishing village of Hamningberg and settle down on the terrace of Pakkhuskaia Kafé with a coffee and one of their delicious homemade cakes - the sweet or the fishy kind, take your pick. With so many of its old buildings from the nineteenth century still intact, Hamningberg is unique in Finnmark.

The scenic route to this furthest outpost is just one of the eighteen grand road trips you can enjoy in Norway. The southernmost one, which runs along the Jæren coastline, is another adventure, especially for food lovers. Here you'll find beautiful sandy beaches, such as Orrestranda, and farm shops one after another in a completely different but equally unique landscape.

And so, the car is back with a vengeance. Fortunately for us



Foto: Arne Hjeltnes

Norwegians, our country is perfect for this renewed interest in two- or four-wheeled voyages of discovery. Few countries can boast such variety. The routes are scattered with treasures.

Take your time - it's the best way to approach a road trip. Stop in at pleasant restaurants, visit historic sites, try thrilling activities, taste local specialties - peek in on charming nooks and crannies.

Get out your driving gloves and your high spirits - wonderful experiences await you along the Norwegian Scenic Routes.

Arne Hjeltnes
Author

VARANGER



NO Varanger - vegen til ishavet.

Kjøretur i vekslende lys mellom hav og himmel på veg mot storhavet og et unikt klippelandskap. Man aner kulturen og historien - smeltedigelen av folkeslag og et dramatisk liv.

Nasjonalt turistveg Varanger går mellom Varangerbotn og Hamningberg og er 160 km lang.

DE Varanger - Die Straße zum Eismeer.

Eine Fahrt in wechselndem Licht zwischen Wasser und Himmel auf dem Weg zum offenen Meer und einer einzigartigen Klippenlandschaft. Kultur und Geschichte lassen sich erahnen - ein Schmelztiegel unterschiedlichster Völker und Kulturen.

Die Norwegische Landschaftsrouten Varanger verläuft zwischen Varangerbotn und Hamningberg und hat eine Länge von 160 km.

EN Varanger - The road to the Arctic Ocean.

A drive in the fluctuating light of the ocean and sky - towards the expanse of ocean and unique rock landscapes. You can sense the culture and the history - the crucible of a people and a dramatic life.

Scenic Route Varanger is 160 km long and runs between Varangerbotn and Hamningberg.

VEGEN TIL ISHAVET



HAMNINGBERGVEGEN, VARANGER



Foto: Jarle Wæhler



Foto: Jarle Wæhler

NO De ytterste fire milene av Nasjonal turistveg Varanger, fra Vardø til det nedlagte fiskeværer Hamningberg, er en kjøretur i vekslende lys og unikt klippelandskap. Langs denne nordøstlige strekningen på Varangerhalvøya endres landskapet fra flate fjellplatåer til bratte skrenter med taggete skiferformasjoner som strekker seg mot himmelen. Gjennom millioner av år har bølgene og frostforvitring spist seg stadig lenger innover og formet en særpregede kystlinje med spektakulære formasjoner. Dette «månelandskapet», med sedimentære bergarter fra prekambrium, er så spesielt at det må oppleves for å forstå hvor rått det er. Vegen til Hamningberg er kun åpen om sommeren.

DE Die letzten vierzig Kilometer der Norwegischen Landschaftsroute Varanger, von Vardø zum stillgelegten Fischerort Hamningberg, sind eine Fahrt in wechselvollem Licht durch eine einzigartige Klippenlandschaft. Entlang dieser in nordöstlicher Richtung verlaufenden Strecke auf der Varangerhalbinsel ändert sich die Landschaft von flachen Gebirgsplateaus zu steilen Abhängen mit gezackten Schieferformationen, die sich gen Himmel recken. Über Millionen von Jahren haben sich die Wellen des Meeres und die Frostverwitterung immer weiter vorgearbeitet und eine einzigartige Küstenlinie mit spektakulären Formationen erschaffen. Diese „Mondlandschaft“ mit sedimentären Gesteinsarten aus dem Präkambrium ist so speziell, dass man sie erleben muss, um zu verstehen, wie außergewöhnlich sie ist. Die Straße nach Hamningberg ist nur im Sommer geöffnet.

EN The outermost forty kilometres of scenic route Varanger, from Vardø to the abandoned fishing village of Hamningberg, is a drive through shifting light in a uniquely rocky landscape. Along this north-eastern stretch of the Varanger peninsula, the landscape changes from flat mountain plateaus to steep escarpments with jagged slate formations stretching skyward. For millions of years, ocean waves and frost weathering have gnawed their way ever further inland, forming a distinctive coastline of spectacular shapes. This 'lunar landscape', with sedimentary rocks from the Precambrian period, is so special that it must be experienced to understand how awe-inspiring it is. The road to Hamningberg is only open during the summer.



STEILNESET, VARANGER

Minnestad over ofrene for trolldomsprosessene / Mahnmal zur Erinnerung an die Opfer der Hexenprozesse /
Memorial in memory of the victims of the witch trials

Kunstner: Louise Bourgeois

Arkitekt: Atelier Peter Zumthor & Partner

Hovedentreprenør: Skanska Norge AS, MBM Konstruktionen

Rådgivende ingeniør: Finn-Erik Nilsen, Multiconsult, Jürg Buchli

Fullført: 2011

Foto: Eirik Kristensen



STEILNESET, VARANGER

Minneded over ofrene for trolldomsprosessene /
Mahnmal zur Erinnerung an die Opfer der Hexenprozesse /
Memorial in memory of the victims of the witch trials
Foto: Bjarne Riesto [1] Fredrik Fløgstad [2] Jan Neste [3]





Steilneset Memorial. Foto: Bjarne Riesto

NO Steilneset minnested i Vardø er reist til minne om de 91 ofrene som ble dømt for trolldom i Finnmark på 1600-tallet, hvorav de fleste ble brent på bål. Den amerikanske kunstneren Louise Bourgeois og den sveitsiske arkitekten Peter Zumthor samarbeidet om å skape emosjonelle rom, en brennende stol og en 130 meter lang minnehall som formidler den sterke historien.

Ofrenes skjebne beskrives på 91 plaketter i minnehallen. Tekstene er hentet fra de gamle rettsprotokollene og er bearbejdet av professor Liv Helene Willumsen. Kunstverket ble åpnet av Dronning Sonja i 2011.

DE Das Mahnmal Steilneset in Vardø wurde zur Erinnerung an die 91 Menschen errichtet, die im 17. Jahrhundert in der Finnmark wegen Hexerei verurteilt und auf dem Scheiterhaufen verbrannt wurden. Die amerikanische Künstlerin Louise Bourgeois und der Schweizer Architekt Peter Zumthor haben zusammen einen brennenden Stuhl und eine 130 Meter lange Erinnerungshalle erschaffen, in der die dramatische Geschichte vermittelt wird.

Auf 91 Plaketten werden in der Halle die Schicksale der Opfer beschrieben. Die dafür von der Geschichtspröfessorin Liv Helene Willumsen ausgewählten Texte entstammen den damaligen Gerichtsprotokollen. Eröfnet wurde das Kunstwerk 2011 von Königin Sonja.

EN The Steilneset Memorial in Vardø was erected to commemorate the 91 people who were convicted of witchcraft and burned at the stake in Finnmark in the seventeenth century. The American artist Louise Bourgeois and the Swiss architect Peter Zumthor collaborated to create a burning chair and 130-metre-long memorial hall that conveys this powerful story.

The fate of the victims is described on 91 plaques inside the hall. The texts are taken from the old court records, organised by professor of history Liv Helene Willumsen. The exhibit was inaugurated by Queen Sonja in 2011.

STEILNESET, VARANGER

Minnested over ofrene for trolldomsprosessene /
Mahnmal zur Erinnerung an die Opfer der Hexenprozesse /
Memorial in memory of the victims of the witch trials
Foto: Knut Wold



FUGLEKIKKING DOMEN, VARANGER

Fuglekickerskjul som gir ly for vær og vind / Vogelbeobachtungsplatz mit Schutz vor Wind und Wetter /

Birdwatching shed that provides shelter from weather and wind

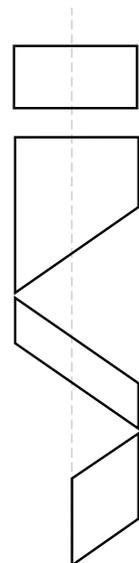
Arkitekt: Biotope

Hovedentreprenør: Finnmark Entreprenør AS

Rådgivende ingeniør: IKON AS

Fullført: 2020

Foto: Tormod Antonsen / Biotope [1,3] Frid-Jorunn Stabell [2]





1

FUGLEKIKKING KIBERG, VARANGER

Fuglekickerskjul som gir ly for vær og vind / Vogelbeobachtungsplatz mit Schutz vor Wind und Wetter / *Birdwatching shed that provides shelter from weather and wind*

Arkitekt: Biotope

Hovedentreprenør: K. Lorentzen Consult LTD

Rådgivende ingeniør: IKON AS

Fullført: 2018

Foto: Biotope [1] Trine Kanter Zerwekh [2] Jarle Wæhler [3]



2





1



2

FUGLEKIKKING HAMNINGBERG, VARANGER

Fuglekickerskjul som gir ly for vær og vind /
Vogelbeobachtungsplatz mit Schutz vor Wind und Wetter /
Birdwatching shed that provides shelter from weather and wind

Arkitekt: Biotope

Hovedentreprenør: Finnmark Entreprenør AS

Rådgivende ingeniør: IKON AS

Fullført: 2022

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,2]

GORNITAK, VARANGER

Rasteplass med toalett / Rastplatz mit Toilette / Rest area with toilet facilities

Arkitekt: Margrethe B. Friis

Landskapsarkitekt: Berg & Dyring

Hovedentreprenør: Mesta AS

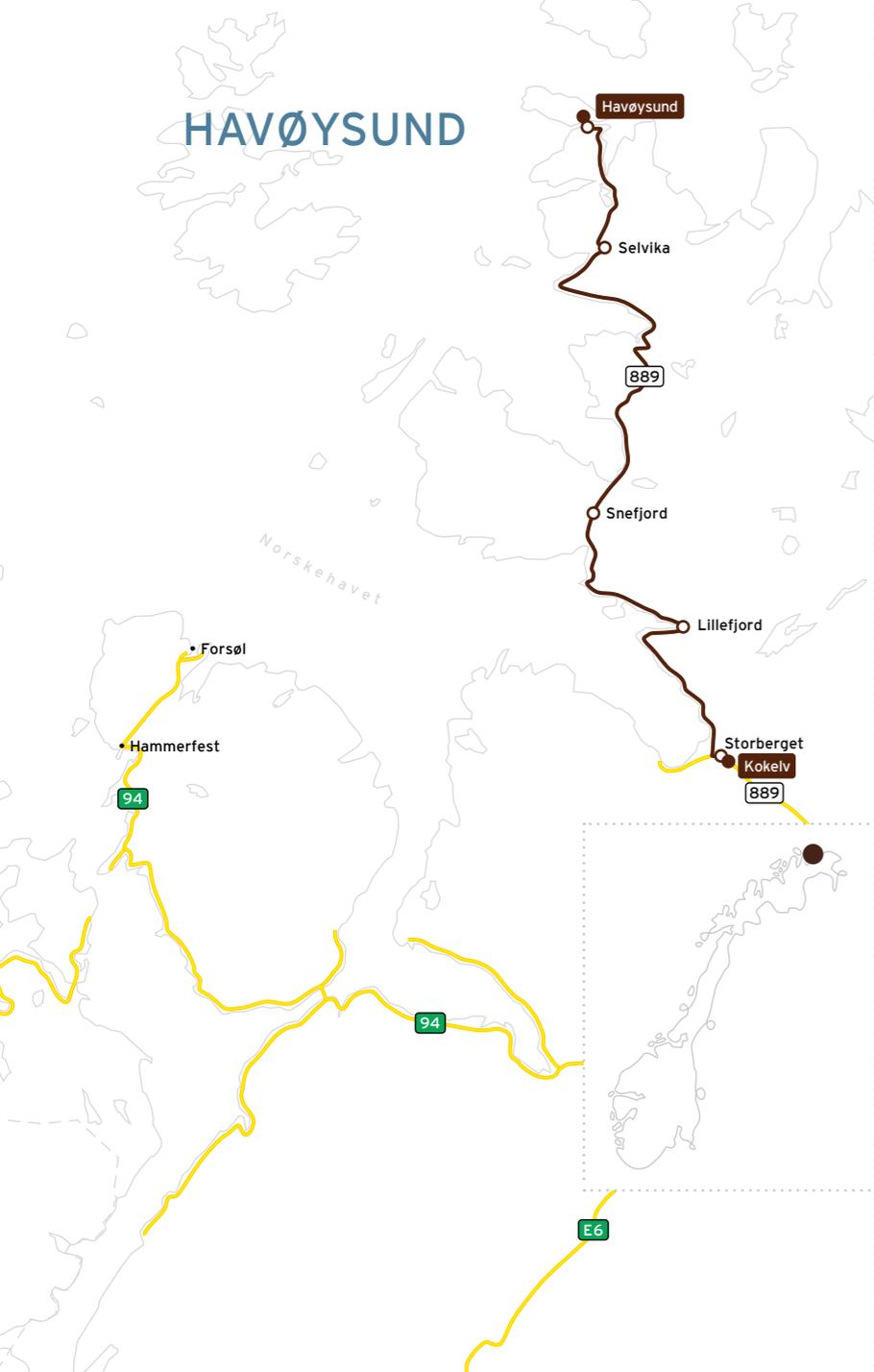
Rådgivende ingeniør: Kjell Ludvigsen AS

Fullført: 2006

Foto: Ole Arvid Flatmark



HAVØYSUND



NO Havøysund - mot det ytterste nord. En kjøretur gjennom et landskap der naturen har overtaket. Et supplement til Nordkapp, med endepunktet Havøysund og øyene utenfor som et overraskende møte med et livskraftig samfunn på Finnmarkskysten.

Nasjonal turistveg Havøysund går mellom Kokelv og Havøysund og er 67 km lang.

DE Havøysund - Bis zum äußersten Norden. Eine Fahrt durch eine Landschaft, die ganz von der Natur geprägt ist. Eine Ergänzung zum Nordkap mit Havøysund und den vorgelagerten Inseln als Endpunkt und einem überraschenden Treffen mit einer pulsierenden Inselgemeinschaft an der Finnmarksküste.

Die Norwegische Landschaftsrouten Havøysund verläuft zwischen Kokelv und Havøysund und hat eine Länge von 67 km.

EN Havøysund - Towards the farthest north. A drive through a landscape in which nature has the upper hand. A supplement to the North Cape; the end point of Havøysund and the islands beyond offer a surprising encounter with a thriving community on the Finnmark Coast.

Scenic Route Havøysund is 67 km long and runs between Kokelv and Havøysund.

MOT DET YTTERSTE NORD





SELVIKA, HAVØYSUND

Rasteplass med grillplass og toalett / Rastplatz mit Grillmöglichkeit und Toilette / Rest area with barbecue and toilet facilities

Arkitekt: Reiulf Ramstad Arkitekter

Hovedentreprenør: T. Johansen Drift AS

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2013

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Harald Christian Eiken [2]



LILLEFJORD, HAVØYSUND

Rasteplass med toalett og natursti / Rastplatz mit Toilette und Naturpfad / Rest area with toilet facilities and nature trail

Arkitekt: PUSHAK arkitekter

Landskapsarkitekt: Inge Dahlman / Asplan Viak

Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Aas-Jacobsen

Fullført: 2006

Foto: Anne Olsen Ryum [1] Bjørn Hansen [2]





SNEFJORD, HAVØYSUND

Rasteplass med sittebokser / Rastplatz mit Sitzboxen / Rest area with boxed-in benches

Arkitekt: PUSHAK arkitekter

Hovedentreprenør: Einarsen Sønner, Havøysund Patentslipp

Fullført: 2005

Illustrasjon: PUSHAK arkitekter

Foto: Anne Olsen-Ryum

ØRAHAUGEN, HAVØYSUND

Untitled. "I hated the mountains and the hills, the rivers and the rain. I hated the sunsets of whatever colour, I hated its beauty and its magic and the secret I would never know. I hated its indifference and the cruelty which was part of its loveliness."

Kunstner: Roni Horn
Arkitekt: Jensen & Skodvin arkitekter
Hovedentreprenør: T. Johansen Drift AS / Harald Nilsen AS
Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS / Finn-Erik Nilsen
Fullført 2021
Foto: Bjørn Hansen





Untitled. Foto: Frid-Jorunn Stabell

NO Installasjonen av den amerikanske kunstneren Roni Horn består av to sylindriske glassobjekter. Massiviteten og volumet er slående, og objektene spiller på lysets variasjoner. Det enkle, lavmælte huset som beskytter installasjonen, er en del av verket. Innvendig er veggene kledd med torv, og med takstoler som siler det naturlige lyset fra taket. Huset er tegnet av Jensen & Skodvin arkitekter. Fullført i 2021.

DE Die Installation des amerikanischen Künstlerin Roni Horn besteht aus zwei zylindrischen Glasobjekten. Auffallend sind ihre Massivität und der Volumen, zudem spielen die Objekte mit den Variationen des Lichts. Das einfache, gedämpfte Haus, das der Installation Schutz bietet, ist Teil des Kunstwerks. Im Inneren sind die Wände mit Torf ausgekleidet; Dachstühle filtern das natürliche, durch das Dach hereinfließende Licht. Das Haus wurde vom Architekturbüro Jensen & Skodvin entworfen. Vollendet 2021.

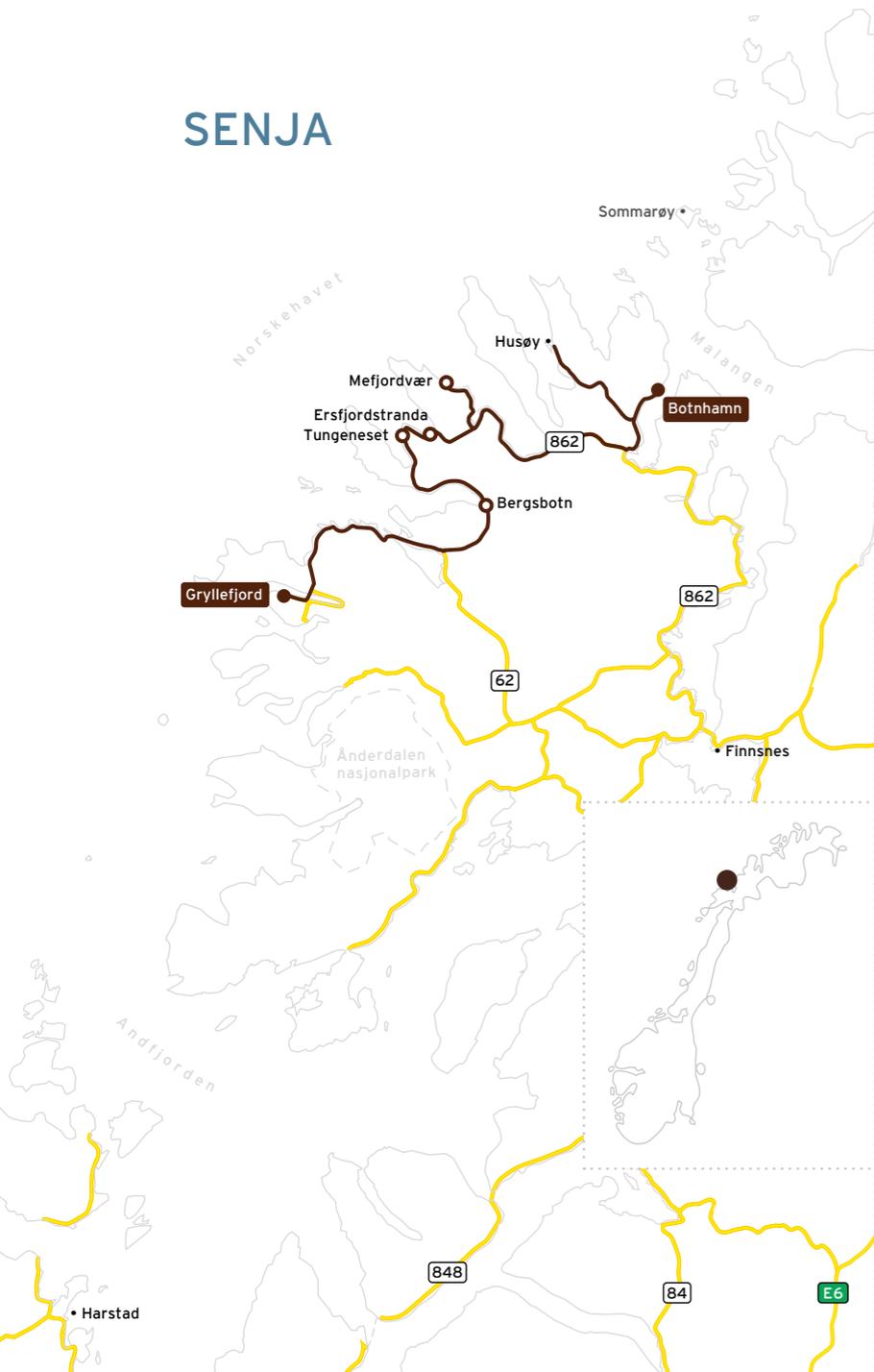
EN An installation by the American artist Roni Horn, consisting of two cylindrical glass objects. The mass and volume are striking, and the objects play on variations in the light. The simple, unassuming building that protects the installation is itself part of the work. Inside, it features walls clad with peat and trusses that filter the natural light coming from the roof. The house was designed by Jensen & Skodvin Architects. Completed in 2021.



ØRAHAUGEN, HAVØYSUND

Kunstverket 'Untitled' / Das Kunstwerk 'Untitled' /
The artwork 'Untitled'
Foto: Frid Jorunn Stabell

SENJA



NO Hav, fjord og fjell. Bilturen er en reise gjennom et skiftende naturlandskap med fjord, fjell og levende bygder i ly for storhavet. Her gir nærkontakten med havet den store opplevelsen.

Nasjonalt turistveg Senja går mellom Gryllefjord og Botnhamn, med avstikkere til Me fjordvær og Husøy. Strekningen er 102 km lang. Sammen med Andøya er Senja et ytre alternativ til E6.

DE Senja - Meer, Fjorde und Berge.

Die Autofahrt ist eine Reise durch eine abwechslungsreiche Naturlandschaft mit Fjorden, Bergen und lebendigen Dörfern in geschützter Lage zum offenen Meer. Das überwältigende Erlebnis entsteht hier durch die Nähe zum Meer.

Die Norwegische Landschaftsrouten Senja verläuft zwischen Gryllefjord und Botnhamn mit Abstechern nach Me fjordvær und Husøya und hat eine Länge von 102 km. Gemeinsam mit Andøya eine am Meer entlangführende Alternative zur E6.

EN Senja - Ocean, fjords and mountains. The drive offers a journey through a constantly shifting landscape with fjords, mountains and vibrant villages sheltered from the expanse of ocean. The close encounter with the ocean provides some of the greatest experiences here.

Scenic Route Senja is 102 km long and runs between Gryllefjord and Botnhamn, with optional detours to Me fjordvær and Husøya. A drive along the outer edge of the island; an alternative route, together with Andøya, to the E6.

