

BACHELOROPPGAVE

På hjul gjennom Lærdal – en sykkelrute fra Maristova til Lærdalsøyri.

av
123 Mats Knutsen
103 Vegard Hope

On wheels trough Lærdal- a bike route from Maristova to Lærdalsøyri

Landskapsplanlegging med landskapsarkitektur
PL491
Juni 2016

Avtale om elektronisk publisering i Høgskulen i Sogn og Fjordane sitt institusjonelle arkiv (Brage)

Jeg gir med dette Høgskulen i Sogn og Fjordane tillatelse til å publisere oppgaven (Skriv inn tittel) i Brage hvis karakteren A eller B er oppnådd.

Jeg garanterer at jeg er opphavsperson til oppgaven, sammen med eventuelle medforfattere.

Opphavsrettslig beskyttet materiale er brukt med skriftlig tillatelse.

Jeg garanterer at oppgaven ikke inneholder materiale som kan stride mot gjeldende norsk rett.

Ved gruppeinnlevering må alle i gruppa samtykke i avtalen.

Fyll inn kandidatnummer og navn og sett kryss:

123 Mats Knutsen

JA NEI

103 Vegard Hope

JA NEI

På hjul gjennom Lærdal

-en sykkelrute fra Maristova til
Lærdalsøyri



Forord

Denne bacheloroppgaven er en avsluttende del av studiet Landskapsplanlegging med landskapsarkitektur ved Høgskulen i Sogn og Fjordane. Oppgaven ble valgt i mai 2015 og teller 20 studiepoeng. Da vi skulle velge oppgave var det viktig for oss begge å velge noe som kunne vise vår kompetanse i planleggingsfag, samt vise vår bredde i naturfag. Vi ønsket å skrive en oppgave som kunne vise kunnskapen vi har tilegnet oss i løpet av de tre årene på studiet. Arbeidet med oppgaven har vært en kombinasjon av teori, feltarbeid og kreativ utforming og har vært spennende og lærerikt. Oppgaven ble lagt frem av Leif Hauge (førsteamanuensis v/ Høgskulen i Sogn og Fjordane), en ekte lærdøling som ønsket å sette lys på Lærdal og dens potensiale for sykkelturisme. Vi startet arbeidet med oppgaven høsten 2015 ved å besøke Lærdal og kartlegge ruten og registrere viktige kvaliteter langs ruten. Vinteren 2015/2016 fikk vi intervjuet flere sentrale personer i Lærdal for å få kunnskap og veiledning i arbeidet. Ved oppstart av oppgaven ble vi kjent med prosjektet «Kongeveien over Filefjell». Dette er et prosjekt som i tillegg til opprusting av den kjente kongeveien har utformet en sykkelvei gjennom Lærdal. Vi tok tidlig kontakt med lederen i prosjektet, Jan Adriansen og har hatt jevnlig kontakt gjennom hele prosessen. Dette for at oppgaven vår kan bli et best mulig supplement for det pågående prosjektet. Vi vil svært gjerne få takke:

- Jan Adriansen, prosjektleder i kongeveg-prosjektet for hjelp under hele prosessen med fastsetting av sykkelrute og svar på spørsmål. Hans hjelp har vært avgjørende for oppgaven.
- Odd Helge Bruland for intervju, samt hjelp over mail. Hans velvilje til å hjelpe oss og dele sin kunnskap om Lærdal har vært avgjørende for oppgaven.
- Magne Grøtnebø og Jon E. Tamnes v/ Kulturavdelingen i Lærdal kommune. Vi takker for at dere tok dere tid til å møte oss og dele deres kunnskap. Dette har vært avgjørende for oppgaven.
- Hallvard Trohaug, leder i «Bedriftsnettverket» for nyttige tips og informasjon under intervjuet vårt på Sanden pensjonat.
- Lærdal ferie- og fritidspark for gratis lån av sykkel, slik at vi selv fikk oppleve den flotte opplevelsen av å sykle gjennom Lærdal
- Sist men ikke minst må vi få takke vår dyktige veileder, Leif Hauge for gode og konstruktive tilbakemeldinger.