HAV, FJORD OG FJELL

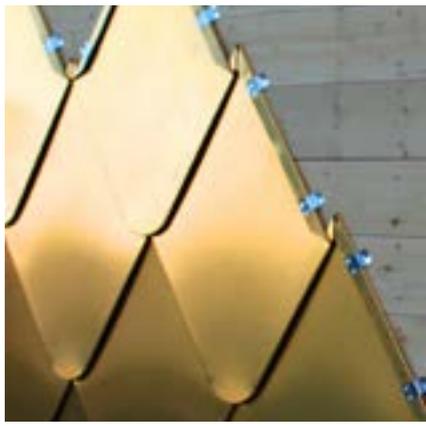




2



3



ERSFJORDSTRANDA, SENJA

Utsiktspunkt med toalett / Aussichtspunkt mit Toilette / Viewpoint with toilet facilities
Arkitekt: Tupelo Arkitektur
Landskapsarkitekt: Østengen & Bergo AS
Hovedentreprenør: Senja Entreprenør AS
Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS
Fullført: 2014
Foto: Espen Bergersen [1] Harald Groven (CC BY-SA 4.0) [2] Hugo Fagermo [3]



BERGSBOTN, SENJA

Utsiktspunkt / Aussichtspunkt / Viewpoint

Arkitekt: Code arkitektur

Hovedentreprenør: Senja Entreprenør AS

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2010

Foto: Espen Bergersen [1,2]



MEFJORDVÆR, SENJA

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett /
Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /
Viewpoint and rest area with toilet
Arkitekt: Fur Arkitekter AS
Landskapsarkitekt: Agraff arkitektur
Entreprenør: Senja Entreprenør AS
Fullført: 2020
Foto: Espen Bergersen





MEFJORDVÆR, SENJA

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette / Viewpoint and rest area with toilet
Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Hugo Fagermo [2] Trine Kanter Zerwekh [3]



TUNGENESET, SENJA

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /
Viewpoint and rest area with toilet facilities

Arkitekt: Code arkitektur

Landskapsarkitekt: Aurora Landskap - Anita Veiseth

Hovedentreprenør: Senja Entreprenør AS

Rådgivende ingeniør: B-Consult AS

Fullført: 2008

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,2]

ANDØYA



NO Andøya - Der havet går på land. På kjøreturen gjennom et landskap uten ly mot Norskehavet blir fiskeværet Bleik et sterkt bilde på møtet mellom mennesket og naturen.

Nasjonalt turistveg Andøya går mellom Bjørnskinn og Andenes og er 58 km lang. Sammen med Senja er Andøya et ytre alternativ til E6.

DE Andøya - Wo das Meer an Land geht. Auf der Fahrt durch die Landschaft in ungeschützter Lage zum Europäischen Nordmeer vermittelt das Fischerdorf Bleik ein eindrucksvolles Bild vom Aufeinandertreffen von Mensch und Natur.

Die Norwegische Landschaftsrouten Andøya verläuft zwischen Bjørnskinn und Andenes und hat eine Länge von 58 km. Gemeinsam mit Senja eine am Meer entlangführende Alternative zur E6.

EN Andøya - Where the ocean comes ashore. On the drive through landscape unprotected from the Norwegian Sea, the fishing village of Bleik illustrates the encounter between man and nature.

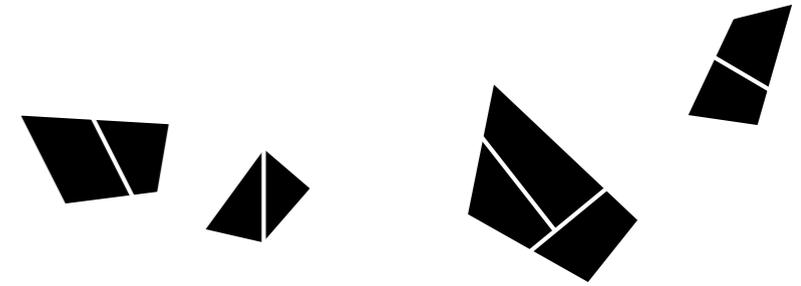
Scenic Route Andøya is 58 km long and runs between Bjørnskinn and Andenes. A drive along the outer edge of the island; an alternative route, together with Senja, to the E6.

DER HAVET GÅR PÅ LAND





2



KLEIVODDEN, ANDØYA

Utsiktspunkt og rasteplass / Aussichtspunkt und Rastplatz / *Viewpoint and rest area*

Landskapsarkitekt: Landskapsfabrikken - Inge Dahlman

Hovedentreprenør: Senja Entreprenør AS

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2013

Foto: Steinar Skaar [1] Trine Kanter Zerwekh [2]



BUKKEKJERKA, ANDØYA

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette / *Viewpoint and rest area with toilet facilities*

Arkitekt: Morfeus Arkitekter

Landskapsarkitekt: Landskapsfabrikken - Aaste Gulden Sakya

Hovedentreprenør: Veidekke AS

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

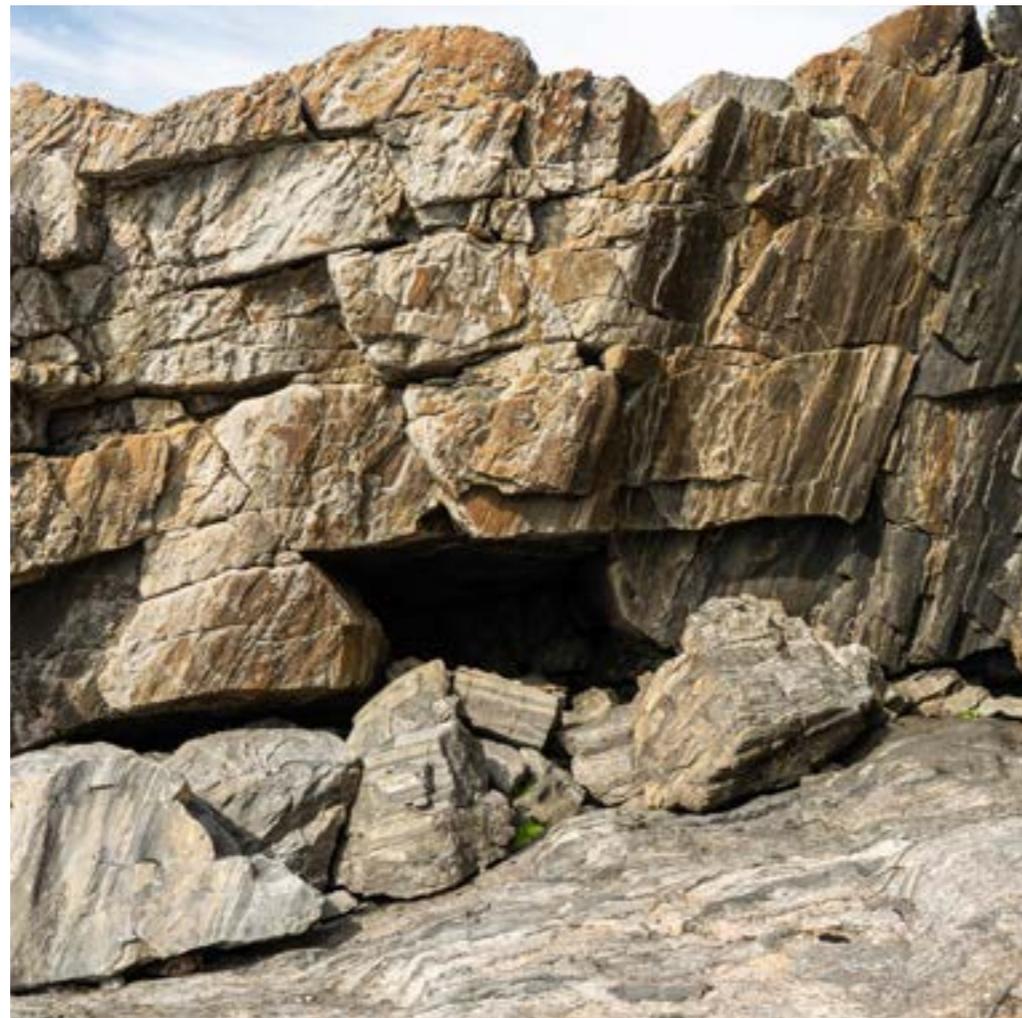
Fullført: 2018

Foto: Harald Christian Eiken [1] Silja Lena Løken [2]

1



2

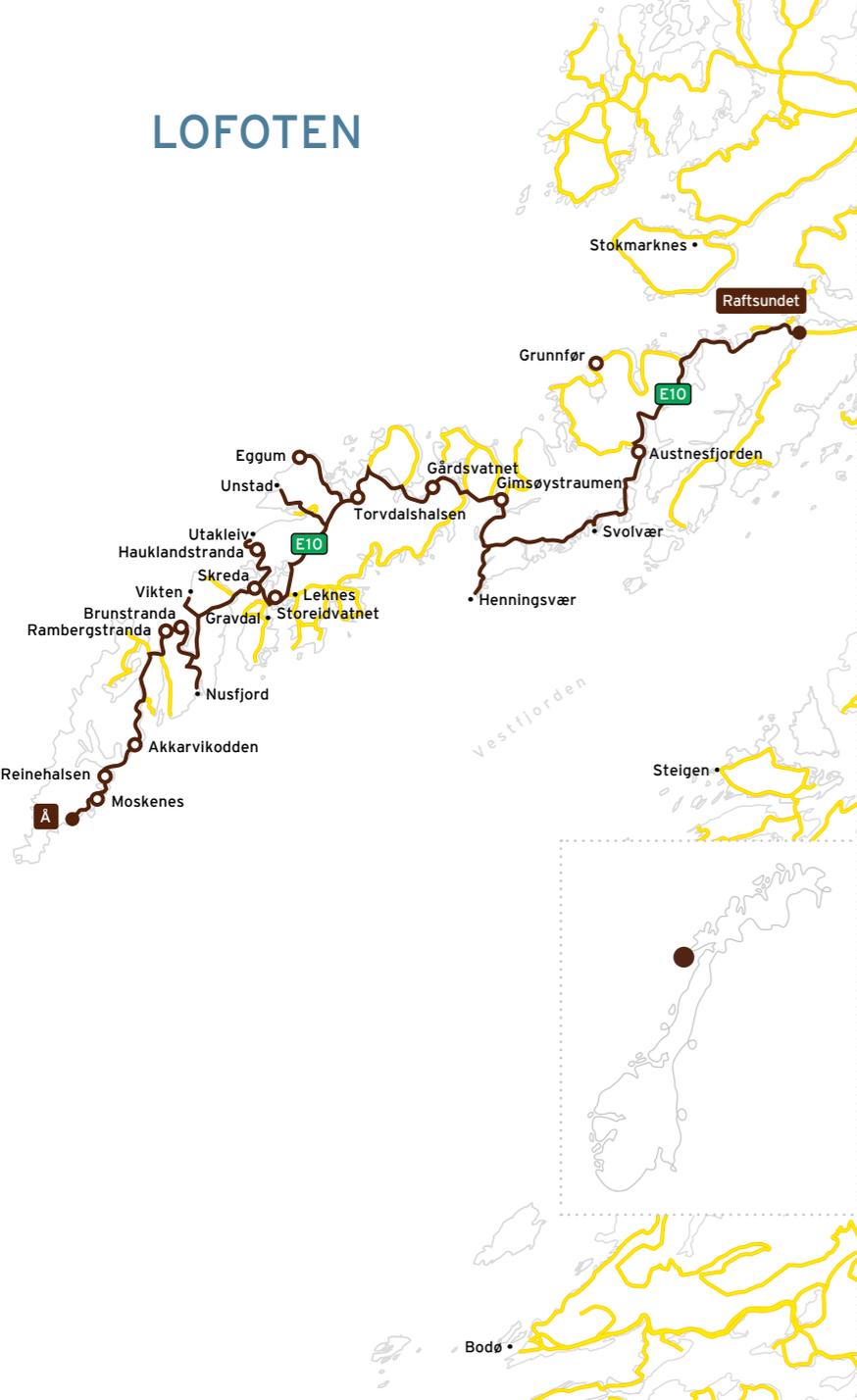


BUKKEKJERKA, ANDØYA

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett /
 Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /
 Viewpoint and rest area with toilet facilities
 Foto: Trine Kanter Zerwekh [1,3] Frid-Jorunn Stabell [2]



LOFOTEN



NO Langs tindeveggen i storhavet. Kjøretur gjennom et veletablert reisemål med storslått natur og levende kystkultur. Midnattssolen på yttersiden og fiskevær på innsiden gir opplevelser med stor spennvidde.

Nasjonal turistveg Lofoten går mellom Å og Raftsundet med avstikkere til Nusfjord, Vikten, Utakleiv, Unstad, Eggum og Henningsvær. Strekningen er 230 km lang.

DE Lofoten - Entlang der Felswand im offenen Meer. Eine Fahrt durch ein legendäres Reiseziel mit faszinierender Natur und lebendiger Küstenkultur. Die Mitternachtssonne an der Küste und die Fischerdörfer im Zentrum der Inseln sorgen für Erlebnisse mit großer Spannweite.

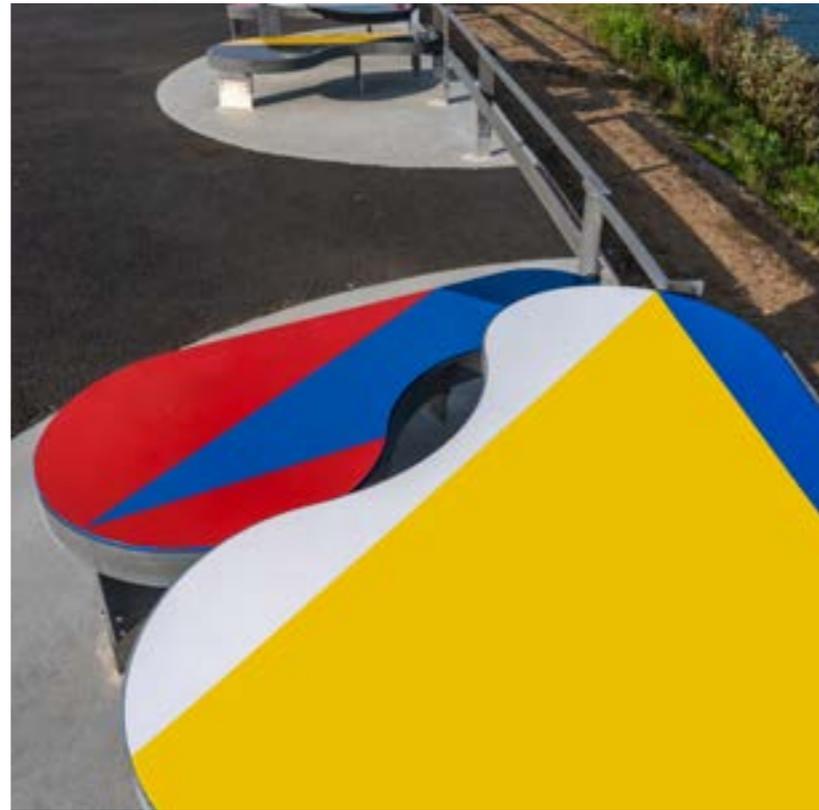
Die Norwegische Landschaftsrouten Lofoten verläuft zwischen Å und Raftsundet mit Abstechern nach Nusfjord, Vikten, Utakleiv, Unstad, Eggum und Henningsvær und hat eine Länge von 230 km.

EN Lofoten - Along the wall of jagged peaks rising from the expanse of ocean. A drive through a well-established destination with magnificent scenery and a vibrant coastal culture. The midnight sun on the seaward side and the fishing village on the other side offer a wide range of experiences.

Scenic Route Lofoten is 230 km long and travels between Å and Raftsundet, with optional detours to Nusfjord, Vikten, Utakleiv, Unstad, Eggum and Henningsvær.

LANGS TINDEVEGGEN I STORHAVET





SKREDA, LOFOTEN

Rasteplass med servicebygg / Rastplatz mit Toilette /
Rest area with toilet facilities

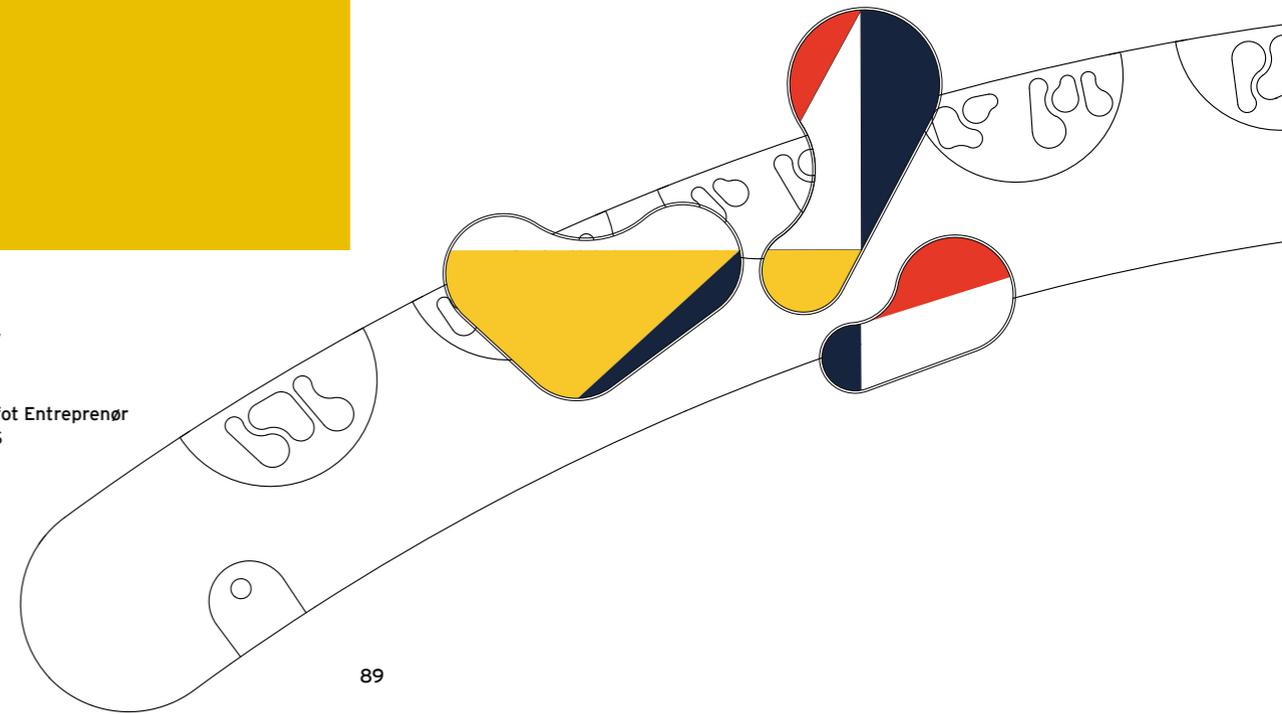
Arkitekt/illustrasjoner: manthey kula

Hovedentreprenør: Thore Magnussen & Sønn AS / Lofot Entreprenør

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: Toalett 2009 / Rasteplass 2018

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,2] Steinar Skaar [3]





MOSKENES, LOFOTEN

Venterom med toalett / Warteraum mit Toilette / *Waiting room with toilet facilities*

Arkitekt: Vardehaugen Arkitekter

Hovedentreprenør: Thore Magnussen & Sønn AS / Lofot Entreprenør

Fullført: 2020

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Hugo Fagermo [2]

1



2



TORVDALSHALSEN, LOFOTEN

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette / Viewpoint and rest area with toilet

Arkitekt: 70°N arkitektur - Gisle Løkken

Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Norconsult

Fullført: 2007

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,2]



AKKARVIKODDEN, LOFOTEN

Utsiktspunkt med rasteplass og toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /
Viewpoint with rest area and toilet facilities

Landskapsarkitekt: Landskapsfabrikken - Inge Dahlman

Arkitekt: manthey kula

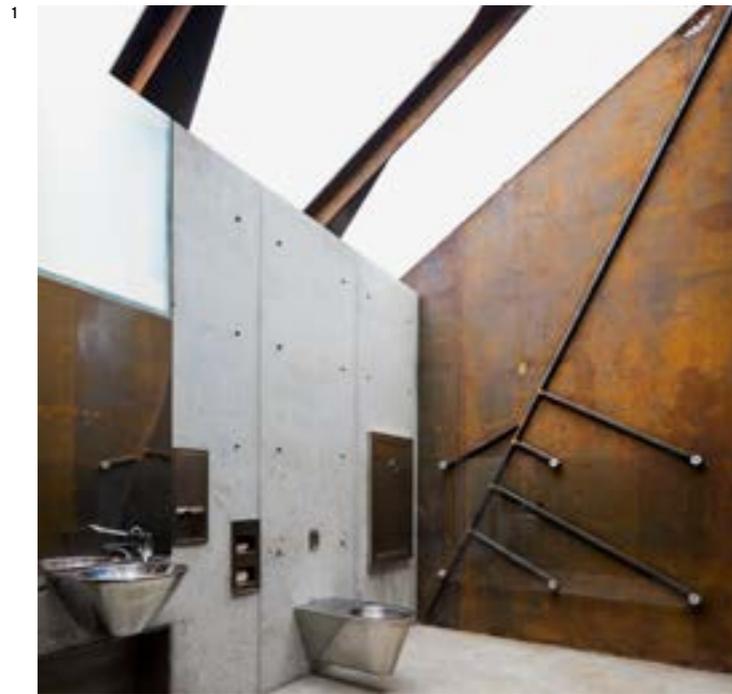
Hovedentreprenør: Mesta AS / Lofot Entreprenør AS

Rådgivende ingeniør: Finn-Erik Nilsen

Fullført: 2009

Foto: Frid-Jorunn Stabell





AKKARVIKODDEN, LOFOTEN

Utsiktspunkt med rasteplass og toalett /
Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /
Viewpoint with rest area and toilet facilities

Foto: manthey kula [1] Steinar Skaar [2] Jarle Wæhler [3]





EGGUM, LOFOTEN

Utsiktspunkt med rasteplass og toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette / Viewpoint with rest area and toilet facilities

Arkitekt: Snøhetta

Hovedentreprenør: Lofot Entreprenør AS

Fullført: 2007

Foto: Jarle Wæhler [1] Snøhetta [2]



GRUNNFØR, LOFOTEN

Utsiktspunkt og hus for syklister / Aussichtspunkt und Haus für Radfahrer / *Viewpoint and bicycle house*

Arkitekt: 70°N arkitektur - Gisle Løkken

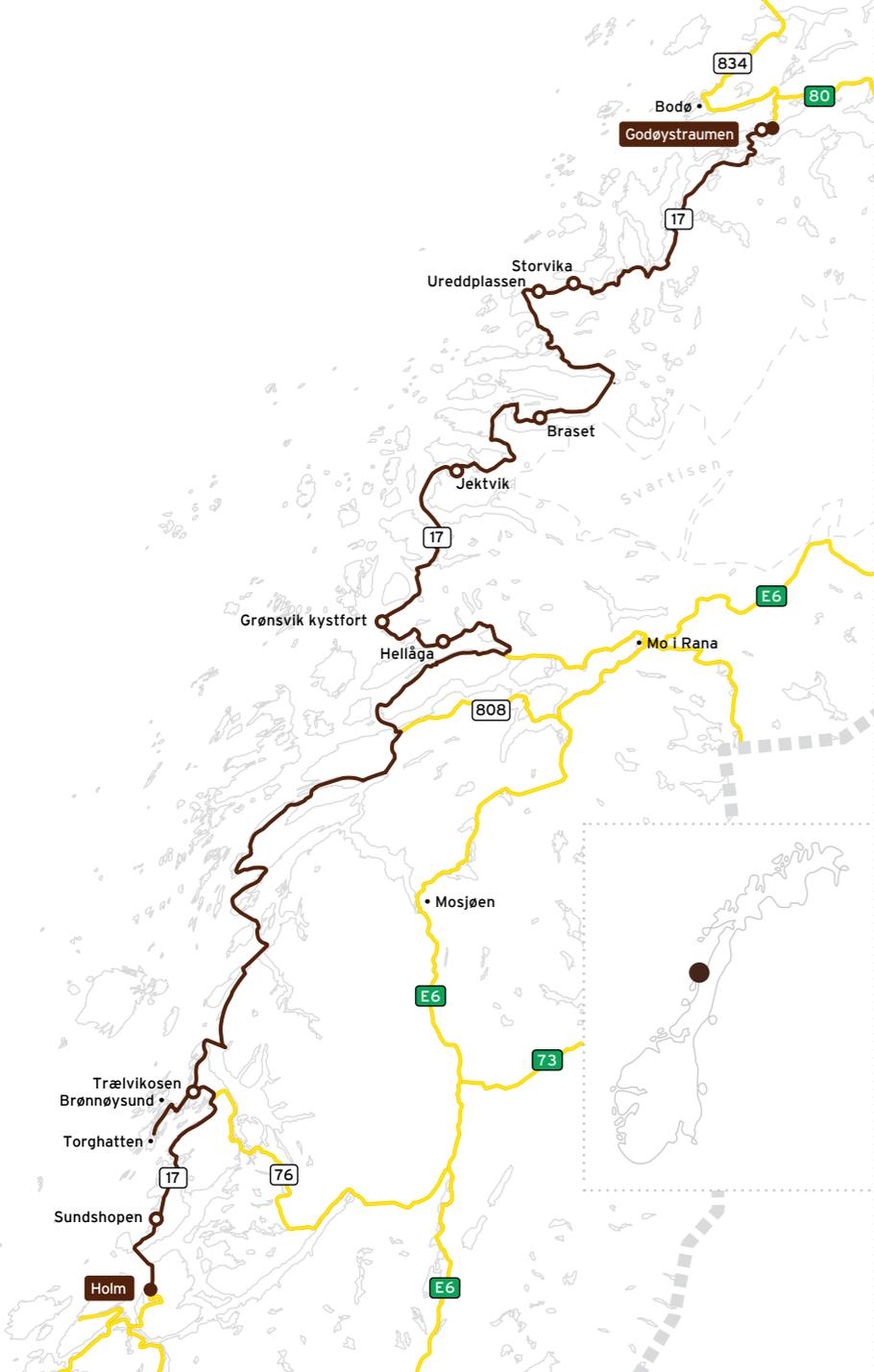
Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Norconsult

Fullført: 2005

Foto: Frid-Jorunn Stabell





HELGELANDSKYSTEN

NO Helgelandskysten - fra tinder og brefall til øyrike og frodig kyst En kontrastfylt kjøreopplevelse i nærkontakt med kyst, bre og vakkert kulturlandskap med mye historie. Alternativ omveg til E6 med storslått utsikt over hav og øyrike. Svartisen, Torghatten, Saltstraumen og øyene gir gode opplevelser.