Sammendrag

Lærdal sin lange historie som knutepunkt mellom øst og vest har resultert i et dalføre med flere generasjoner med veianlegg. E16 går i dag gjennom dalføret og gamle veianlegg står lite brukt. I denne oppgaven ser vi på mulighetene for en sykkelvei på de gamle, mindre trafikkerte veiene nedover dalføret fra Maristova til Lærdalsøyri, og ser på muligheten for en sykkelrute som turistattraksjon i Lærdal. Problemstillingen er:

Har Lærdal potensiale til å bli en ettertraktet sykkeldestinasjon i Norge?

For å svare på problemstillingen har vi kartlagt og beskrevet hovedlinjene av kvalitetene som Lærdal har å by på, både kulturelle og naturskapte. Videre har vi sett på eksisterende sykkelveier som allerede er planlagt og vurdert hvordan vi kan bidra til økt sykkelturnisme, samt tilføre noe nytt til prosessen. På en sykkelturn der rekreasjon står i høysetet er det viktig med sikkerhet langs hele veien, at infrastrukturen er god og samtidig at den rekreative opplevelsen ivaretas.

Vi har lagt frem planforslag for en sykkelrute fra Maristova til Lærdalsøyri.

Planforslaget bygger på et konsept om en turist-rute som går gjennom Lærdal sin mest kjente natur og kultur, der ønsket er at turister skal kunne ha mulighet til å oppholde seg lengst mulig i dalføret. På denne måten ønsker vi å skape mer turismenæring i Lærdal.

Oppgaven tar utgangspunkt i en allerede planlagt sykkelrute, planlagt i regi av «kongeveien over Filefjell». Et prosjektet som har pågått siden 2013. Vi har valgt å ta utgangspunkt i samme rute og komme med forslag til enkelte endringer for å bedre sikkerheten for syklistene. Etter at sykkelruten er blitt fastsatt er det gjort en omfattende registrering av overnattingstilbud, samt flere aktiviteter langs hele ruten. Dette for å kartlegge tilbudet langs sykkelruten og samtidig se om en sykkelrute har potensiale til å bli en turistattraksjon. Videre legges det frem planforslag for sykkelstasjoner og sykkelskilt langs ruten som skal fremme og tilrettelegge for sykkelturnisme.

Tiltakene som legges frem vil samlet sett heve standarden på den eksisterende sykkelveien og gjøre en sykkelvei gjennom Lærdal til en mer attraktiv turistattraksjon enn det den fremstår som i dag. Planforslagene vil gjøre at sykkelveien hever sin kvalitet og fremstår mer brukervennlig.

Innholdsfortegnelse

1. Innledende del	1
1.1 Innledning	1
1.2 Problemstilling	2
1.3 Metode	3
2. Beskrivelse av området	4
2.1 Lokalisering/avgrensning av område	4
2.2 Arealbruk og bebyggelse	5
Samferdsel	5
Kongeveien	6
2.3 Landbruk og kulturlandskap	8
2.4 Vegetasjon og dyreliv	10
2.5 Landformer	13
2.6 Berggrunnsgeologi	15
2.7 Kvantærgeologi	16
2.8 Vann og vassdrag	17
2.9 Vær og Klima	18
2.10 Kulturhistorie	19
2.11 Turisme i Lærdal	21
«Kongevei-prosjektet»	23
Sykkelturisme	24
3. Planforslag	26
3.1 Teori	26
3.2 Konsept	27
3.3 Start og stopp sykkelrute	28
3.4 Planforslag sykkelrute	30
Problemområder	31
Løsningsforslag	32
Ferdig planlagt sykkelrute	55
3.5 Overnatting og aktiviteter langs sykkelruten	56
Overnattingstilbud	56
Aktiviteter	69
3.6 Sykkelstasjoner	88
Generelle bestemmelser	88

Planforslag	89
3.7 Skilting av sykkelrute	102
4. Drøfting	105
5. Litteraturliste	107
<i>Bok/Artikkel/Publikasjoner</i>	107
<i>Håndbøker</i>	107
<i>Nettsider</i>	108
<i>Muntlige Kilder</i>	110
<i>Wms Kartgrunnlag</i>	111
6. Vedlegg	112
<i>Vedlegg 1: Visuell presentasjon av ferdig planlagt sykkelrute:</i>	112
<i>Vedlegg 2: Oversiktskart over aktiviteter, overnattingstilbud, gåturer og sykkelstasjoner langs planlagt sykkelrute.</i>	121

1. Innledende del

1.1 Innledning

Mennesket har alltid hatt et driv til å utforske og ferdes fra et sted til et annet. Enten det er av nysgjerrighet eller nødvendighet. Norge er et vidstrakt land med høye fjell og lange fjorder. De mange byer og tettsteder har vokst opp rundt disse. Ferdsel mellom de ulike landsdelene ble tidlig i historien viktig. Post, handel og ikke minst samkvem mellom tettstedene var nødvendig og var selve grunnsteinen for flere tettsteder. I Sør-Norge pekte Lærdal seg tidlig ut som et naturlig bindeledd mellom øst og vest. Sognefjorden graver seg milevis inn i landet, før dalføret Lærdal fortsetter innover og mot fjellovergangen i øst. Arkeologiske funn gjort i Lærdal og på Hemsedalsfjellet, kan fortelle oss at det har vært menneskelig aktivitet i Lærdal i over 8000 år (*Brugrand, pers. med. 2016*). Fjellovergangen over Filefjell viste seg å være den laveste og dermed tryggeste ferdselsåren mellom øst og vest. Ferdsel gikk dermed herfra og ned dalføret mot Lærdalsøyri (*Eikhaug, Adriansen & Statens veivesen, 2011*) Herfra kunne man komme seg videre til andre steder i Sogn og hadde også tilgang til sjøveien.

I 1793 ble den «*Bergenske kongevei*» bygget over Filefjell og gjennom Lærdal. Veien ble med det den første kjøreveien mellom øst og vest og Lærdal fikk på ordentlig fotfeste som et sentralt og viktig knutepunkt. Veien var enkel og konstruert for hest og kjerre. Den ble bygget gjennom dramatisk og storslagen natur og flere strekninger var konstruksjonsmessig utfordrende (*Norstrand et al, 1993*). Ferdselen nedover dalføret kunne ta flere dager og folk fikk på denne måten oppleve naturen og kulturen i Lærdal på nært hold. En oppgradering av veien ble gjort i 1845 og frem til i dag har flere veianlegg blitt bygget i Lærdal. I dag går hovedveiene E16 fra Lærdalstunnelen og over Filefjell og Fv5 fra Hellerbrui og frem mot Lærdalstunnelen. Dette er moderne veianlegg som er utformet til det formål å komme seg raskest mellom A og B. Veiene har høy fartsgrense og flere lange strekninger er lagt i tunnel.

Lærdal har vokst opp grunnet sin rolle som knutepunkt, men nye og moderne veianlegg har gjort at Lærdal i dag ikke fremstår som et sentrum i Sogn, slik det gjorde for kun 100 år tilbake. E16, Fv5 og andre veianlegg er blitt lagt utenom næringen og sentrale områder i Lærdal.

Hva om Lærdal kan igjen vokse opp som et sentrum, men denne gang et sentrum for turisme? De gamle veianleggene som tidligere har vært hovedferdselsårer og ført hundretusener av mennesker gjennom Lærdalsfjøret står i dag som lite trafikkerte veier. Flere av de gamle veianleggene går gjennom noe av Lærdals mest vakre natur og kultur. En rekreasjonsreise med sykkel på de gamle veianleggene har potensiale til å tilbakeføre den opplevelsen våre forfedre fikk da de beveget seg gjennom det samme dalfjøret.