Nasjonal turistveg Helgelandskysten går mellom Holm og Godøystraumen med en avstikker til Torghatten og er 433 km lang.

DE Helgelandskysten - Von Gipfeln und Gletscherfällen bis zum Inselreich und üppiger Küste. Ein kontrastreiches Fahrerlebnis in unmittelbarer Nähe zur Küste, zu Gletschern und einer reizvollen, geschichtsträchtigen Kulturlandschaft. Ein Umweg als Alternative zur E6 mit faszinierendem Blick auf das Meer und das Inselreich. Svartisen, Torghatten, Saltstraumen, und die Inseln sorgen für Erlebnisse der besonderen Art.

Die Norwegische Landschaftsrouten Helgelandskysten verläuft zwischen Holm und Godøystraumen mit einem Abstecher zum Torghatten und hat eine Länge von 433 km.

EN Helgelandskysten - From mountain peaks and cascading glaciers to archipelagos and lush coasts. A driving experience filled with contrasts; close encounters with coasts, glaciers and beautiful scenery packed with history. An alternative detour to the E6, with a magnificent view of the ocean and archipelago. Svartisen, Torghatten, Saltstraumen, and the islands offer enjoyable experiences.

Scenic Route Helgelandskysten is 433 km long and runs between Holm and Godøystraumen, with an optional detour to Torghatten.

FRA TINDER OG BREFALL TIL ØYRIKE OG FRODIG KYST





UREDPLASSEN, HELGELANDSKYSTEN

Rasteplass, parkering, toalett og utsiktsterrasse /
Rastplatz, Parkplatz, Toilette und Aussichtsplattform /
Rest area, Parking, toilet facilities and viewing platform

Arkitekt: Haugen/Zohar Arkitekter

Landskapsarkitekt: Inge Dahlman - Asplan Viak

Hovedentreprenør: Moldjord Bygg og Anlegg as

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2017

Foto: Steinar Skaar

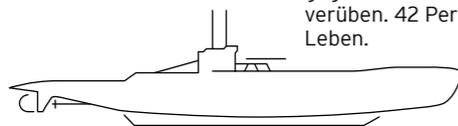


Ureddplassen. Foto: Steinar Skaar

NO På Ureddplassen er det reist et monument til minne om de omkomne etter at ubåten Uredd gikk på en mine i Fugløyfjorden under 2. verdenskrig. Ubåten var på vei mot Gildeskål med agenter fra Kompani Linge som skulle videre til Sulitjelma for å utføre en sabotasjeaksjon mot kraftverket ved gruvene. 42 mann omkom.

DE Auf dem Rastplatz und Aussichtspunkt Ureddplassen wurde ein Monument zur Erinnerung an die Besatzung des U-Bootes Uredd errichtet, das während des Zweiten Weltkriegs im Fugløyfjord auf eine Mine gelaufen war. Das U-Boot befand sich auf dem Weg nach Gildeskål. An Bord waren Agenten der Kompanie Linge, die nach Sulitjelma wollten, um einen Sabotageakt gegen das Kraftwerk an den Gruben zu verüben. 42 Personen verloren dabei ihr Leben.

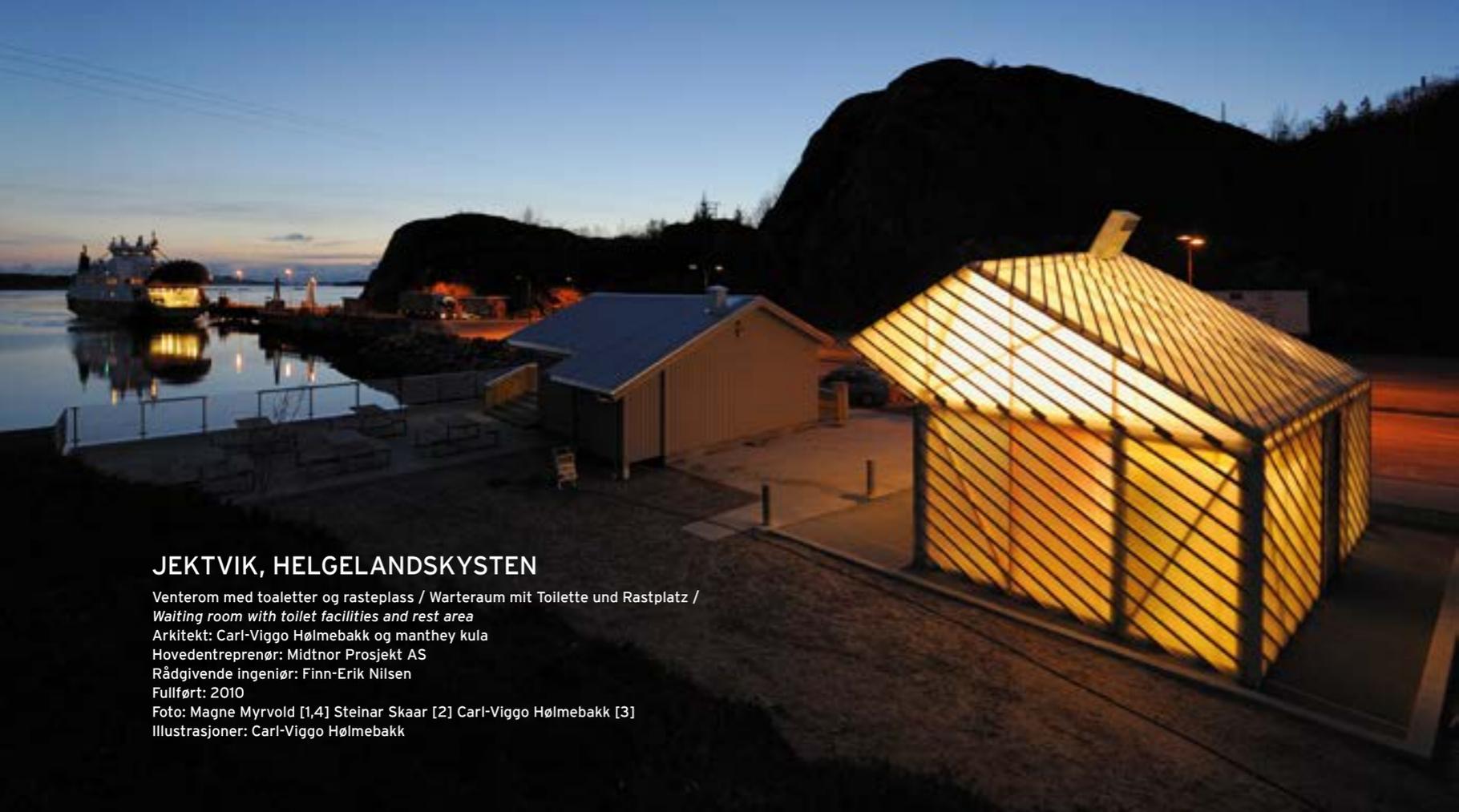
EN A monument has been erected at Ureddplassen in memory of those who died after the submarine Uredd struck a mine in the Fugløyfjord during the Second World War. The submarine was on its way to Gildeskål with agents from Linge Company, who were due to go on to Sulitjelma to carry out a sabotage operation against the power plant at the copper and zinc mines there. Forty-two men lost their lives.



UREDDPLASSEN, HELGELANDSKYSTEN

Rastplass, parkering, toalett og utsiktsterrasse /
Rastplatz, Parkplatz, Toilette und Aussichtsplattform /
Rest area, parking, toilet facilities and viewing platform
Foto: Kåre Eggesvik





JEKTVIK, HELGELANDSKYSTEN

Venterom med toaletter og rasteplass / Warteraum mit Toilette und Rastplatz /
 Waiting room with toilet facilities and rest area

Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk og manthey kula

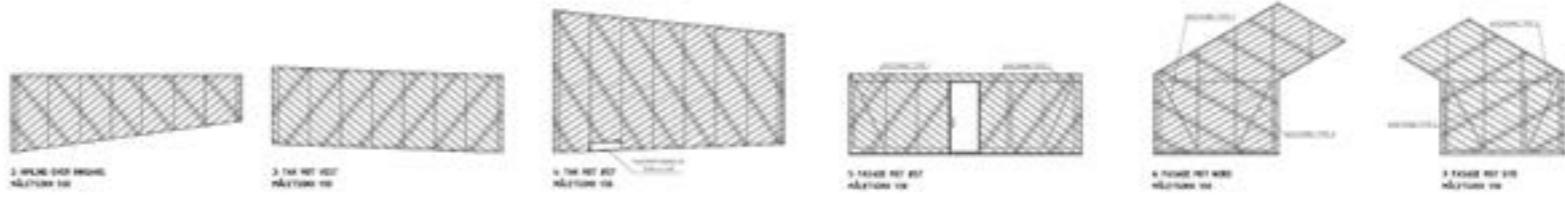
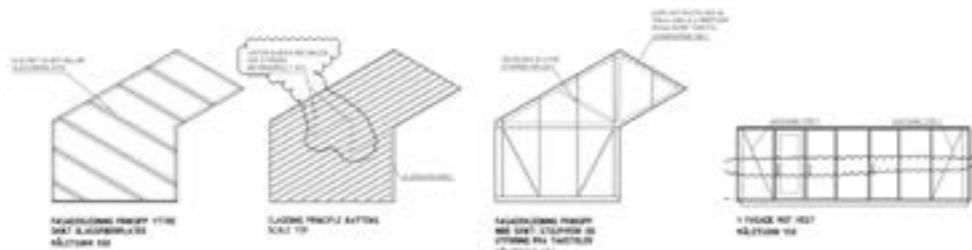
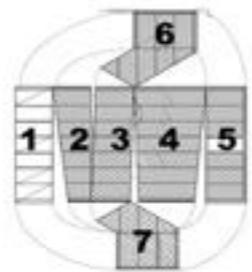
Hovedentreprenør: Midtnor Prosjekt AS

Rådgivende ingeniør: Finn-Erik Nilsen

Fullført: 2010

Foto: Magne Myrvold [1,4] Steinar Skaar [2] Carl-Viggo Hølmebakk [3]

Illustrasjoner: Carl-Viggo Hølmebakk





HELLÅGA, HELGELANDSKYSTEN

Utsiktspunkt med rasteplass og toalett / Aussichtspunkt mit Rastplatz und Toilette /
Viewpoint with rest area and toilet facilities

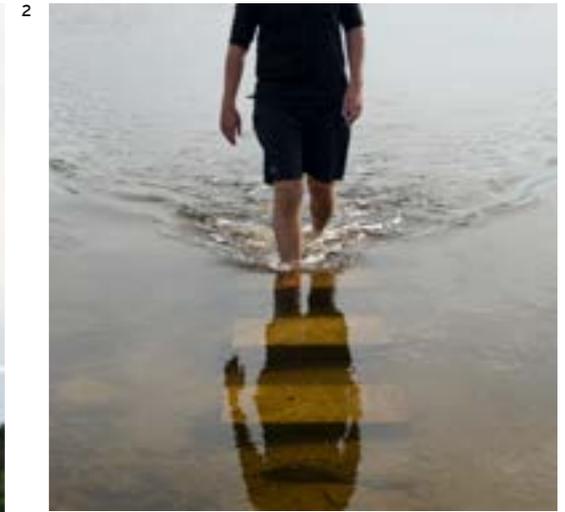
Landskapsarkitekt: Landskapsfabrikken AS - Inge Dahlmann

Arkitekt: Nordplan - Arild Waage

Hovedentreprenør: Mesta AS

Fullført: 2006

Foto: Steinar Skaar



TRÆLVIKOSEN, HELGELANDSKYSTEN

Utsiktspunkt og rasteplass / Aussichtspunkt und Rastplatz / *Viewpoint and rest area*

Arkitekt / landskapsarkitekt: Snøhetta

Entreprenør: OK Kristoffersen Entreprenør AS

Fullført: 2022

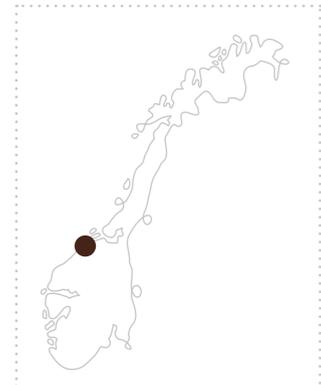
Foto: Snøhetta / Ivar Kvaal [1,2,3,4]

TRÆLVIKOSEN, HELGELANDSKYSTEN

Utsiktspunkt og rasteplass / Aussichtspunkt und Rastplatz / Viewpoint and rest area
Foto: Frid-Jorunn Stabell



ATLANTERHAVSVEGEN



NO Atlanterhavsvegen - Vegen i Havet. «Vegen i havet» er den velkjente opplevelsen med bruer som bukker seg mellom holmer og skjær. Vegen går gjennom et kystkulturlandskap langs den barske Hustadvika, der havet har utfordret ferdsele til alle tider.

Nasjonalt turistveg Atlanterhavsvegen går mellom Kårvåg og Bud og er 36 km lang.

DE Atlanterhavsvegen - Die Straße im Meer. Ein legendäres Erlebnis ist die „Straße im Meer“ mit ihren Brücken, die sich zwischen Holmen und Schären entlangschlingelt. Die Straße verläuft durch eine Küstenkulturlandschaft entlang der rauen Küste der Hustadvika, die seit jeher eine Herausforderung für die Schifffahrt gewesen ist.

Die Norwegische Landschaftsrouten Atlanterhavsvegen verläuft zwischen Kårvåg und Bud und hat eine Länge von 36 km.

EN Atlanterhavsvegen - The road across the sea. The legendary "road across the sea" experience with bridges that arch between the islets and reefs. The road travels through coastal scenery along the rough Hustadvika Bay, where the ocean has challenged traffic for centuries.

Scenic Route Atlanterhavsvegen is 36 km long and runs between Kårvåg and Bud.

VEGEN I HAVET





FARSTADSANDEN, ATLANTERHAVSVEGEN

Rasteplass med toalett /
Rastplatz mit Toilette /
Rest area with toilet facilities
Arkitekt: Rever & Drage AS
Landskapsarkitekt: Grindaker
Hovedentreprenør, grunnarbeid og uteareal:
Sivert Malmedal AS / Bygg: Solstrand Verft AS
Rådgivende ingeniør: Norconsult AS
Fullført: 2020
Foto: Tom Auger [1,2,3]

1



2



ELDHUSØYA, ATLANTERHAVSVEGEN

Utsiktsti, kafé og toalett / Aussichtspfad, Café und Toilette /
Hiking path with ocean view, café and toilet facilities

Arkitekt: Ghilardi+Hellsten Arkitekter

Hovedentreprenør: Betonmast Røsand AS

Landskapsarkitekt: Asplan Viak AS

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2014

Foto: Kjetil Rolseth [1] Frid-Jorunn Stabell [2]



MYRBÆRHMOLMEN, ATLANTERHAVSVEGEN

To fiskebruer / Zwei Angelbrücken / Two fishing bridges
Arkitekt: manthey kula
Hovedentreprenør: Vedlikehold Service Drammen AS
Rådgivende ingeniør: Norconsult
Fullført: 2010
Foto: Henrik Duus [1,2]

HÅGÅ, ATLANTERHAVSVEGEN

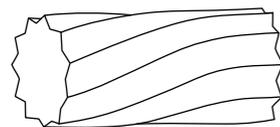
Kunstverket Columna Transatlantica / Das Kunstwerk Columna Transatlantica / *The artwork Columna Transatlantica*
Kunstner: Jan Freuchen
Rådgivende ingeniør: Hylleseth Sten AS
Fullført: 2016
Foto: Tonje Tjernet





Olaf Magnus, 'Carta Marina', 1539, detail.

NO Columna Transatlantica er laget av kunstneren Jan Freuchen og handler om kommunikasjon, både med historien og den kulturelle veven som finnes mellom alle land. Verket består av 40 marmorelementer plassert i en buktende og brutt linje på holmene ytterst ute ved sjøen. Skulpturen kan gi assosiasjoner til veltede greske søyler, rester fra oljeinstallasjonene i Nordsjøen eller kanskje Midgardsormen. Jan Freuchen er en norsk kunstner. Han arbeider med ulike medier som installasjoner, collager, tegninger og kuratoriske prosjekter. Fullført i 2016.



DE Das von Jan Freuchen erschaffene Werk handelt von Kommunikation, sowohl mit der Geschichte als auch mit den kulturellen Verbindungen, die zwischen allen Ländern existieren. Das Werk besteht aus 40 Marmorelementen, die in einer gekrümmten, unterbrochenen Linie in Ufernähe im Meer platziert wurden. Die Skulptur erinnert je nach Blickwinkel an eine umgestürzte griechische Säule, Reste einer Ölförderanlage in der Nordsee oder gar die Midgardschlange. Jan Freuchen absolvierte seine Ausbildung in Norwegen und Deutschland. Er arbeitet mit verschiedenen Medien in Form von Installationen, Collagen und Zeichnungen und ist zudem als Projektkurator tätig. Vollendet 2016.

EN This work was created by Jan Freuchen and is about communication, both in terms of history and the web of culture that exists between all countries. The work consists of forty marble elements placed in a meandering, broken line on the islets furthest out to sea. The sculpture is evocative of toppled Greek columns, the remains of North Sea oil installations, or perhaps the Midgard Serpent. Jan Freuchen trained in Norway and Germany and works across a variety of media, including installations, collages, drawings and curatorial projects. Completed in 2016.



HÅGÅ, ATLANTERHAVSVEGEN

Kunstverket Columna Transatlantica / Das Kunstwerk Columna Transatlantica / The artwork Columna Transatlantica
Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Lars Erik Rødstøl [2]

ASKEVÅGEN, ATLANTERHAVSVEGEN

Molo og utsiktspunkt / Mole und Aussichtspunkt / Pier and viewpoint

Arkitekt: 3RW - Jacob Røssvik

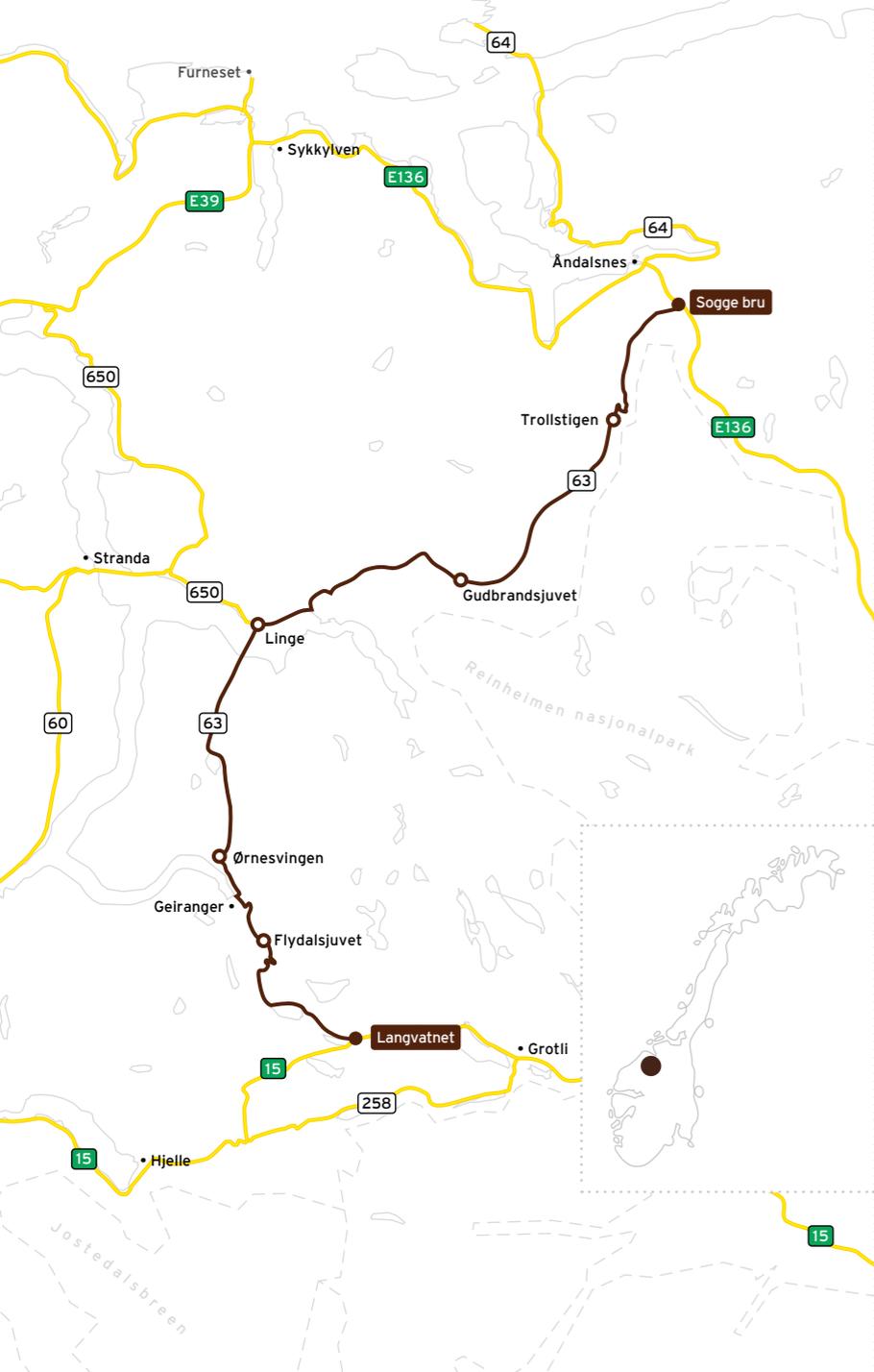
Landskapsarkitekt: Smedsvig Landskapsarkitekter AS

Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Node rådgivende ingeniører AS

Fullført: 2005

Foto: Roger Ellingsen



GEIRANGER-TROLLSTIGEN

NO Geiranger-Trollstigen - i slyng langs stupbratte fjell. En kjøreopplevelse langs en tradisjonsrik turistveg i dramatisk vestlandsnatur med høye fjell og dype fjorder, som lokker både bil- og båtturister. Fjord og veg er brukt av en aktiv næring i generasjoner.

Nasjonalt turistveg Geiranger-Trollstigen går mellom Langvatnet og Sogge Bru og er 104 km lang.

DE Geiranger-Trollstigen - Im Zickzack an steilen Berghängen entlang. Ein Fahrerlebnis entlang der traditionsreichen Landschaftsrouten, umgeben von der atemberaubenden Natur Westnorwegens mit ihren hohen Bergen und tiefen Fjorden, Touristenmagnet sowohl für Auto- als auch für Schiffsreisende. Seit Generationen werden Fjord und Straße von Gewerbetreibenden aktiv genutzt.

Die Norwegische Landschaftsrouten Geiranger-Trollstigen verläuft zwischen Langvatnet und Sogge Bru und hat eine Länge von 104 km.

EN Geiranger - Trollstigen - Bumpy roads along precipitous mountains. A driving experience along a scenic route rich in tradition with the dramatic scenery that is distinctive to Western Norway - high mountains and deep fjords - enticing tourists travelling by car and boat alike. The fjord and road have been used by an active industry for generations.

Scenic Route Geiranger-Trollstigen is 104 km long and runs between Langvatnet and Sogge Bridge.



I SLYNG LANGS STUPBRATTE FJELL

TROLLSTIGEN, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Utsiktspunkt, kafé, suvenirbutikk, toaletter og parkering / Aussichtspunkt, Café, Souvenirladen, Toiletten und Parkplatz /
Viewpoint, café, souvenir shop, toilet facilities and parking

Arkitekt: Reiulf Ramstad Arkitekter

Landskapsarkitekt: Multiconsult

Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2012

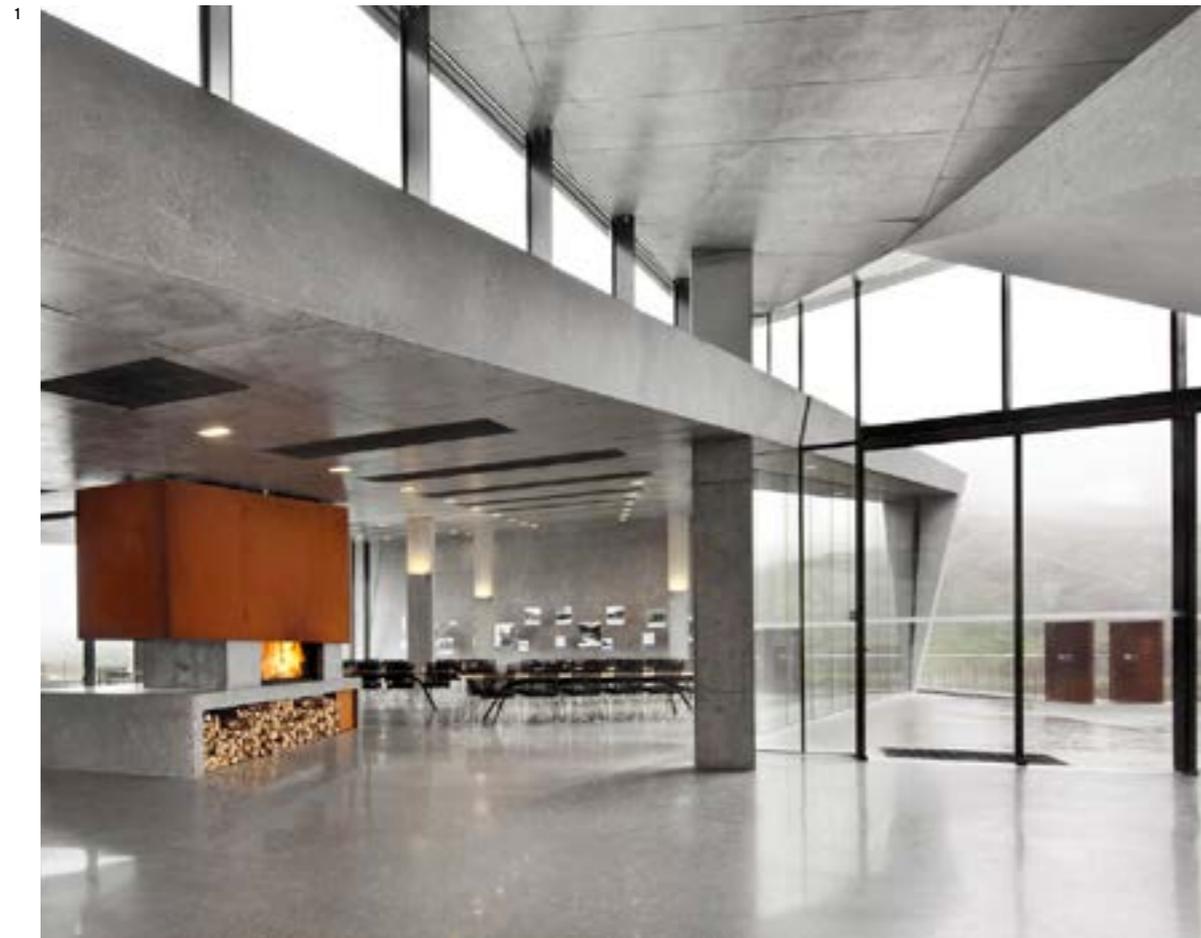
Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de



TROLLSTIGEN, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Utsiktspunkt, kafé, suvenirbutikk, toaletter og parkering / Aussichtspunkt, Café, Souvenirladen, Toiletten und Parkplatz /
Viewpoint, café, souvenir shop, toilet facilities and parking

Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de



TROLLSTIGEN, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Utsiktspunkt, kafé, souvenirbutikk, toaletter og parkering / Aussichtspunkt, Café, Souvenirladen, Toiletten und Parkplatz /
Viewpoint, café, souvenir shop, toilet facilities and parking

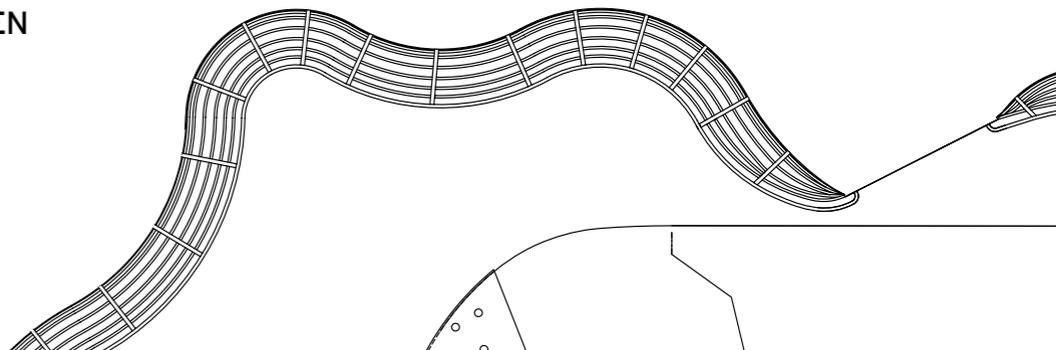
Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de

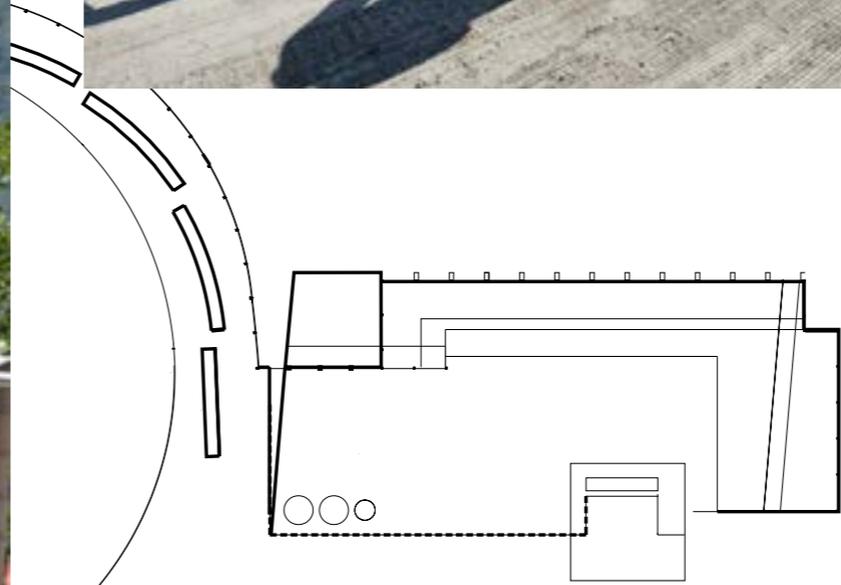


2

GUDBRANDSJUVET, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Utsiktspunkt og kafé med toalett / Aussichtspunkt und Café mit Toilette /
Viewpoint and café with toilet facilities
Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor
Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS
Rådgivende ingeniør: Finn-Erik Nilsen
Fullført: 2010
Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,2]





ØRNESVINGEN, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Utsiktspunkt / Aussichtspunkt / Viewpoint
 Arkitekt: 3RW Arkitekter - Sixten Rahlff
 Landskapsarkitekt: Smedsvig Landskapsarkitekter AS
 Kunstner: May Elin Eikaas-Bjerk
 Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS
 Rådgivende ingeniør: Node rådgivende ingeniører AS
 Fullført: 2006
 Foto: Jarle Wæhler [1,2,3]



FLYDALSVUVET, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Utsiktspunkt med rasteplass og toaletter / Aussichtspunkt mit Rastplatz und Toiletten / Viewpoint with rest area and toilet facilities

Arkitekt: 3RW Arkitekter - Sixten Rahlf

Landskapsarkitekt: Smedsvig Landskapsarkitekter AS

Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS

Rådgivende ingeniør: Node rådgivende ingeniører AS

Fullført: 2006

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Jarle Wæhler [2]





LINGE FERGEKAI, GEIRANGER-TROLLSTIGEN

Venterom med toalett / Warteraum mit Toilette / Waiting room with toilet facilities

Arkitekt: Knut Hjeltnes Sivilarkitekter MNAL

Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS

Rådgivende ingeniør: Siv.ing Seim og Hultgreen

Fullført: 2010

Foto: Jiri Havran [1, 2] Roger Ellingsen [3]

GAMLE STRYNEFJELLSVEGEN



NO Gamle Strynefjellsvegen – langs steinmurer og stabbesteiner. Den gamle bilvegen mellom øst og vest er en museumsopplevelse i seg selv. Dette er et historisk alternativ til stamvegen over Strynefjellet.

Nasjonalt turistveg Gamle Strynefjellsvegen går mellom Grotli og Videsæter og er 27 km lang.

DE Gamle Strynefjellsvegen – Entlang Steinmauern und Kantensteinen. Die alte Autostraße zwischen östlicher und westlicher Richtung ist ein Museumserlebnis für sich. Dies ist eine historische Alternative zur Fernverkehrsstraße über das Strynefjell.

Die Norwegische Landschaftsrouten Gamle Strynefjellsvegen verläuft zwischen Grotli und Videsæter und hat eine Länge von 27 km.

EN Gamle Strynefjellsvegen – Along stone walls and guard stones. The old roadway between east and west is a museum experience in itself. It is a historic alternative to the trunk road across Strynefjellet Mountain.

Scenic Route Gamle Strynefjellsvegen is 27 km long and runs between Grotli and Videsæter.

LANGS STEINMURER OG STABBESTEINER



GAMLE STRYNEFJELLSVEGEN



Foto: Trine Kænter Zérwekh



Foto: Jarle Wæhler

NO Gamle Strynefjellsvegen er en av de første turistvegene i landet. Vegen ble bygget på 1800-tallet og var i forrige århundre eneste vegen mellom Stryn og Skjåk.

Med stabbesteiner og håndlagede murer er vegen et viktig kulturminne og et mesterverk i seg selv. Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune har rustet opp vegen slik at den nå fremstår i tilnærmet opprinnelig stand.

DE Der Gamle Strynefjellsvegen ist eine der ersten Landschaftsrouten Norwegens. Im 19. Jahrhundert gebaut, war die Straße damals die einzige Verbindung zwischen Stryn und Skjåk.

Mit Kantensteinen und von Hand errichteten Mauern ist die Strecke ein wichtiges Kulturdenkmal sowie an sich ein Meisterwerk. Die Staatliche Norwegische Straßenverwaltung und die Innlandet Fylkeskommune haben die Strecke so instandgesetzt, dass sie nunmehr fast in ihrem ursprünglichen Zustand erscheint.

EN Gamle Strynefjellsvegen was one of the first scenic routes in the country. The road was built in the nineteenth century and was the only road between Stryn and Skjåk in the previous century.

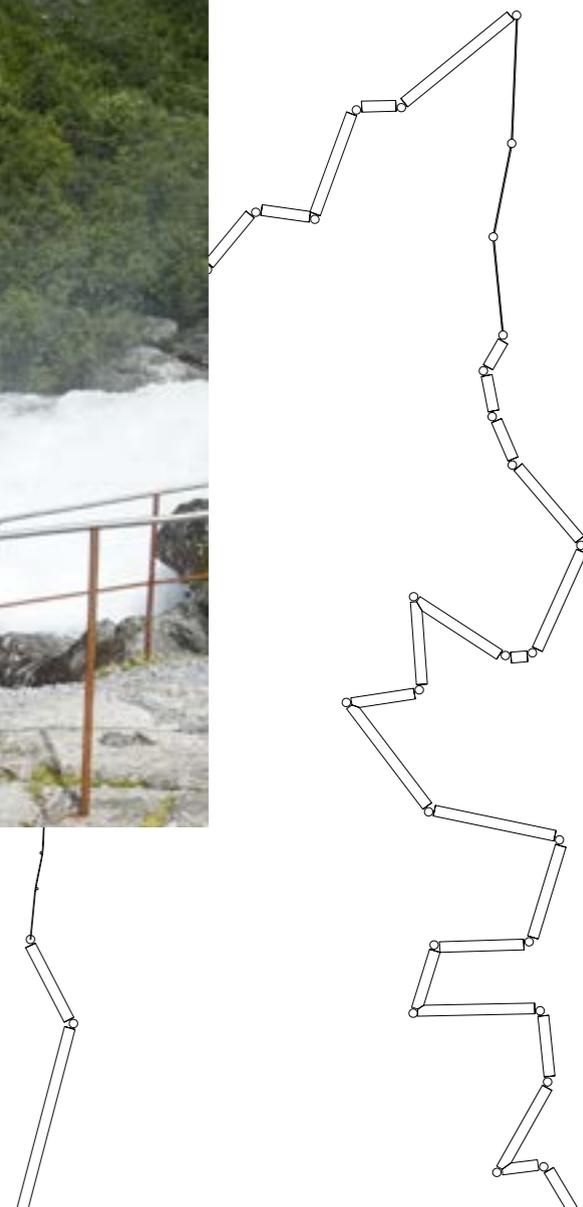
With its roadside natural stone bollards and hand-built walls, the road is an important cultural monument and a masterpiece in its own right. The Norwegian Public Roads Administration and Innlandet county municipality have upgraded the road, almost fully restoring it to its original condition.



VIDEFOSSEN, GAMLE STRYNEFJELLSVEGEN

Utsiktspunkt og parkering / Aussichtspunkt und Parkplatz / *Viewpoint and parking*
Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor
Hovedentreprenør: Stryn Vognfabrikk
Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS
Fullført: 1997
Foto: Jarle Wæhler [1] Trine Kanter Zerwekh [2]

2





ØVSTEFOSS, GAMLE STRYNEFJELLSVEGEN

Utsiktsti med parkering / Aussichtspfad und Parkplatz / Footpath with a view of the waterfall, and parking

Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor

Hovedentreprenør: Statens vegvesen

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2010

Foto: Atle Zerwekh [1] Trine Kanter Zerwekh [2]





LANGS BLÅ FJELL

NO Rondane - langs blå fjell. En kjøretur i nærkontakt med norsk natur i lett tilgjengelig grenseland mellom høyfjell og gammelt kulturlandskap. Området med sin tydelige geologi langs den første nasjonalparken i Norge gir opplevelser og inspirasjon i et roligere tempo.

Nasjonalt turistveg Rondane går mellom Venabygdsfjellet og Folldal, og mellom Sollia kirke og Enden og er 75 km lang.

DE Rondane - Entlang blauer Berge. Eine Fahrt in engem Kontakt mit der norwegischen Natur durch leicht zugängliches Grenzland zwischen Hochgebirge und alter Kulturlandschaft. Das Gebiet mit seiner deutlichen Geologie entlang des ersten Nationalparks in Norwegen sorgt für Erlebnisse und Inspiration in ruhigerem Tempo.

Die Norwegische Landschaftsrouten Rondane verläuft zwischen Venabygdsfjellet und Folldal sowie zwischen Sollia kirke und Enden und hat eine Länge von 75 km.

EN Rondane - Along the blue mountains. A drive that offers close encounters with Norwegian nature in the easily accessible borderland between high mountains and ancient cultural landscapes. The area, with its distinctive geology along the first national park in Norway, offers experiences and inspiration at an easy-going pace.

Scenic Route Rondane is 75 km long and runs between Venabygdsfjellet and Folldal and between Sollia church and Enden.





SOHLBERGPLASSEN, RONDANE

Utsiktspunkt / Aussichtspunkt / Viewpoint

Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk

Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Dr Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2006

Foto: John Richard Rolseth



Harald Sohlberg: Vinternatt i Rondane / Winternacht in Rondane / Winternight in the Mountains, 1913-1914, Nasjonalgalleriet.

NO Ved Atnsjøen ligger utsiktsplattformen Sohlbergplassen, som svinger seg mellom slanke furutrær. Plattformen rammer inn utsikten mot Atnsjøen og de runde fjellene i Rondane nesten slik den framstår i Harald Sohlbergs maleri «Vinternatt i fjellene». Kun ett tre ble felt i byggeperioden.

DE Die Aussichtsplattform Sohlbergplassen befindet sich umgeben von schlanken Kiefern am Atnsjøen. Dort bietet sie Aussicht auf den See und die runden Berggipfel von Rondane - beinahe so wie in Harald Sohlbergs Gemälde „Winternacht in Rondane“. Im Zuge der Bauarbeiten wurde lediglich ein Baum gefällt.

EN At Atnsjøen lake, you find the viewing platform Sohlbergplassen, which seems to hover between slender pine trees. The platform frames the view towards Atnsjøen and the rotund mountains of Rondane, almost as it appears in Harald Sohlberg's painting Winternight in the Mountains. Only one tree was felled during its construction.



SOHLBERGPlassen, RONDANE

Utsiktspunkt / Aussichtspunkt / Viewpoint
Foto: Werner Harstad



2

STRØMBU, RONDANE

Rasteplass med turistinformasjon og toalett / Rastplatz mit Touristeninformation und Toiletten / Rest area with tourist information and toilet facilities

Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk

Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Sweco Grøner / IBR-elprosjekt / Aalerud AS

Fullført: 2008

Foto: Per Roger Lauritzen [1] Hilde Margareet Strangstadstuen [2]

KJØLLEN, RONDANE

Kunstverket «Skyldner» / Das Kunstwerk „Schuldner“ / The artwork „Debtor“

Steinlegger: Norheim Natursten AS

Ferdig: 2022

Foto: Harald Christian Eiken



Foto: Harald Christian Eiken



NO Langs fylkesveg 27 er det flere parkeringsplasser med utsikt mot Rondanemassivet. På en av disse har Matias Faldbakken med sitt kunstneriske grep anlagt en stor mosaikk som ikke forstyrrer naturen eller forkludrer utsikten. Kunstverket «Skyldner» viser en tegning av et lite trehode som mest sannsynlig er et Kristushode fra 1100-tallet. Dette er et motiv Matias Faldbakken har brukt ved flere anledninger. Med mosaikken «Skyldner» har kunstneren laget et horisontalt bilde som også fungerer som en plattform for publikum som vil se og nyte utsikten og naturen.

DE Entlang der Straße 27 befinden sich mehrere Parkplätze mit Aussicht auf das Rondane-Massiv. Auf einem davon hat Matias Faldbakken mit künstlerischer Finesse ein großes Mosaik errichtet, das weder die Natur stört noch die Aussicht versperrt. Das Kunstwerk „Schuldner“ zeigt die Zeichnung eines kleinen Kopfes aus Holz, wobei es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um einen Christuskopf aus dem 12. Jahrhundert handelt. Im Schaffen von Matias Faldbakken ist es ein wiederkehrendes Motiv. Das Mosaik „Schuldner“ ist ein horizontales Bild, das Besuchern, die die Aussicht und die Natur genießen möchten, gleichzeitig als Plattform dient.

EN Along county road 27 there are several parking spots with views of the Rondane massif. At one of them, Matias Faldbakken has installed a huge mosaic that neither disturbs the nature nor spoils the view. The artwork Skyldner depicts a drawing of a small wooden head, most likely a head of Christ dating from the twelfth century. This is a motif Matias Faldbakken has used on a number of occasions. With his Skyldner mosaic the artist has created a horizontal image that also functions as a platform for the public to look at while enjoying the view and surrounding nature.

1



2



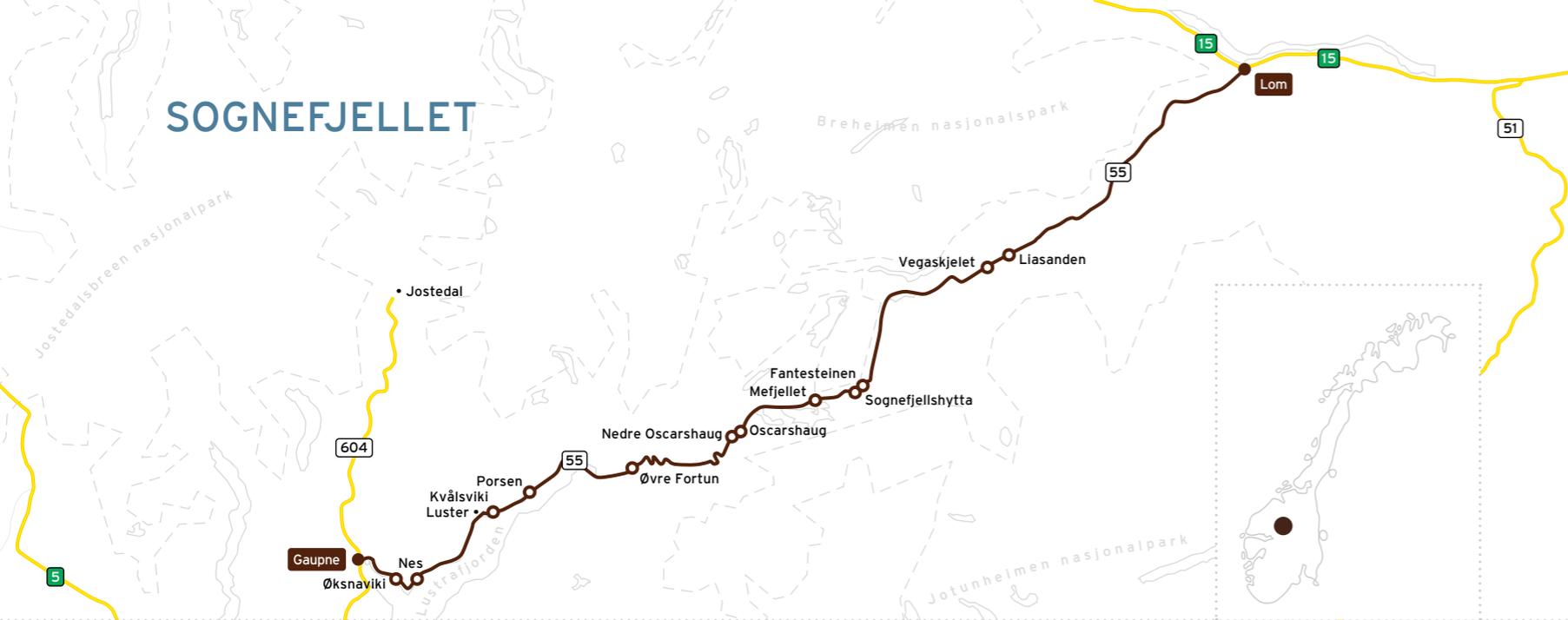
KJØLLEN, RONDANE

Kunstverket «Skyldner» / Das Kunstwerk "Schuldner" / The artwork "Debtor"

Steinlegger: Norheim Natursten AS

Ferdig: 2022

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Hilde Margaret Strangstadstuen [2]



SOGNEFJELLET

NO Sognefjellet - over Norges tak. Den nasjonale turistvegen strekker seg fra kulturlandskapet i Lom, over den høyeste fjellovergangen i Norge til innerst i Sognefjorden. Innfallsporten til Jotunheimen fra vest har lange ferdselstradisjoner.

Nasjonalt turistveg Sognefjellet går mellom Lom og Gaupne og er 108 km lang.

DE Sognefjellet - Über dem Dach von Norwegen. Die Norwegische Landschaftsrouten von der Kulturlandschaft in Lom über den höchsten Gebirgspass in Norwegen bis zum Ende des Sognefjords. Das westliche Einfallstor in den Jotunheimen-Nationalpark hat eine lange Tradition als Verkehrsweg.

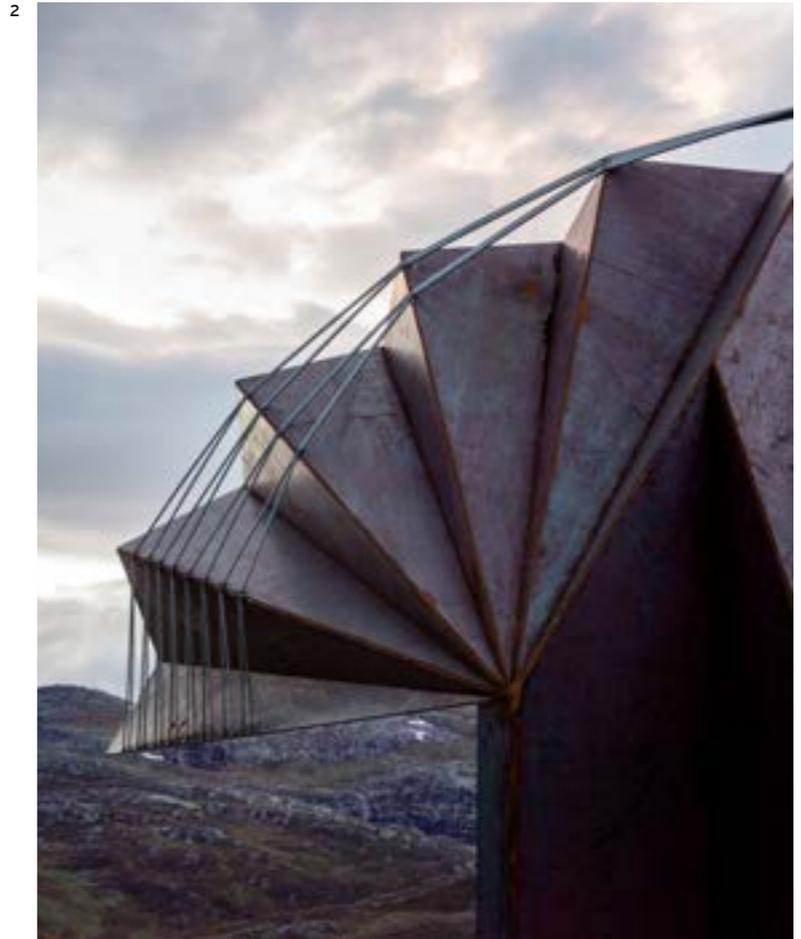
Die Norwegische Landschaftsrouten Sognefjellet verläuft zwischen Lom und Gaupne und hat eine Länge von 108 km.

EN Sognefjellet - Across the roof of Norway. The Scenic Route travels from the cultural landscape in Lom across the highest mountain pass in Norway to the innermost part of Sognefjorden. The gateway to Jotunheimen from the west has long traditions as a thoroughfare.

Scenic Route Sognefjellet is 108 km long and runs between Lom and Gaupne.

OVER NORGES TAK





OSCARSHAUG, SOGNEFJELLET

Utsiktspunkt med servicebygg / Aussichtspunkt mit Toiletten / Viewpoint with toilet facilities

Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor AS

Hovedentreprenør: Statens vegvesen

Fullført: 2020

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1, 2] Werner Harstad [3]



NES, SOGNEFJELLET

Rasteplass / Rastplatz / Rest area
Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk
Landskapsarkitekt: ISIS v/Stine Ringnes og Ellen Njøs Slinde
Hovedentreprenør: Statens vegvesen
Fullført: 1997
Foto: Roger Ellingsen



PORSEN, SOGNEFJELLET

Rasteplass / Rastplatz / Rest area
Landskapsarkitekt: ISIS v/Stine Ringnes og Ellen Njøs Slinde
Hovedentreprenør: Statens vegvesen
Fullført: 1997
Foto: Jarle Wæhler



SOGNEFJELLSHYTTA, SOGNEFJELLET

Mellombygg med toalett / Aufenthaltsraum mit Toilette / Common room with toilet facilities

Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor

Hovedentreprenør: Stokk & Stein AS

Rådgivende ingeniør: Finn-Erik Nilsen

Fullført: 2015

Foto: Råmund Mundhjeld [1] Trine Kanter Zerwekh [2]



LIASANDEN, SOGNEFJELLET

Rasteplass med toalett / Rastplatz mit Toilette / Rest area with toilet facilities

Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor

Hovedentreprenør: Statens vegvesen

Rådgivende ingeniør: Interconsult

Fullført: 1997

Foto: Werner Harstad [1] Tonje Tjernet [2, 3]

MEFJELLET, SOGNEFJELLET

Kunstverk på Mefjellet / Kunstwerk auf dem Mefjell / *Artwork on Mefjellet*

Kunstner: Knut Wold

Arkitekt: Jensen & Skodvin Arkitektkontor

Rådgivende ingeniør: Interconsult

Fullført: 1997

Foto: Henrik Duus



MEFJELLET, SOGNEFJELLET

Kunstverk på Mefjellet / Kunstwerk auf dem Mefjell / Artwork on Mefjellet
Foto: Henrik Duus

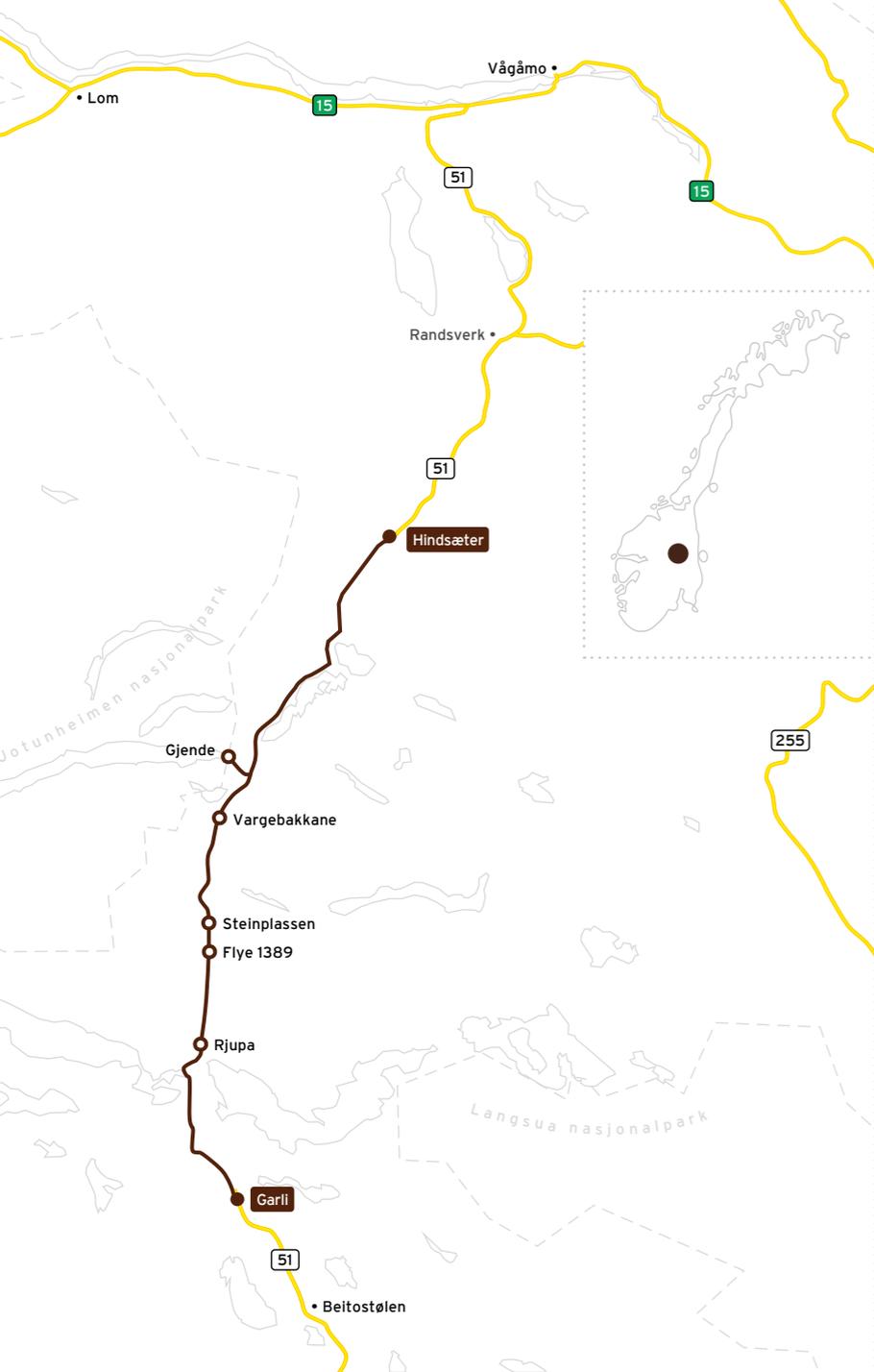


Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de

NO Den «kubistiske» steinskulpturen av Knut Wold er et mye brukt fotoobjekt langs Nasjonal turistveg Sognefjellet. Steinskulpturen i larvikitt rammer inn Smørstabbtindene og det storslåtte landskapet i fjellheimen. Knut Wold er en norsk billedhugger. Han arbeider ofte med objekter i store volumer av bare delvis bearbejdet stein. Fullført i 1997.

DE Die „kubistische“ Steinskulptur von Knut Wold ist ein beliebtes und viel genutztes Fotoobjekt entlang der Norwegischen Landschaftsrouten Sognefjellet. Das aus Larvik gefertigte Kunstwerk rahmt die imposante Umgebung inklusive der Smørstabbtindene ein. Knut Wold ist ein norwegischer Bildhauer, der für seine voluminösen Objekte aus nur teilweise bearbeitetem Gestein bekannt ist. Vollendet 1997.

EN The 'cubist' stone sculpture by Knut Wold often features in photographs taken along Scenic Route Sognefjellet. The larvikite stone sculpture frames the Smørstabb peaks and the magnificent mountain landscape. Knut Wold is a Norwegian sculptor, who often works with objects made from large masses of only partially processed stone. Completed in 1997.



VALDRESFLYE

NO Valdresflye - der vegen svever. Kjøretur med vidsyn over fjell og vidde ved inngangen til Jotunheimen. En ferd gjennom kulturlandskap med stølsdrift og tradisjonsrike turistbedrifter i høyfjellet. En naturlig etappe i mange rundturer.

Nasjonalt turistveg Valdresflye går mellom Garli og Hindsæter med avstikker til Gjende og er 49 km lang.

DE Valdresflye - Wo die Straße schwebt. Eine Fahrt mit weitläufigem Blick auf das Gebirge und die Hochebene am Einfallstor in den Jotunheimen-Nationalpark, inmitten einer Kulturlandschaft mit Almwirtschaft und traditionsreichen Tourismusbetrieben im Hochgebirge. Eine ideale Etappe für viele Rundreisen.

Die Norwegische Landschaftsrouten Valdresflye verläuft zwischen Garli und Hindsæter mit einem Abstecher zum Gjendesee und hat eine Länge von 49 km.

EN Valdresflye - Where the road floats above the treeline. A drive with a panoramic view of the mountains and wide expanses at the gateway to Jotunheimen, through cultural landscape with mountain farms and tourism businesses steeped in the traditions of the high mountains. An innate leg in several round trips.

Scenic Route Valdresflye is 49 km long and runs between Garli and Hindsæter with an optional detour to Gjende.

DER VEGEN SVEVER





FLYE 1389, VALDRESFLYE

Utsiktspunkt, varmestue med kafé og toalett /
Aussichtspunkt, Aufenthaltsraum mit Café und Toiletten /
Viewpoint, lounge with café and toilet facilities
Arkitekt: Knut Hjeltnes Sivilarkitekter MNAL
Hovedentreprenør: Brun Bygg AS
Rådgivende ingeniør: Dr. Techn Kristoffer Apeland AS
Fullført: 2019
Foto: Werner Harstad



FLYE 1389, VALDRESFLYE

Utsiktspunkt, varmestue med kafé og toalett /
Aussichtspunkt, Aufenthaltsraum mit Café und Toilette /
Viewpoint, lounge with café and toilet facilities
Foto: Sigurd Fandango [1,2,3]



GJENDE, VALDRESFLYE

Bryggehus og brygge for Gjendebåten, samt toalett og parkering på Reinsvangen /
Anleger für das Gjende-Boot und Lagergebäude, Toilettenanlage und Parkplatz auf Reinsvangen /
Warehouse and quay for the Gjende boat, and toilet facilities and parking at Reinsvangen

Arkitekt: Knut Hjeltnes Sivilarkitekter MNAL

Rådgivende ingeniør: Dr Techn. Kristoffer Apeland AS

Hovedentreprenør: Brun Bygg AS

Fullført: 2019

Foto: Frid-Jorunn Stabell



Reinsvangen. Foto: Silje Lena Løken

NO Gjende langs Nasjonal turistveg Valdresflye, er en av ti store attraksjoner som får et stort løft gjennom turistvegsatsingen. Her ved inngangen til Jotunheimen nasjonalpark har Gjendebåten fått ny, solid brygge og et funksjonelt lager. Parkeringen på Gjendeosen er flyttet til utvidet parkeringsplass med toalett og sykkelparkering på Reinsvangen.

Planen for Gjende inneholder også nytt servicebygg med kafé, toalett og informasjon. Dette fullføres i 2023.

DE Gjende, an der Norwegischen Landschaftsroute Valdresflye gelegen, ist eine der zehn großen Attraktionen, die durch das Engagement für die Landschaftsrouten eine enorme Aufwertung erfährt. Hier am Eingang zum Nationalpark Jotunheimen hat das Gjende-Boot eine neue, solide Brücke und ein funktionelles Lager erhalten. Der Parkplatz wurde von Gjendeosen nach Reinsvangen verlegt, wo neben einer erweiterten Parkfläche auch Toiletten und Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen.

Für Gjende ist zudem ein neues Servicegebäude mit Café, Toiletten und Information vorgesehen. Die Fertigstellung ist für 2023 geplant.

EN Gjende, along Scenic Route Valdresflye, is one of ten major attractions that are being given a solid boost through the Scenic Route investments. Here, at the entrance to Jotunheimen National Park, Gjendebåten has been given a solid new dock and a functional warehouse. The car park at Gjendeosen has been moved to an expanded car park with a toilet and bicycle stands at Reinsvangen.

The plan for Gjende also includes a new service building with a café, toilet and information booth. Completion planned for 2023.



Foto: Jarle Wæhler

NO Kunstverket Rock on Top of Another Rock er et verk som stiller spørsmålstegn ved seg selv. Er det gjort av mennesker, eller er det et av naturens luner? De sveitsiske kunstnerne Peter Fischli og David Weiss ble invitert til å lage kunstverket for Valdresflye. Fischli/Weiss registrerte fjellvandrerkulturen og turisters lek med å lage minivarver i fjellet. Deres kommentar til denne kulturen er verket Rock on Top of Another Rock, en 93 tonns steinblokk løftet opp på en annen steinblokk. Fullført i 2012.

DE Rock on Top of Another Rock ist ein Kunstwerk, das sich selbst hinterfragt. Ist es von Menschen erschaffen, oder handelt es sich um eine Laune der Natur? Die Schweizer Künstler Peter Fischli und David Weiss wurden eingeladen, ein Kunstwerk für Valdresflye zu fertigen. Die von ihnen beobachtete Kultur des Gebirgswanderns sowie die Angewohnheit der Touristen, im Gebirge Ministeinhaufen zu errichten, resultierte in dem Werk Rock on Top of Another Rock - ein 93 Tonnen schwerer Steinblock, der auf einen anderen Steinblock gehoben wurde. Vollendet 2012.

EN *Rock on Top of Another Rock is a work that asks questions of itself. Was it made by humans, or is it a twist of nature? The Swiss artists Peter Fischli and David Weiss were invited to create the artwork for Valdresflye. Fischli/Weiss noted the culture of mountain hiking and how hikers playfully make small cairns in the mountains. Their comment on this culture is the work Rock on Top of Another Rock, a 93-tonne boulder lifted on top of another boulder. Completed in 2012.*

STEINPLASSEN, VALDRESFLYE

Kunstverket Rock on Top of Another Rock / Das Kunstwerk Rock on Top of Another Rock / *The artwork Rock on Top of Another Rock*
Kunstnere: Peter Fischli og David Weiss
Fullført: 2012
Foto: Jarle Wæhler



RJUPA, VALDRESFLYE

Utsiktspunkt og rasteplass med parkering / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Parkmöglichkeiten /

Viewpoint and rest area with parking

Arkitekt: Knut Hjeltnes Sivilarkitekter MNAL

Hovedentreprenør: Trafikk og Anlegg

Rådgivende ingeniør: Terje Orlien

Fullført: 2006

Foto: Werner Harstad



GAULARFJELLET



NO Gaularfjellet - fra Sognefjorden til fosseheimen. Et fredfullt alternativ til stamvegene fra Sunnfjord til Sogn. Vegen går langs vernede vassdrag og en stille fjordarm frem til turiststedet Balestrand, og kan inngå i mange rundturer.

Nasjonalt turistveg Gaularfjellet mellom Balestrand og Moskog og mellom Sande og Eldalsosen er 114 km lang.

DE Gaularfjellet - Vom Sognefjord bis Fosseheimen. Eine beschauliche Alternative zu den Fernverkehrsstraßen von Sunnfjord bis Sogn. Die Fahrt führt vorbei an Naturschutzgewässern und idyllisch gelegenen Fjordarmen bis zum Touristenort Balestrand und kann als Teilstrecke für viele Rundreisen genutzt werden.

Die Norwegische Landschaftsrouten Gaularfjellet zwischen Balestrand und Moskog sowie zwischen Sande und Eldalsosen hat eine Länge von 114 km.

EN Gaularfjellet - From Sognefjorden to Fosseheimen, the realm of falling waters. A serene alternative to the trunk roads from Sunnfjord to Sogn. Stretching along the protected water systems and the quiet arm of the fjord to the tourist village of Balestrand, this section could be included in a number of round trips.

Scenic Route Gaularfjellet is 114 km long and runs between Balestrand and Moskog, and between Sande and Eldalsosen.

FRA SOGNEFJORDEN TIL FOSSEHEIMEN





2

HESTAD, GAULARFJELLET

Utsiktspunkt og rasteplass med toaletter / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toiletten / *Viewpoint and rest area with toilet facilities*

Arkitekt: Fortunen Arkitektur AS

Hovedentreprenør: Brun Bygg AS

Rådgivende ingeniør: Node rådgivende ingeniører AS

Fullført: 2021

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Ola Ulvolden [2]



HESTAD, GAULARFJELLET

Utsiktspunkt med toaletter / Aussichtspunkt mit Toiletten / Viewpoint with toilet facilities
Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Áshild Kjelstad Seljesæter [2]



UTSIKTEN, GAULARFJELLET

Utsiktspunkt med toaletter / Aussichtspunkt mit Toiletten / *Viewpoint with toilet facilities*

Arkitekt: Code arkitektur

Landskapsarkitekt: Dronninga Landskap

Hoyedentreprenør: Veidekke Entreprenør

Rådgivende ingeniør: B consult, Dipl. ing. Florian Kosche AS

Fullført: 2016

Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de





UTSIKTEN, GAULARFJELLET

Utsiktspunkt med toaletter / Aussichtspunkt mit Toiletten /
Viewpoint with toilet facilities
Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de





TORSNESSTØLEN, GAULARFJELLET

Kunstinstallasjonen Mirage / Die Kunstinstallation Mirage / The art installation Mirage

Kunstner: Marianne Heier

Rådgivende ingeniør: Asplan Viak AS

Fullført: 2016

Foto: Therese Ruud [1] Atle Zerwekh [2]



1

NO Verket av den norske kunstneren Marianne Heier består av ti brønner. Den ene er plassert på Gaularfjellet, med rik tilgang på vann, de ni andre i Malawi, der tilgangen på vann er mangelvare. Tittelen (Mirage) viser til et optisk fenomen der lysstråler blir bøyd slik at ting som i virkeligheten er bak horisonten, blir synlige og virker nære. I verket er vannet både et konkret element og en metafor for fordelingen av ressursene i verden. Brønnene i Malawi er etablert i samarbeid med UNICEF. Fullført i 2016.

DE Das Werk der norwegischen Künstlerin Marianne Heier besteht aus zehn Brunnen. Einer von ihnen ist im Gaularfjell platziert, wo es reichlich Zugang zu Wasser gibt, die neun anderen befinden sich in Malawi, wo Wasser Mangelware ist. Der Titel verweist auf ein optisches Phänomen, bei dem durch die Biegung von Lichtstrahlen Dinge sichtbar werden und näher erscheinen, die sich in Wirklichkeit hinter dem Horizont befinden. Wasser ist in dem Werk sowohl ein konkretes Element als auch eine Metapher für die Verteilung der Ressourcen auf der Welt. Die Brunnen in Malawi wurden in Zusammenarbeit mit UNICEF errichtet. Vollendet 2016.

EN This work by the Norwegian artist Marianne Heier consists of ten wells. One is located on Gaularfjellet, with abundant access to water, the other nine are in Malawi, where water is scarce. The title refers to an optical phenomenon whereby rays of light are bent so that things in reality are located beyond the horizon are made visible and appear to be nearby. In the work, water is both a concrete element and a metaphor for the distribution of resources in the world. The wells in Malawi were established in collaboration with UNICEF. Completed in 2016.



2

TORSNESSTØLEN, GAULARFJELLET

Kunstinstallasjonen Mirage / Die Kunstinstallation Mirage / The art installation Mirage
Foto: Jiri Havran: Stonkeni [1] St Mary's Chamwavi School [2] Torsnesstølen [3]



3

Ni brønner omkring byen Blantyre i Malawi / Neun Brunnen im Umfeld der Stadt Blantyre in Malawi / Nine wells around the town Blantyre in Malawi

Chikuli School Chiuziliro
Dzikup Wilson
Mwamphanzi School
Namonde
St Mary's Chamwavi School
Stonkeni Wyson



LIKHOLEFOSSEN, GAULARFJELLET

Rasteplass med parkering, natursti og bru over Gaula / Rastplatz mit Parkmöglichkeiten, Naturpfad und Brücke über den Gaula /
Rest area with parking, nature trail and bridge across Gaula

Arkitekt: Nordplan - Arild Waage
Landskapsarkitekt: Nordplan AS
Hovedentreprenør: Mesta AS
Fullført: 2006
Foto: Trine Kanter Zerwekh

AURLANDSFJELLET



NO Aurlandsfjellet – snøvegen mellom fjordene. Fra fjord til fjord over et goldt høyfjell der snøen setter sitt tydelige preg, og med utsikten over Aurlandsfjorden som grand finale. Sammen med Lærdalstunnelen er dette en unik rundtur fra Gamle Lærdalsøyri til Aurlandsvangen.

Nasjonalt turistveg Aurlandsfjellet går mellom Aurlandsvangen og Lærdalsøyri og er 47 km lang.

DE Aurlandsfjellet – Die Schneestraße zwischen den Fjorden. Von Fjord zu Fjord über ein kahles Hochgebirge, das vom Schnee deutlich geprägt ist, und mit einem Blick auf den Aurlandsfjord als großes Finale. Zusammen mit dem Lærdalstunnel eine einzigartige Rundreise von Gamle Lærdalsøyri bis nach Aurlandsvangen.

Die Norwegische Landschaftsrouten Aurlandsfjellet verläuft zwischen Aurlandsvangen und Lærdalsøyri und hat eine Länge von 47 km.

EN Aurlandsfjellet – The snowy road between the fjords. It stretches from fjord to fjord across a barren mountain noticeably marked by the snow, and with the view of Aurlandsfjorden as its grand finale. Together with the Lærdal Tunnel, it is a unique round trip from Gamle Lærdalsøyri to Aurlandsvangen.

Scenic Route Aurlandsfjellet is 47 km long and runs between Aurlandsvangen and Lærdalsøyri.

SNØVEGEN MELLOM FJORDENE



STEGASTEIN, AURLANDSFJELLET

Utsiktspunkt med parkering og toalett /
Aussichtspunkt mit Parkplatz und Toilette /
Viewpoint with parking and toilet facilities
Arkitekt: Todd Saunders og Tommie Wilhelmsen
Hovedentreprenør: Veidekke Entreprenører
Rådgivende ingeniør: Node Rådgivende Ingeniører
Fullført: 2006
Foto: Sigmund Krøvel-Velle



2

STEGASTEIN, AURLANDSFJELLET

Utsiktspunkt med parkering og toalett / Aussichtspunkt mit Parkplatz und Toilette / Viewpoint with parking and toilet facilities
Foto: Roger Ellingsen [1] Per Ritzler [2]



VEDAHAUGANE, AURLANDSFJELLET

Utsiktspunkt og parkering / Aussichtspunkt und Parkplatz / Viewpoint and parking
Kunstverket DEN (hiet) / Das Kunstwerk DEN / The artwork DEN
Kunstner: Mark Dion
Landskapsarkitekt: L J B - Lars Berge
Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS
Rådgivende ingeniør: Node Rådgivende Ingeniører
Fullført: 2012
Foto: Roger Ellingsen



VEDAHAUGANE, AURLANDSFJELLET

Utsiktspunkt og parkering / Aussichtspunkt und Parkplatz / Viewpoint and parking
 Kunstverket DEN (hiet) / Das Kunstwerk DEN / The artwork DEN
 Foto: Silja Lena Løken



NO Kunstverket Den (Hiet) på Vedahaugane er en kunstig oppbygget dryppsteinshule som rommer en bjørn på et leie av gjenstander. Haugen av ting representerer kulturhistorien, med elementer fra vikingtiden nederst og ting fra vår tid på toppen. Kunstverket retter vår oppmerksomhet mot maktforholdet i naturen. Hvem vil seire til slutt? Naturen i form av bjørnen eller kulturen som har stjålet dens opprinnelige habitat og livsgrunnlag? Mark Dion er en amerikansk kunstner bosatt i New York. Dion er opptatt av miljøet og den trusselen det moderne livet representerer for alt liv i naturen.

DE Das Kunstwerk Den (Die Höhle) auf Vedahaugane ist eine künstlich errichtete Tropfsteinhöhle, die einen Bären auf einem Lager aus Gegenständen beherbergt. Der Berg aus Dingen repräsentiert die Kulturgeschichte, mit Elementen aus der Wikingerzeit ganz unten und zeitgenössischen Sachen zuoberst. Das Kunstwerk richtet die Aufmerksamkeit des Betrachters auf die Machtverhältnisse in der Natur. Wer wird am Ende gewinnen? Die Natur in Form des Bären, oder die Kultur, die ihm seines ursprünglichen Lebensraums und seiner Lebensgrundlage beraubt hat? Mark Dion ist ein in New York lebender amerikanischer Künstler. Er interessiert sich für die Umwelt und die Bedrohung, die das moderne Dasein für alles Leben in der Natur darstellt.

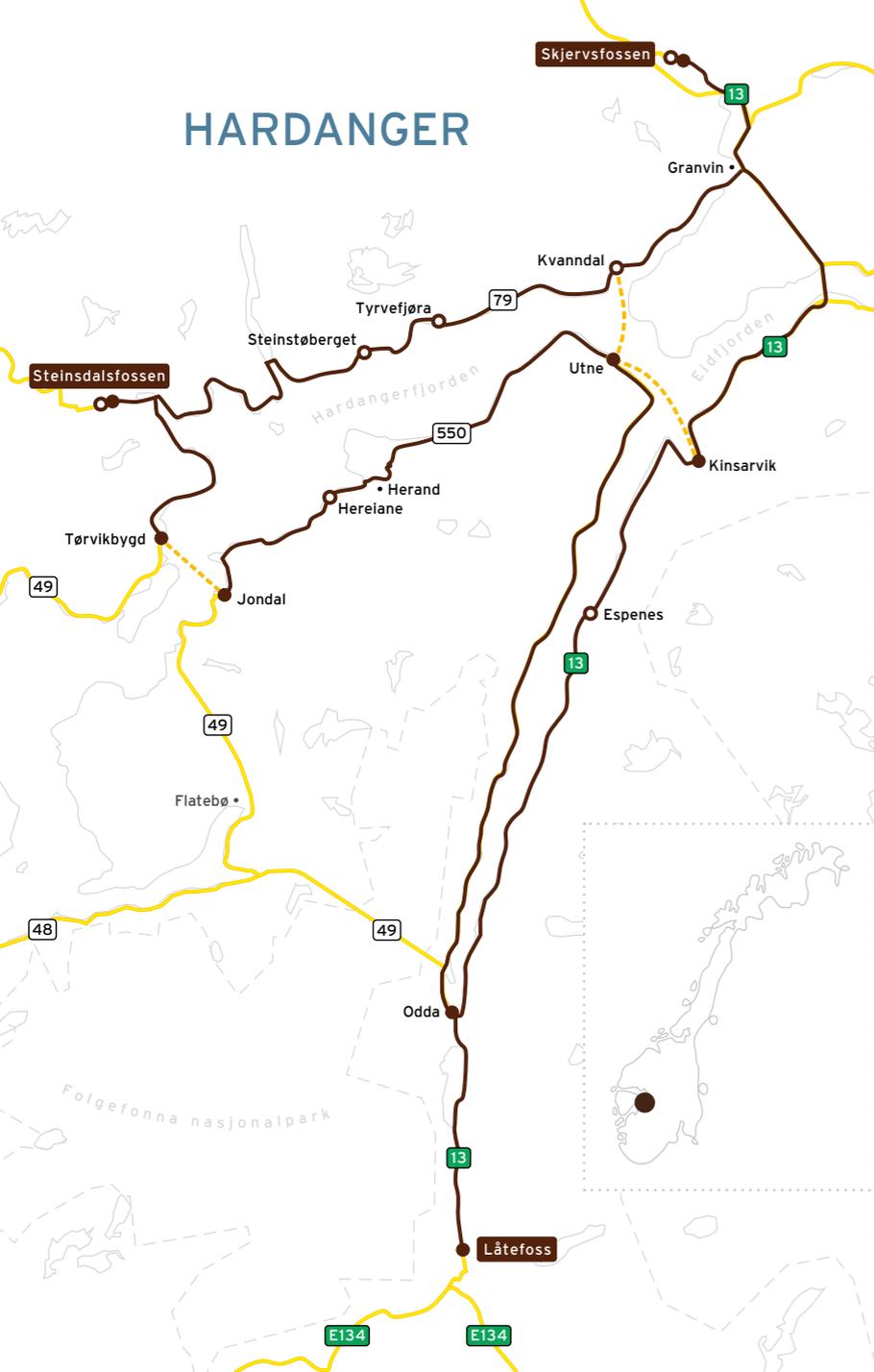
EN The artwork Den at Vedahaugane is an artificially constructed dripstone cave, home to a bear lying on a bed of objects. The pile of things represents Norwegian cultural history, with elements from the Viking Age at the bottom and objects from the present day at the top. The artwork directs our attention to the power dynamics within nature. Who will win out in the end? Nature in the form of the bear, or the culture that has usurped the bear's original habitat and its means of existence? Mark Dion is an American artist who lives in New York. Dion is interested in the environment and the threat that modern human life poses to all life in nature.



FLOTANE, AURLANDSFJELLET

Rasteplass med toalett / Rastplatz mit Toilette / Rest area with toilet facilities
Landskapsarkitekt: L J B - Lars Berge
Hovedentreprenør: Christie & Opsahl AS
Rådgivende ingeniør: Node Rådgivende Ingeniører
Fullført: 2010
Foto: Kjetil Rolseth

HARDANGER



NO Fjell, fjord, fosser og fonn. Flere kjøreruter gjennom et tradisjonsrikt reiselivsområde. Fosser og fonn er mektige kulisser, oppsøkt av turister i over hundre år. Naturen har gitt grunnlag for båtbygging, frukt og industri. Nasjonal turistveg Hardanger består av følgende strekninger: Granvin - Steinsdalsfossen, Norheimsund - Tørvikbygd, Jondal - Utne - Odda og Låtefoss - Kinsarvik - Skjervsfossen, totalt 241 km

DE Hardanger - Berge, Fjorde, Wasserfälle und Gletscher. Viele Routen durch ein traditionsreiches Tourismusgebiet. Wasserfälle und Gletscher bilden überwältigende Kulissen, die schon seit über einhundert Jahren von Touristen besucht werden. Die Natur dient als Grundlage für den Schiffbau, den Obstanbau und die Industrie vor Ort. Die Norwegische Landschaftsrouten Hardanger besteht aus die Strecken: Granvin - Steinsdalsfossen, Norheimsund - Tørvikbygd, Jondal - Utne - Odda und Låtefoss - Kinsarvik - Skjervsfossen, mit einer Gesamtlänge von 241 km.

EN Hardanger - Mountains, fjords, waterfalls and glaciers. Several drives through a traditional tourist destination. Waterfalls and glaciers are powerful backdrops that have been visited by tourists for over a century. The nature here has fostered boat building, fruit harvesting, and industry.

Scenic Route Hardanger comprises the sections: Granvin - Steinsdalsfossen, Norheimsund - Tørvikbygd, Jondal - Utne - Odda and Låtefoss - Kinsarvik - Skjervsfossen, with a total length of 241 km.

FJELL, FJORD, FOSSER OG FONN



ESPENES, HARDANGER

Rasteplass med utsiktspaviljong og toaletter / Rastplatz mit Aussichtspavillon und Toiletten /

Rest area with viewing pavillion and toilet facilities

Arkitekt: Code Arkitektur

Landskapsarkitekt: Norconsult AS

Hovedentreprenør: Brun Bygg AS

Rådgivende ingeniør: DIFK Dipl.-Ing. Florian Kosche AS

Fullført: 2022

Foto: Fovea Studio





ESPENES, HARDANGER

Rasteplass med utsiktspaviljong og toaletter / Rastplatz mit Aussichtspavillon und Toilette / Rest area with viewing pavillion and toilet facilities
Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,3] Fovea Studio [2]





TYRVEFJØRA, HARDANGER

Rasteplass med toalett / Rastplatz mit Toilette / Rest area with toilet facilities

Arkitekt: Helen & Hard

Hovedentreprenør: Brun Bygg AS

Rådgivende ingeniør: Degree of Freedom

Fullført: 2022

Foto: Frid-Jorunn Stabell



TYRVEFJØRA, HARDANGER

Rasteplass med toalett / Rastplatz mit Toilette / Rest area with toilet facilities
Foto: Harald Christian Elken



Foto: Frid-Jorunn Stabell

NO I en liten bukt utenfor Ålvik langs Hardangerfjorden har rasteplassen Tyrvefjóra fått et eventyrlig servicebygg ingen har sett maken til. Byggverket består av to separate toaletter bygget av tre og betong med et stort tak som synes å «sveve» over landskapet. Ideen var å benytte trær med stammer og røtter som byggemateriale. Ved å bygge toalettet som en del av landskapet ønsket arkitektene å understreke de intime og nesten hemmelige kvalitetene på plassen.

DE In einer kleinen Bucht bei Ålvik am Hardangerfjord wurde der Rastplatz Tyrvefjóra mit einem nahezu abenteuerlich anmutenden, in seiner Art einzigartigen Sanitärgebäude ausgestattet. Es besteht aus zwei separaten, aus Holz und Beton gefertigten Toiletten mit einem großen Dach, das über der Landschaft zu schweben scheint. Als Baumaterial wurden Bäume mitsamt ihren Stämmen und Wurzeln verwendet. Mit der Integration der Toilettenanlage in die Landschaft zielten die Architekten darauf ab, den intimen, regelrecht geheimnisvollen Charakter des Ortes zu unterstreichen.

EN In a little bay outside Ålvik, on the Hardangerfjord, the Tyrvefjóra rest stop has acquired a fabulous service building the likes of which have never been seen before. The construction consists of two separate toilets built from wood and concrete with a large roof that appears to 'float' over the landscape. The idea was to use trees with trunks and roots as the building material. By building the toilets as part of the landscape, the architects wished to emphasise the location's intimate and almost secretive qualities.



2

STEINSDALSFOSSEN, HARDANGER

Fossesti med turistinformasjon, toalett og parkering / Pfad mit Touristeninformation, Toilette und Parkplatz / *Hiking path, tourist information, toilet facilities and parking*

Arkitekt: Jarmund/Vigsnæs

Landskapsarkitekt: Grindaker

Rådgivende ingeniør: Multiconsult AS

Hovedentreprenør: GBS entr. AS og Hardanger Maskin AS

Fullført: 2014

Foto: Roger Ellingsen [1] Sigmund Krøvel-Velle [2]



SKJERVSFOSSEN, HARDANGER

Naturvandring og rasteplass med toalett / Naturpfad und Rastplatz mit Toilette / *Nature trail and rest area with toilet facilities*

Arkitekt: Fortunen - Nils Johan Mannsåker

Landskapsarkitekt: Østengen & Bergo landskapsarkitekter

Rådgivende ingeniør: Node AS

Hovedentreprenør: Aakerholt, Steen og Lund AS

Fullført: 2016

Foto: discover-norway.no [1,2]





HEREIANE, HARDANGER

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /
Viewpoint and rest area with toilet facilities

Arkitekt: 3RW Arkitekter

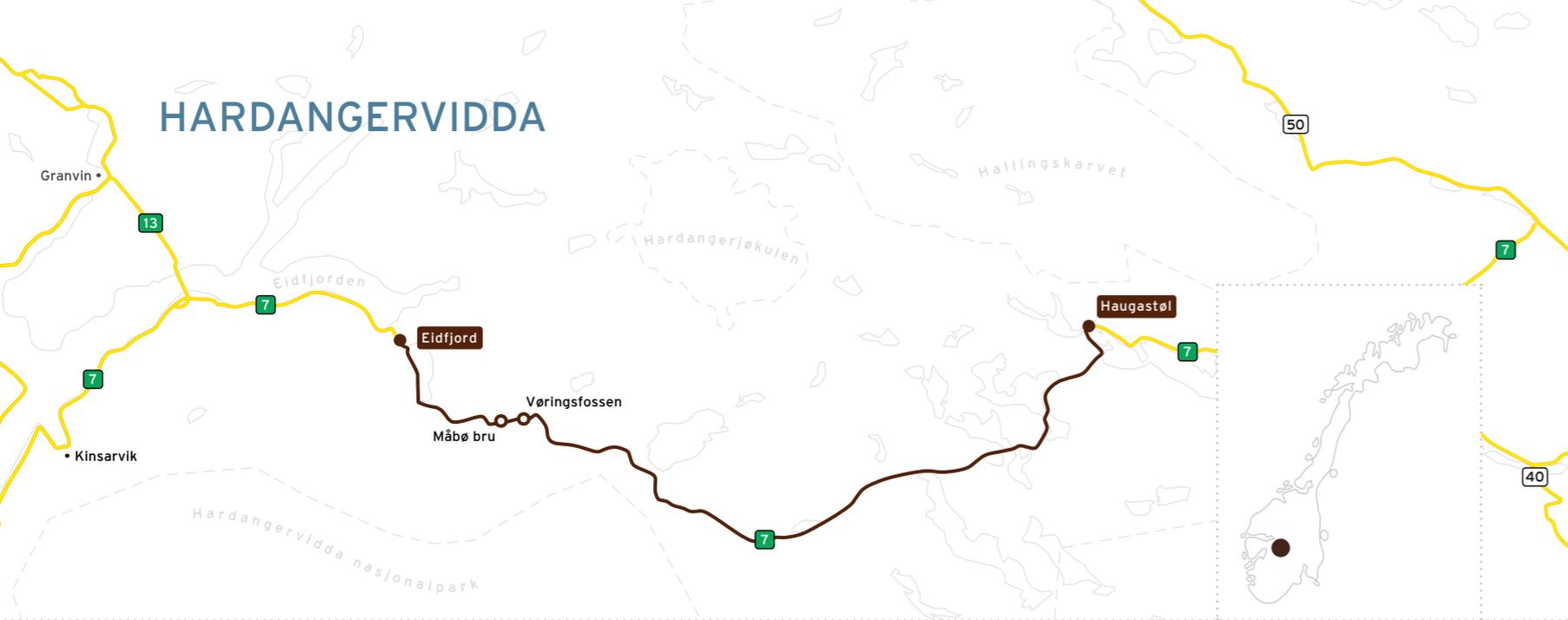
Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Node Rådgivende Ingeniører

Fullført: 2008

Foto: Jarle Wæhler [1] Hege Lysholm [2]

HARDANGERVIDDA



NO Fra høyfjellsplatå til vestlandsnatur. En kontrastfylt reise fra store vidder til møte med det vestlandske fjordlandskapet. Vøringsfossen og Måbødalen er en barsk overgang mellom øst og vest.

Nasjonal turistveg Hardangervidda går mellom Eidfjord og Haugastøl og er 67 km lang.

DE Hardangervidda - Von der Hochebene bis zur Natur Westnorwegens. Eine kontrastreiche Reise von großen Hochebenen bis zum Aufeinandertreffen auf die westnorwegische Fjordlandschaft. Der Vøringsfossen-Wasserfall und Måbødalen sind ein rauer Übergang aus östlicher in westliche Richtung.

Die Norwegische Landschaftsrouten Hardangervidda verläuft zwischen Eidfjord und Haugastøl und hat eine Länge von 67 km.

EN Hardangervidda - From high mountain plateaus to the nature of Western Norway. A journey filled with contrasts, from open mountain expanses to encounters with the fjord landscape of Western Norway. Vøringsfossen and Måbødalen constitute a rough passage between east and west.

Scenic Route Hardangervidda is 67 km long and runs between Eidfjord and Haugastøl.

FRA HØYFJELLSPLATÅ TIL VESTLANDSNATUR



VØRINGSFOSSEN, HARDANGERVIDDA

Utsiktspunkt, fossesti, toalett, trappebru og parkering /
Aussichtspunkt, Pfad, Toilette, Treppenbrücke und Parkplatz /
Viewpoint, hiking path, toilet facilities, step bridge and parking
Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk
Hovedentreprenør: Mesta AS / Consolvo
Rådgivende ingeniør: Dr Techn. Kristoffer Apeland AS
Fullført: 2020
Foto: Silja Lena Løken



Foto: Carl-Viggo Høimebakk

NO I 2015 startet oppgraderingen av Vøringsfossen som del av et stortilt utviklingsarbeid i regi av Statens vegvesen.

Fase 1 ved Fossli hotell sto klar til sesongen 2018 og omfatter utsiktsplattformer, stier, trapper, gjerde, parkering og nytt toalettbygg.

Fase 2 sto klar i 2020 og inneholder utbyggingens mest spektakulære element: ei trappebru med spennvidde på 47 meter, høydeforskjell på 16 meter og 99 trappetrinn. Brua binder sammen Fossatromma og Fossli og er del av vandringen rundt juvet ved en av Norges største turistattraksjoner.

Fase 3 startet opp i 2021 og omfatter utsiktspunkter, stier, toaletter, parkering og sikring av juvkanten på Fossatromma. Dette skal stå klart til sesongen 2024.

DE Als Teil einer groß angelegten Entwicklungsarbeit in Regie der Staatlichen Norwegischen Straßenverwaltung begann 2015 der Ausbau des Vøringsfossen.

Phase 1 am Fossli Hotel war zur Saison 2018 fertiggestellt und umfasste Aussichtsplattformen, Fußwege, Treppen, Zäune, Parkplatz sowie ein neues Toilettengebäude.

Phase 2 wurde 2020 beendet und umfasste das spektakulärste Projekt des Gesamtvorhabens: eine Treppenbrücke mit einer Spannweite von 47 Metern, einem Höhenunterschied von 16 Metern und 99 Treppenstufen. Die Brücke verbindet Fossatromma und Fossli und ist Teil der Wanderung entlang der Schlucht an einer der größten Touristenaktionen Norwegens.

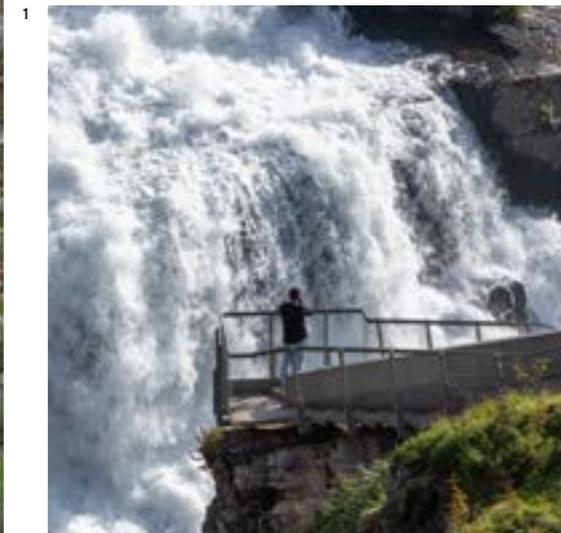
Phase 3 wurde 2021 begonnen und umfasst Aussichtspunkte, Fußwege, Toiletten und Parkplatz, sowie die Sicherung der Schluchtkante in Fossatromma.

EN Upgrades at Vøringsfossen began in 2015 as part of a comprehensive development project under the supervision of the Norwegian Public Roads Administration.

Phase 1 at Fossli Hotel was completed in time for the 2018 season and includes viewing platforms, paths, stairs, fencing, parking and a new toilet block.

Phase 2 was completed in 2020 and contains the most spectacular element of the development: a stair bridge with a span of 47 metres and a difference in elevation of 16 metres over 99 steps. The bridge connects Fossatromma and Fossli and is part of the hiking tour around the gorge at one of Norway's biggest tourist attractions.

Phase 3 began in 2021 and includes viewing points, paths, toilets, parking lot and safety features at the edge of the gorge at Fossatromma.



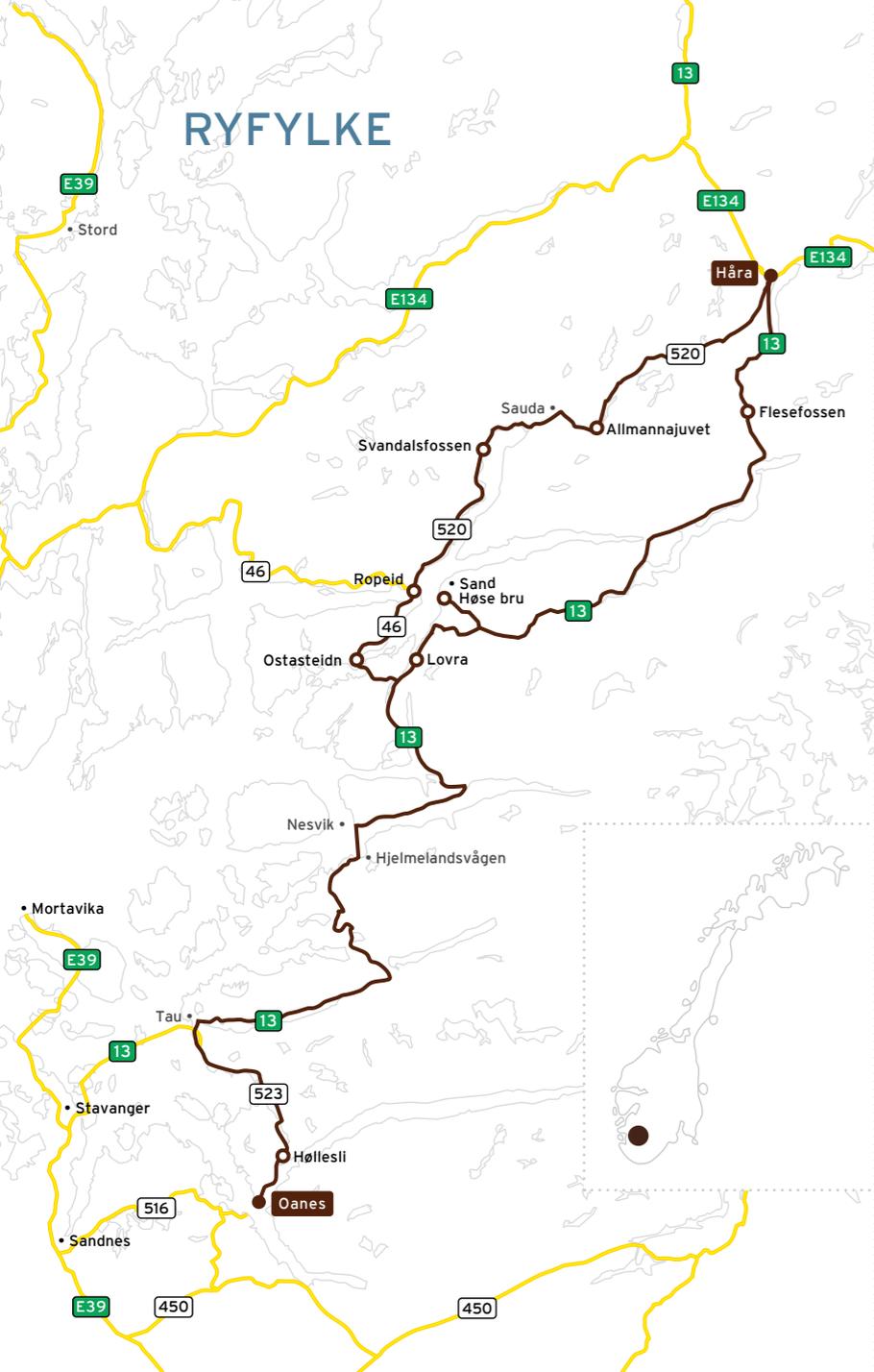
VØRINGSFOSSEN, HARDANGERVIDDA

Utsiktspunkt, fossesti, toalett, trappebru og parkering /
Aussichtspunkt, Pfad, Toilette, Treppenbrücke und Parkplatz /
Viewpoint, hiking path, toilet facilities, step bridge and parking
Foto: Carl-Viggo Høimebakk [1] Frid-Jorunn-Stabell [2]



VØRINGSFOSSEN, HARDANGERVIDDA

Utsiktspunkt, fossesti, toalett, trappebru og parkering / Aussichtspunkt, Pfad, Toilette, Treppenbrücke und Parkplatz /
Viewpoint, hiking path, toilet facilities, step bridge and parking
Foto: Carl-Viggo Hølmekvakk [1,2] Jan Neste [3]



LANGS FRODIGE FJORDER OG NAKNE FJELL

NO Ryfylke - langs frodige fjorder og nakne fjell. Kjøretur i grensen mellom øyrike og heier fra Lysefjorden til Sauda og på fjellovergang til Røldal. Vegen er tilkomst til et viktig rekreasjonsområde og attraktivt turterreng.

Nasjonalt turistveg Ryfylke går mellom Oanes ved Lysefjorden og Håra, og er 260 km lang.

DE Ryfylke - Entlang üppig bewachsener Fjorde und kahler Berge. Eine Fahrt vom Inselreich des Lysefjords bis zum angrenzenden Hochland in Sauda und weiter auf dem Gebirgspass nach Røldal. Die Straße ist Zufahrt zu einem wichtigen Erholungsgebiet mit schönen Wandermöglichkeiten.

Die Norwegische Landschaftsrouten Ryfylke verläuft zwischen Oanes am Lysefjord und Håra und hat eine Länge von 260 km.

EN Ryfylke - Along verdant fjords and stark mountains. A drive in the borderlands between the archipelago and the moors from Lysefjorden to Sauda, as well as the mountain pass to Røldal. The road provides access to an important recreational area and a popular hiking ground.

Scenic Route Ryfylke is 260 km long and runs between Oanes at Lysefjorden and Håra.



Foto: Henrik Duus



HØLLESLI, RYFYLKE

Raste- og utsikts plass / Rastplatz und Aussichtspunkt / Rest area and viewpoint

Arkitekt: Lie Øyen Arkitekter

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2020

Foto: Pål Christensen [1] Frid-Jorunn Stabell [2,3]



ROPEID, RYFYLKE

Rasteplass og venterom for hurtigbåt / Rastplatz und Warteraum für das Schnellboot / Rest area and waiting room for speed boat
 Arkitekt: KAP - Kontor for Arkitektur og Plan AS (rasteplass) / Jensen & Skodvin Arkitektkontor (bygg).
 Entreprenør: BG Suldal AS
 Rådgivende ingeniør: Procon / Multiconsult
 Fullført: Venterom 2008, Rasteplass 2021
 Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Eli-Jorun Tangeraas [2] Trine Kanter Zerwekh [3]



ALLMANNAJUVET, RYFYLKE

Naturvandring med kafé, galleri og toalett / Naturwanderweg mit Café, Galerie und Toilette /

Nature trail with café, gallery and toilet facilities

Arkitekt: Atelier Peter Zumthor & Partner

Hovedentreprenør: Mesta AS / Rådgivende ingeniør: Finn-Erik Nilsen

Fullført: 2016

Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de



Foto: Knut Wold

NO Sinkgruvane i Allmannajuvet er et nedlagt gruveanlegg i Sauda. Gruvene var i drift fra 1881 til 1899. I 2002 fikk den verdenskjente arkitekten Peter Zumthor i oppdrag å tegne et anlegg i Allmannajuvet. Byggene er inspirert av gruedriften, slitet og arbeidernes strabasjose hverdag. Attraksjonen består av et galleri, gruvekafé, toalett, parkering, stier og trapper.

DE Bei den Zinkgruben in der Schlucht Allmannajuvet handelt es sich um eine stillgelegte Grubenanlage in der Gemeinde Sauda, die von 1881 bis 1899 in Betrieb war. 2002 erhielt der weltbekannte Architekt Peter Zumthor den Auftrag, eine Anlage für Allmannajuvet zu entwerfen. Zumthors Arbeit wurde vom Grubenbetrieb, den Mühen und dem strapaziösen Alltag der Arbeiter inspiriert. Die Attraktion besteht aus einer Galerie, einem Grubencafé, Toiletten, einem Parkplatz, Fußwegen und Treppen.

EN The zinc mines at Allmannajuvet are part of a defunct mining operation in Sauda. The mines were in operation from 1881 to 1899. In 2002, the world-famous architect Peter Zumthor was commissioned to design a facility at Allmannajuvet. Zumthor's work is inspired by the mining operations, the drudgery of the work and the miners' strenuous daily lives. The attraction consists of a gallery, a mining café, toilets, parking, paths and stairs.



ALLMANNAJUVET, RYFYLKE

Naturvandring med kafé, galleri og toalett /
 Naturwanderweg mit Café, Galerie und Toilette /
 Nature trail with café, gallery and toilet facilities
 Foto: Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de



ALLMANNAJUVET, RYFYLKE

Naturvandring med kafé, galleri og toalett / Naturwanderweg mit Café, Galerie und Toilette /
Nature trail with café, gallery and toilet facilities

Foto: Trine Kanter Zerwekh [1] Ken Schluchtmann, diephotodesigner.de [2]





OSTASTEIDN, RYFYLKE

Utsiktspunkt og rasteplass med toalett / Aussichtspunkt und Rastplatz mit Toilette /

Viewpoint and rest area with toilet facilities

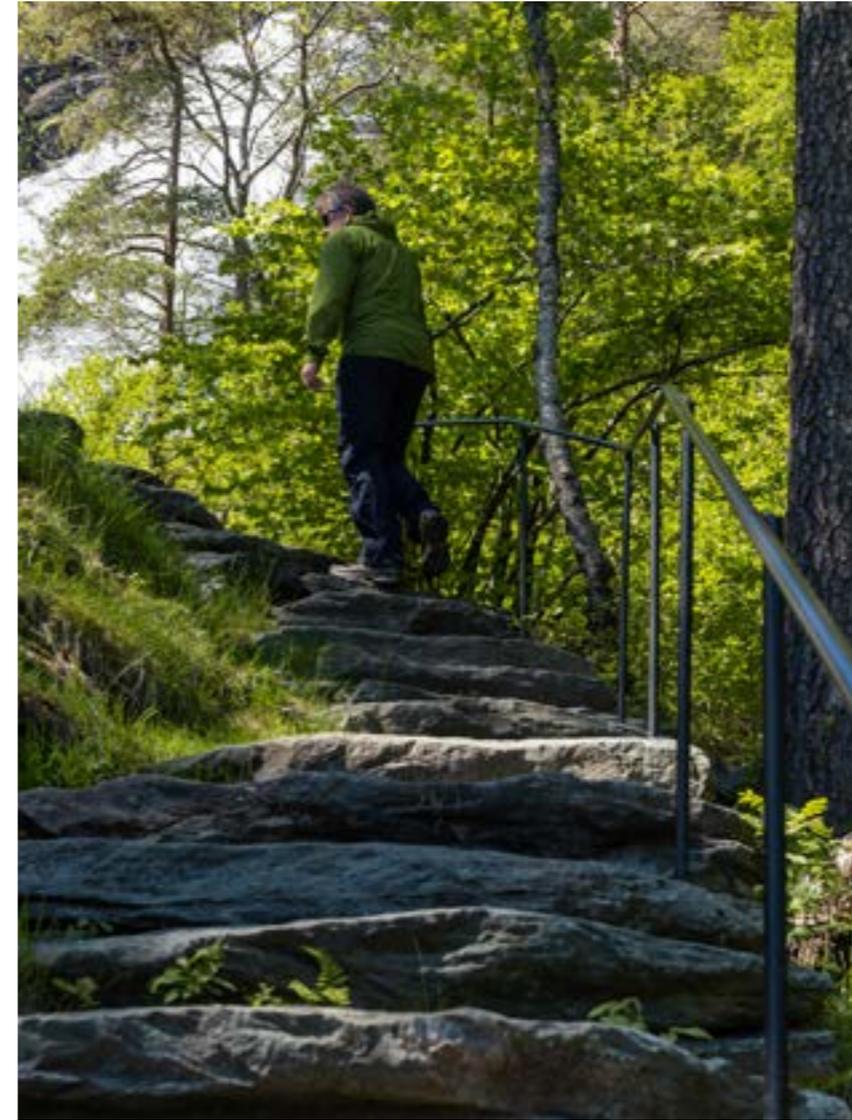
Arkitekt: KAP - Kontor for Arkitektur og Plan

Hovedentreprenør: BG Suldal AS

Rådgivende ingeniør: Node Rådgivende Ingeniører og Procon AS

Fullført: 2018

Foto: Jarle Lunde [1,2]



SVANDALSFOSSEN, RYFYLKE

Parkering og fossesti / Parkplatz und Wanderpfad /
Parking - hiking path by waterfall

Arkitekt: Haga & Grov Sivilarkitekter MNAL

Hovedentreprenør: BG Suldal

Rådgivende ingeniør: Multiconsult - Boye og Waage & Co

Fullført: 2006

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1,2,3]

JÆREN



NO Jæren - høg himmel. En reise gjennom særpregede kulturlandskap og idylliske kystbyer langs Nordsjøen. Avstikkere ned til rullesteiner og sanddyner gir spennende opplevelser av hav og lys, fyr og kulturminner.

Nasjonale turistveg Jæren går mellom Bore og Flekkefjord, med avstikker til Sogndalstrand, og er 130 km lang.

DE Jæren - Hoher Himmel. Kulturlandschaft und idyllische Küstenstädte entlang der Nordsee. Bei Abstechern zum Geröll und zu den Sanddünen hinterlassen Meer und Licht, Leuchtturm und Kulturdenkmal ganz besondere Eindrücke.

Die Norwegische Landschaftsrouten Jæren verläuft zwischen Bore und Flekkefjord, mit einem Abstecher nach Sogndalstrand, und hat eine Länge von 130 km.

EN Jæren - Where the sky is high. A drive through distinctive cultural landscapes and idyllic coastal towns along the edge of the North Sea. Detours to the boulders and sand dunes provide memorable impressions of the ocean, the light, lighthouses, and cultural monuments.

Scenic Route Jæren is 130 km long and runs between Bore and Flekkefjord, with an optional detour to Sogndalstrand.

HØG HIMMEL





REFSNESSTRANDA, JÆREN

Toalettbygg, parkering og atkomst til stranden / Toilettegebäude, Parkplatz und Zugang zum Strand /
Toilet building, parking and access to the beach

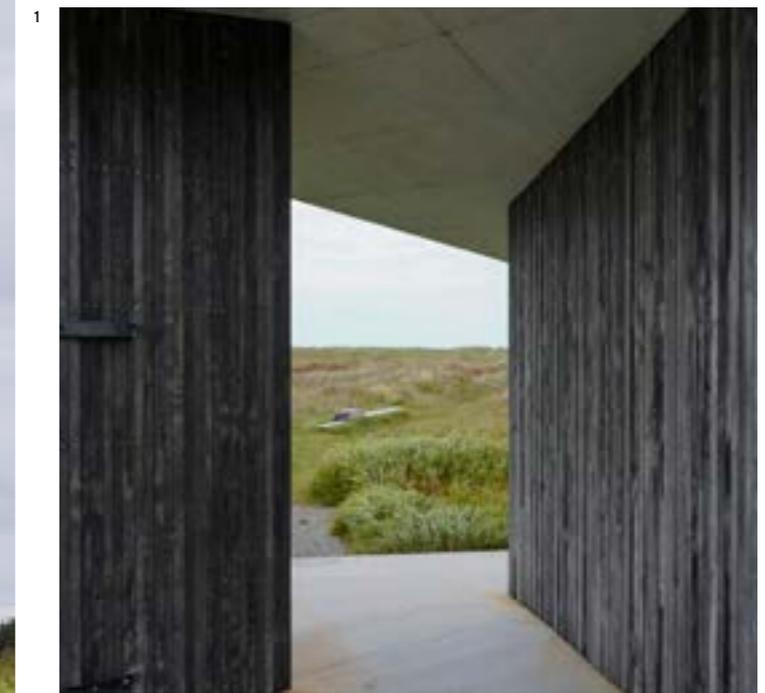
Arkitekt: Lie Øyen arkitekter

Entreprenør: Kvia

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2020

Foto: Fredrik Fløgstad [1,2]



ORRESTRANDA, JÆREN

Toalettbygg, parkering og atkomst til stranden /
Toilettengebäude, Parkplatz und Zugang zum Strand /
Toilet building, parking and access to the beach
Arkitekt: Arkitektkontoret Schjelderup & Gram
Fullført: 2016

Foto: Frid-Jorunn Stabell [1] Fredrik Fløgstad [2]

1



2

BORESTRANDA, JÆREN

Toalettbygg, parkering og atkomst til stranden /
Toilettengebäude, Parkplatz und Zugang zum Strand /
Toilet building, parking and access to the beach

Arkitekt: Lie Øyen Arkitekter as

Entreprenør: Kvia

Rådgivende ingeniør: Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS

Fullført: 2020

Foto: Fredrik Fløgstad [1] Erik Sæther Jørgensen [2]



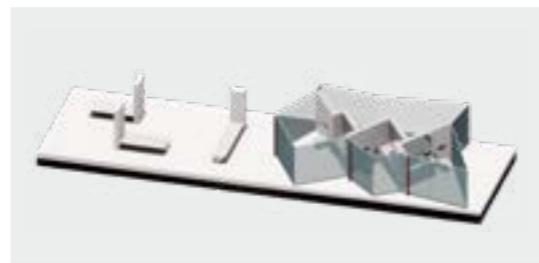
+ SKISSEPROSJEKTER / SKIZZEN / SKETCHES



NO Nasjonale turistveger fortsetter arbeidet med å bygge nye rasteplasser, utsiktspunkter, arkitektur og kunst langs turistvegene i årene fremover. På de neste oppslagene presenteres noen skisser av prosjekter som står for tur. For å finne den beste løsningen vil illustrasjoner og modeller kunne endre seg noe frem til byggestart.

DE Die Norwegischen Landschaftsrouten werden entlang der Touristenstraßen auch in den kommenden Jahren weitere Rastplätze, Aussichtspunkte und architektonisch besondere Bauwerke errichten. Die folgenden Seiten zeigen in Form von Skizzen einige der geplanten Projekte. Im Hinblick auf das Ziel, stets die beste Lösung zu finden, kann es bis zum Baustart noch zu Veränderungen bei den Modellen kommen.

EN Norwegian Scenic Routes will continue its work of building and installing new rest areas, viewing points, architecture and works of art along the scenic routes in the years to come. On the coming pages we present a few sketches of the projects that are next in line. In the search for the best solution, models and illustrations may change somewhat before construction begins.





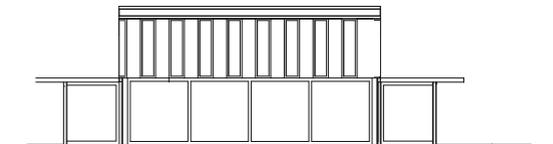
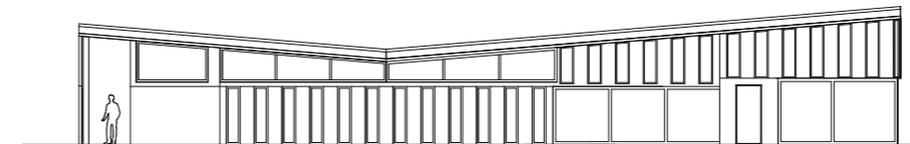
HAMNINGBERG, VARANGER

Toaletter og parkering / Toilette und Parkplatz /
Toilet facilities and parking
Arkitekt: KAP - Kontor for arkitektur og plan as
Rådgivende ingeniør: Procon
Planlagt ferdigstilt: 2024
Illustrasjon: KAP - Kontor for arkitektur og plan as



HAUKLANDSTRANDA, LOFOTEN

Servicebygg og parkering / Servicegebäude und Parkplatz / *Service facilities and parking*
Arkitekt: Arne Henriksen Arkitekter AS
Planlagt ferdigstilt: 2024
Illustrasjon: Arne Henriksen Arkitekter AS





BRUNSTRANDA, LOFOTEN

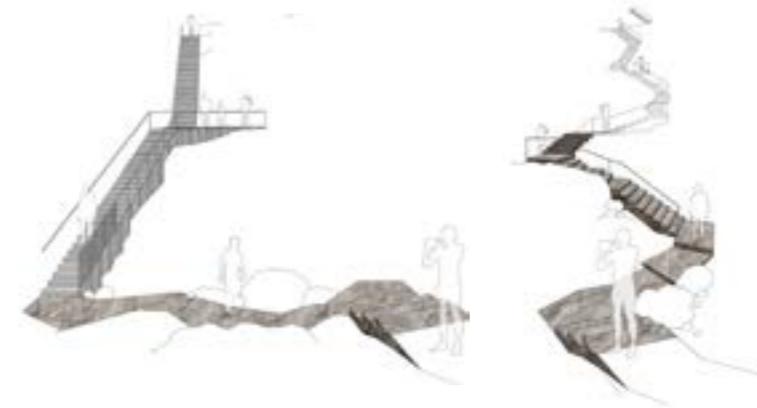
Servicebygg og parkering / Servicegebäude und Parkplatz /
Service facilities and parking
Arkitekt: Studio Vatn / Jørgen Tandberg Arkitektur
Hovedentreprenør: Lofot Entreprenør AS
Planlagt ferdigstilt: 2023
Illustrasjon: Jonas Løland



SJONFJELLET, HELGELANDSKYSTEN

Utsiktspunkt, rasteplass, toalett og parkering /
Aussichtspunkt, Rastplatz, Toiletten und Parkplatz /
Viewpoint, rest area, toilets and parking
Arkitekt: Atelier Oslo
Planlagt ferdigstilt: 2024
Illustrasjon: Atelier Oslo





TORGHATTEN, HELGELANDSKYSTEN

Utsiktspunkt, rasteplass, servicebygg og parkering /
Aussichtspunkt, Rastplatz, Servicegebäude und Parkplatz /
Viewpoint, rest area, servicebuilding and parking

Arkitekt: Atelier Oslo

Landskapsarkitekt: Østengen & Bergo Landskapsarkitekter

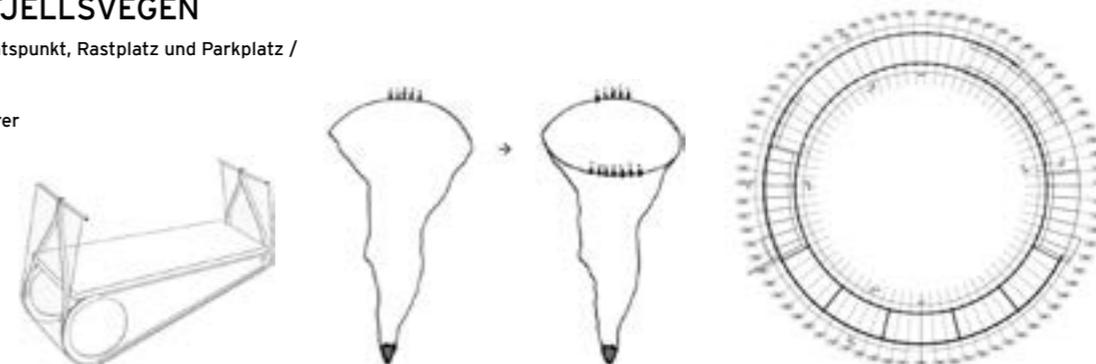
Planlagt ferdigstilt: 2024

Illustrasjoner: Atelier Oslo og Østengen/Bergo AS



JØL BRU, GAMLE STRYNEFJELLSVEGEN

Utsiktspunkt, rasteplass og parkering / Aussichtspunkt, Rastplatz und Parkplatz /
 Viewpoint, rest area and parking
 Arkitekt: 3RW - Jakob Røssvik
 Rådgivende ingeniør: Node rådgivende ingeniører
 Planlegges fullført: 2025
 Illustrasjon: 3RW - Jakob Røssvik



SUNDSHOPEN, HELGELANDSKYSTEN

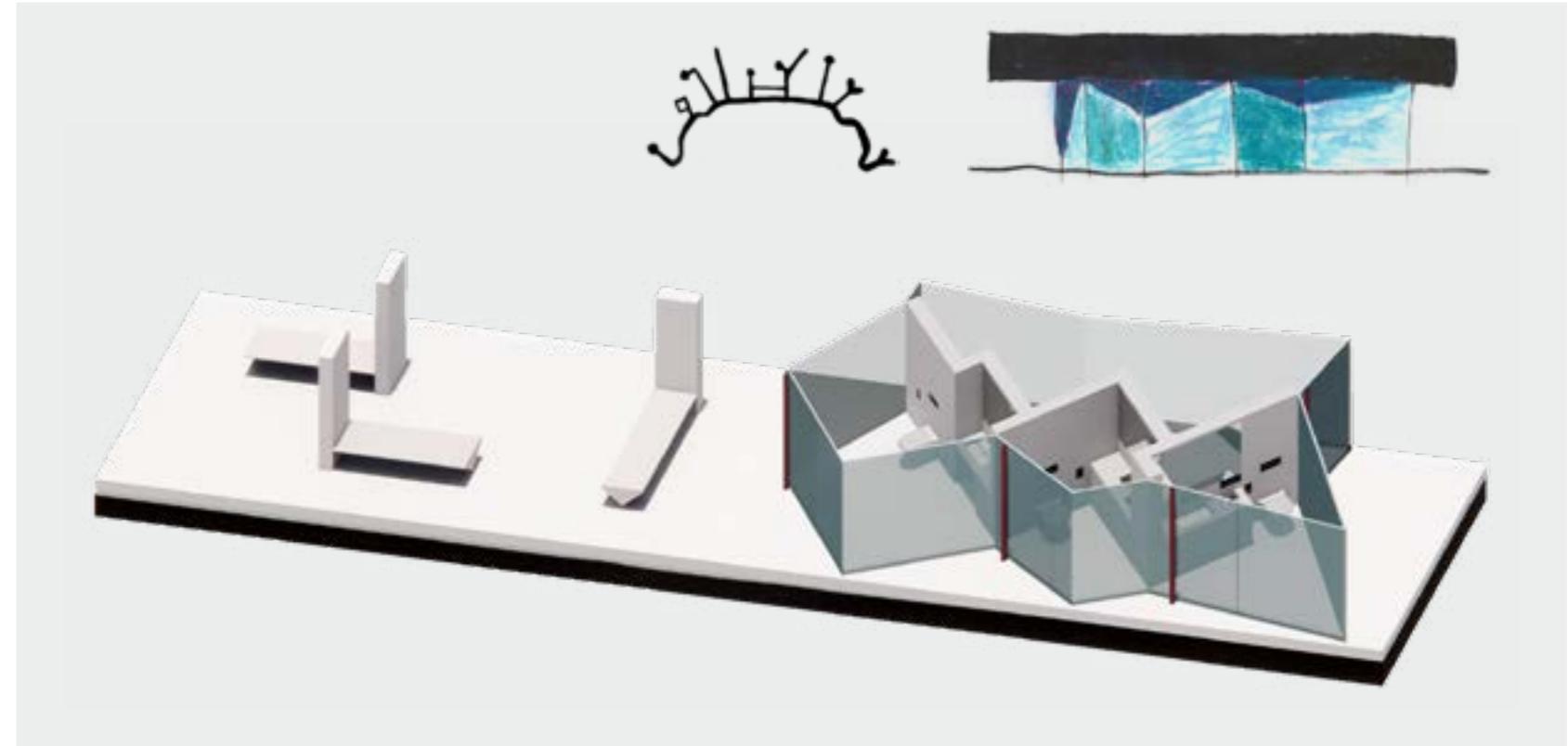
Rasteplass med toalett / Rastplatz mit Toilette /
 Rest area with toilet facilities
 Arkitekt: Rever & Drage
 Planlagt ferdigstilt: 2023
 Illustrasjon: Rever & Drage Arkitekter





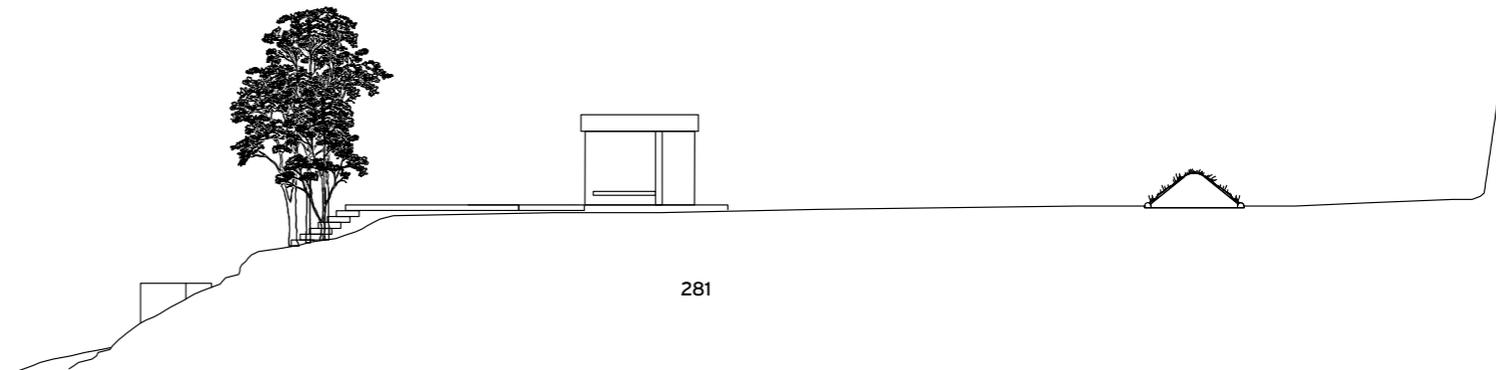
GJENDE II, VALDRESFLYE

Informasjonssenter, kafé og toalett /
Informationszentrum, Café und Toilette /
Information centre, café and toilets
Arkitekt: Knut Hjeltnes sivilarkitekter
Rådgivende ingeniør: Node rådgivende ingeniører
Planlegges fullført: 2023
Illustrasjon: Knut Hjeltnes sivilarkitekter



RØYRNESET, AURLANDSFJELLET

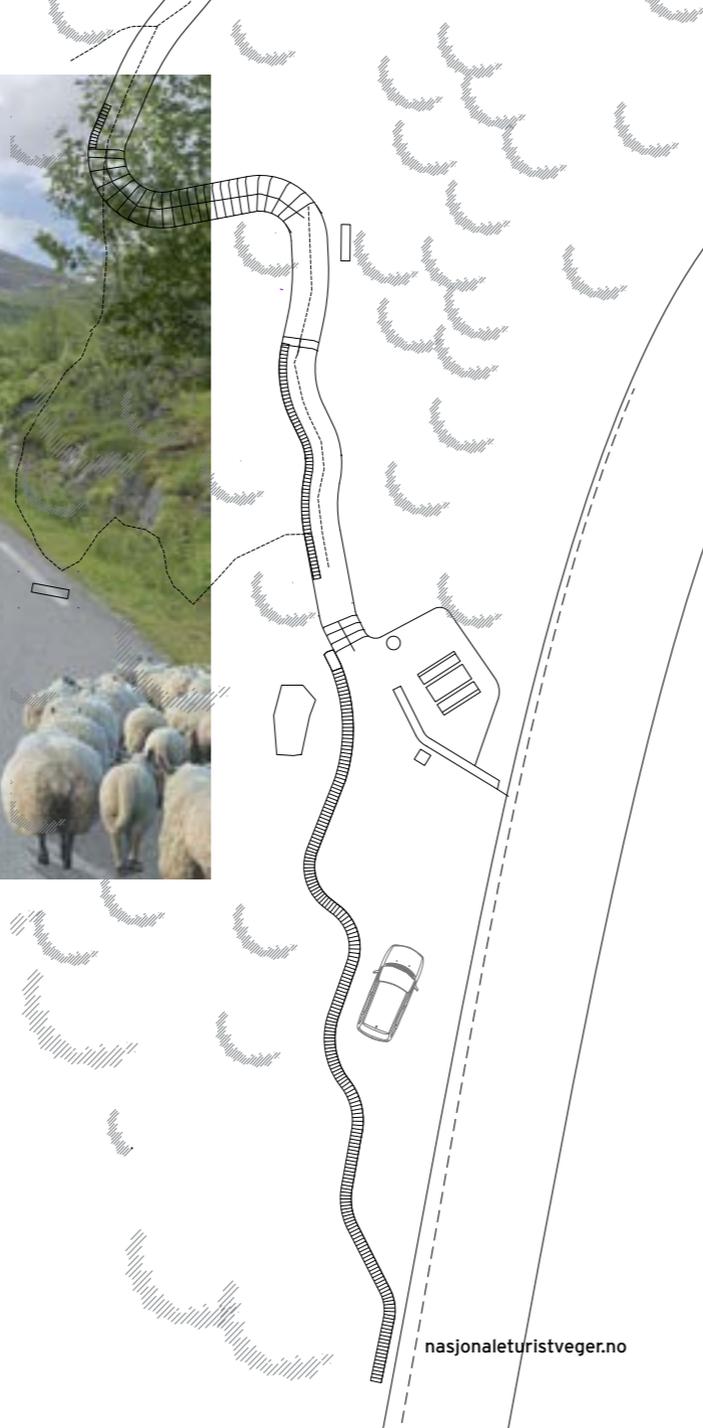
Utsiktspunkt, rasteplass, toalett og parkering /
Aussichtspunkt, Rastplatz, Toiletten und Parkplatz /
Viewpoint, rest area, toilets and parking
Arkitekt: Jensen og Skodvin arkitektkontor AS
Planlegges fullført: 2025
Jensen & Skodvin arkitektkontor





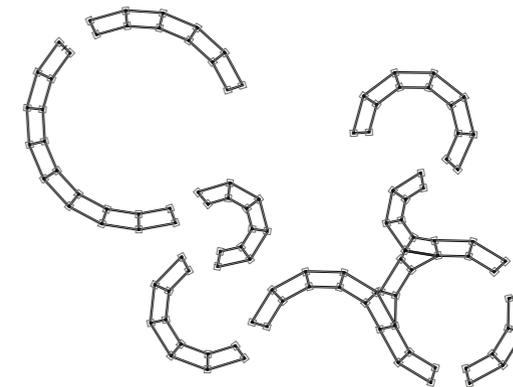
SLUPPEN, AURLANDSFJELLET

Utsiktspunkt og rasteplass / Aussichtspunkt und Rastplatz /
Viewpoint and rest area
Landskapsarkitekt: Østengen & Bergo
Hovedentreprenør: Anleggsgartner Jan Erik Sandal AS
Planlegges fullført: 2023
Illustrasjon: Østengen & Bergo



MÅBØ BRU, HARDANGERVIDDA

Utsiktspunkt og rasteplass / Aussichtspunkt und Rastplatz /
Viewpoint and rest area
Arkitekt: 3RW
Planlegges fullført: 2024
Illustrasjon: 3RW





VØRINGSFOSSEN, FOSSETROMMA, HARDANGERVIDDA

Utsiktspunkter, toalett og gangstier / Aussichtspunkte, Toilettenanlage und Fußwege /

Viewpoints, toilet facilities and paths

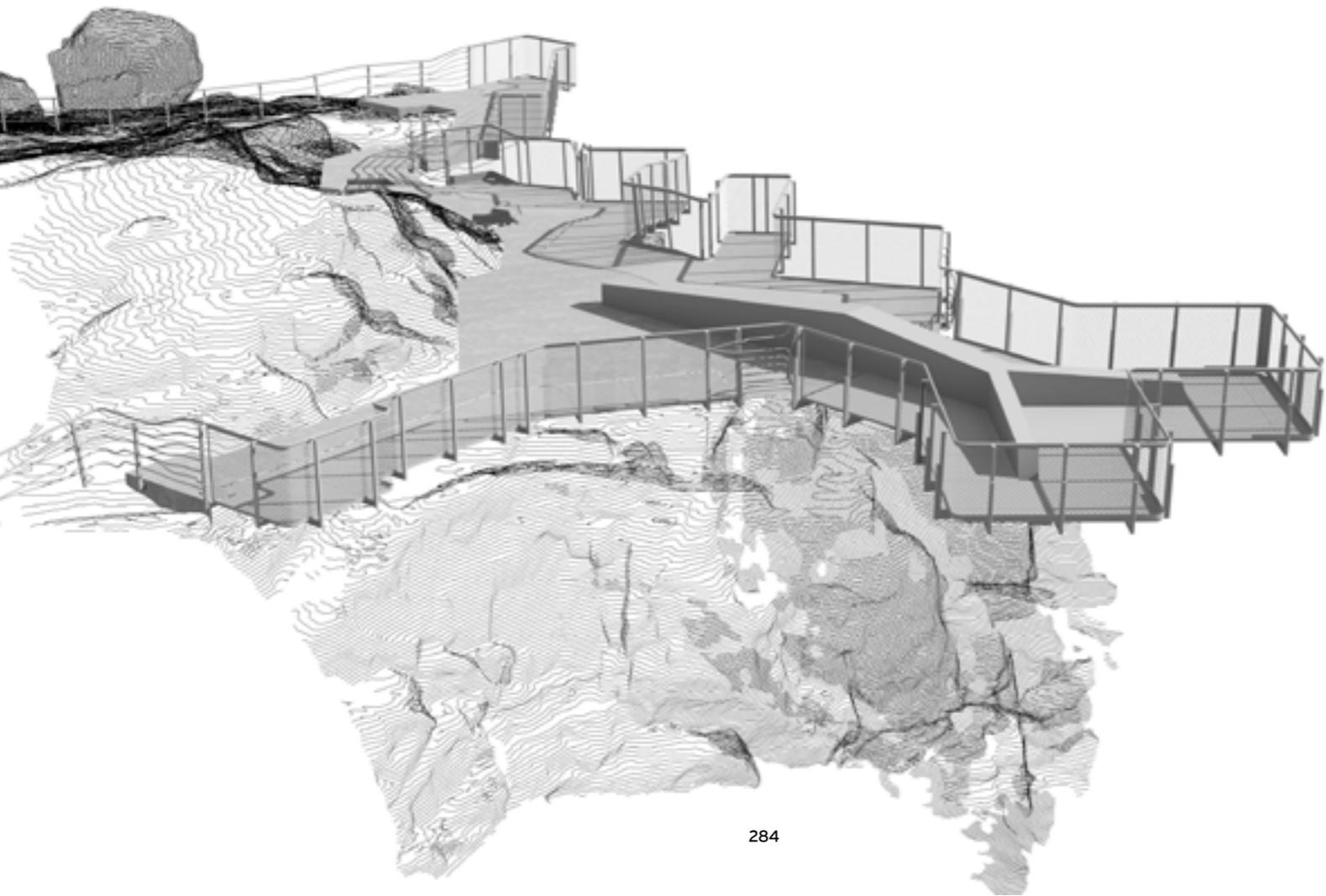
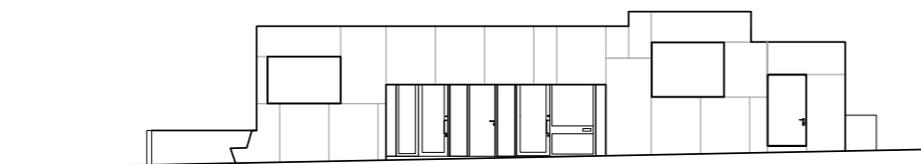
Arkitekt: Carl-Viggo Hølmebakk

Hovedentreprenør: Mesta AS

Rådgivende ingeniør: Dr Techn. Kristoffer Apeland AS

Planlegges fullført: 2024

Illustrasjoner: Carl-Viggo Hølmebakk Arkitektkontor



284



FLESEFOSSEN, RYFYLKE

Utsiktspunkt, rasteplass og toalett / Aussichtspunkt, Rastplatz und Toiletten /

Viewpoint, rest area and toilet facilities

Arkitekt: Haugen/Zohar Arkitekter

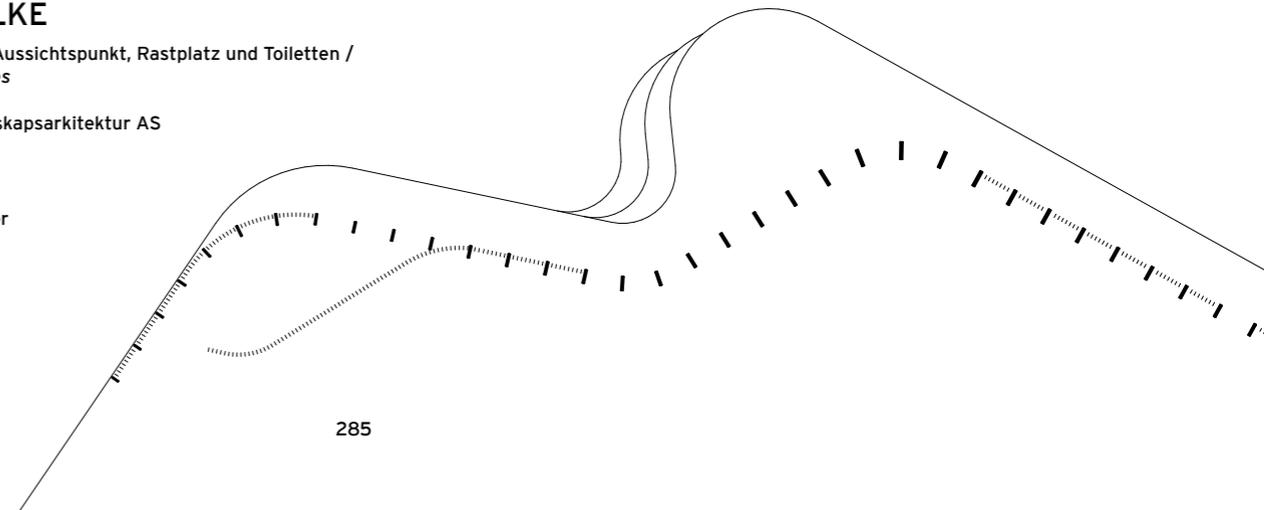
Landskapsarkitekt: Holo & Holo Landskapsarkitektur AS

Hovedentreprenør: BG Suldal AS

Rådgivende ingeniør: Holo Holo AS

Planlegges fullført: 2023

Illustrasjon: Haugen & Zohar Arkitekter



285



MADLAND HAMN, JÆREN

Utsiktspunkt, rasteplass og toalett / Aussichtspunkt, Rastplatz und Toilette /
Viewpoint, rest area and toilet facilities

Arkitekt: Haugen/Zohar Arkitekter

Hovedentreprenør: Hako total as

Rådgivende ingeniør: Holo Holo AS

Planlegges fullført: 2023

Haugen & Zohar Arkitekter



Arkitekt / Architekt / Architect

3RW, 128, 140, 142, 236, 279, 283
70°N Arkitektur, 92, 100
Agraff arkitektur, 72
Arne Henriksen Arkitekter, 273
Asplan Viak, 58, 104, 120
Atelier Oslo, 275, 276
Aurora Landskap, 76
Biotope, 46, 48, 50
Carl-Viggo Hølmebakk Arkitektkontor, 108, 156, 160, 170, 172, 240, 284
Code Arkitektur, 70, 76, 200, 224
Dronninga Landskap, 200
Fortunen Arkitektur, 196, 234
Fur Arkitekter, 72
Margrete B. Friis, 52
Ghilardi+Hellsten Arkitekter, 120
Grindaker, 119, 232
Haga & Grov Sivilarkitekter, 260
Haugen/Zohar Arkitekter, 104, 285, 286
Holo & Holo Landskapsarkitektur, 285, 286
Helen & Hard, 228
Isis, 172, 173
Jarmund/Vigsnæs, 232
Jensen & Skodvin Arkitektkontor, 62, 138, 150, 152, 168, 174, 176, 178, 250, 281
K A P - Kontor For Arkitektur og Plan, 250, 258, 272
Knut Hjeltnes Sivilarkitekter, 144, 184, 188, 192, 280
Landskapsfabrikken, 80, 82, 94, 110
Lie Øyen Arkitekter, 248, 264, 268
LJB, 216, 220
Manthey kula, 88, 94, 108, 122
Morfeus Arkitekter, 82
Multiconsult, 132
Norconsult, 224
Nordplan, 110, 208
Pushak Arkitekter, 58, 60
Reiulf Ramstad Arkitekter, 56, 132
Rever & Drage, 118, 278
Smedsvig Landskapsarkitekter, 128, 140, 142
Schjelderup & Gram, 266
Snøhetta, 98, 112
Studio Vatn, 274
Todd Saunders og Tommie Wilhelmsen, 212
Tupelo Arkitektur, 68
Vardehaugen Arkitekter, 90
Zumthor & Partner (Atelier Peter Zumthor & Partner), 40, 252
Østengen & Bergo landskapsarkitekter, 118, 234, 276, 282

Kunstnere / Kunstler / Artist

Louise Bourgeois, 40
Mark Dion, 216
Matias Faldbakken, 162
Peter Fischli og David Weiss 190
Jan Freuchen, 124
Marianne Heier 204
Roni Horn, 62
Knut Wold, 178



Trælvikosen, Helgelankysten. Foto: Smøtteta/Var Kvaaal

NO Nasjonale turistveger er 18 utvalgte strekninger gjennom det vakreste og mest varierte av norsk natur.

Spektakulære utsiktspunkter, rasteplasser, nyskapende arkitektur, design og kunst går sammen i en helt unik naturopplevelse.

Denne boken kan nytes fra sofaen, og den kan brukes som guide til den optimale turen gjennom et moderne norsk kulturlandskap.



Kjøllien, Hardanger. Hilde Margarete Strangstadstuen

DE Die Norwegischen Landschaftsrouten sind 18 ausgewählte Strecken durch die imposanteste und abwechslungsreichste Natur Norwegens.

Spektakuläre Aussichtspunkte und Rastplätze sowie innovative Architektur, Design und Kunst vereinen sich zu einem absolut einzigartigen Naturerlebnis.

Mit diesem Buch kann man es sich einfach auf dem Sofa gemütlich machen oder es als Guide nutzen für den optimalen Urlaub durch eine moderne norwegische Kulturlandschaft.



Kleivoddien, Andøya. Foto: Trine Kanter Zerwekh

EN *The Norwegian Scenic Routes comprise 18 selected stretches of road passing through some of the most beautiful parts of rural Norway.*

Spectacular lookout points, rest areas, innovative architecture, design, and art combine to create a thoroughly unique experience of nature.

This book can be enjoyed from the sofa or can be used as a guide to the ultimate road trip through the modern Norwegian cultural landscape.



Nasjonale turistveger
Norwegian Scenic Routes

nasjonaleturistveger.no

ISBN 978-82-328-0445-0



9 788232 804450

www.forlagetpress.no

press