Rallarveien i Flåm, Aurland har i løpet av flere år vokst seg til å bli en av Norges største turistattraksjoner. Ferdsel på vei gjennom storslått og unik natur har vist seg å være en turistmagnet. Rallarveien ble bygget på slutten av 1890-tallet og blir gjerne omtalt som «*Norges vakreste sykkelvei*». (Fjord Tours, 2016) Sett i forhold til Rallarveien dateres flere av veianleggene i Lærdal tilbake til 1600-tallet. Ferdsel ned dalfjøret på gamle veianlegg vil være en videreføring av en over tusen år gammel tradisjon.

I denne oppgaven har vi undersøkt om forholdene ligger til rette for at også en sykkelvei gjennom Lærdal kan få samme rolle som det Rallarveien har i dag.

1.2 Problemstilling

Har Lærdal potensiale til å bli en ettertraktet sykkeldestinasjon i Norge?

Opgaven vil se nærmere på flere aspekt ved Lærdal sin historie og kvaliteter. Videre skal det kartlegges en sykkelrute fra Maristova til Lærdalsøyri og samtidig kartlegge hvilke kvaliteter som finnes langs ruten, og tilrettelegge for sykkelturisme i form av ulike tiltak.

1.3 Metode

For å danne et godt grunnlag for planarbeidet med sykkelruten har vi beskrevet og registrert viktige kvaliteter i Lærdal gjennom en «beskrivelse av område». Dette setter fokus på de mest sentrale kvalitetene i Lærdal og er viktige for videre planarbeid med sykkelruten.

I plandelen er det planlagt en skiltet sykkelrute, der aktiviteter og overnattinger er kartlagt langs hele ruten. Plandelen tar også for seg sykkelstasjoner som planlegges strategiske steder langs ruten. I drøftingen diskuterer vi hvordan tiltakene våre kan gjennomføres og fremlegger forslag til hvordan planen kan alternativt fullføres i en mindre skala. Drøftingen tar for seg vår konklusjon på problemstillingen som blir presentert innledningsvis i oppgaven.

For å finne svar på problemstillingen har vi brukt en rekke forskjellige metoder. Dette er en oversikt over de metodene som ble brukt i utformingen av oppgaven:

Litteratur: Mye av datainnsamlingen forgikk via nettsider, men vi fant også en del relevant materiale i eldre bøker, brosjyrer og publikasjoner.

Feltturer: Det ble utført flere registreringsturer til Lærdal. Formålet med disse turene var å registrere kvaliteter og negative aspekter med dagens sykkelrute, samt kartlegge aktiviteter og overnattingstilbud. Det ble også arrangert en sykkelstur til området for undersøke inntrykket man får av sykkelopplevelsen. På disse utfluktene ble det også tatt mye bilder langs hele sykkelruten. Tanken bak dette var at vi ville skape en visuell oppgave med mye forklarende bilder.

Intervju: Vi tok kontakt med flere kilder med relevant kunnskap og utførte intervjuer av dem. E-post: Under intervjuprosessen spurte vi flere kilder om det var greit å kontakte dem på e-post visst det var noe vi var usikker på. Dette sa alle ja til og flere uklarheter eller spørsmål har blitt løst på denne måten.

Kart: Kart ble utarbeidet i programmet Arcgis med diverse wms servere som grunnkart. På et område (Borlaug problemområde) var kartgrunnlaget ikke godt nok og derfor ble et eksternt kart georeferert inn. Internettsider ble også brukt for å undersøke reguleringsplaner og eksisterende sykkelrute.

Visualisering: Visualiseringsbilder ble laget i Adobe Photoshop. Bilder med 3d modell ble laget i en kombinasjon av programmene Photoshop og Autodesk 3D Studio Max. Alle visualiseringsbilder er selvproduserte.

Facebook: Nettsamfunnet Facebook ble brukt under hele oppgaven til å dele bilder og tekst mellom gruppe-medlemmer.

2. Beskrivelse av området

2.1 Lokalisering/avgrensning av område

Lærdal er et dalføre i Sogn og Fjordanes indre strøk og er en del av det norske fjord- og dallandskapet innerst i Sognefjorden (Fig.1).

Lærdal kommune strekker seg fra Sognefjorden i vest til Oppland og Buskerud i øst og har et totalt areal på 1342,47 km².

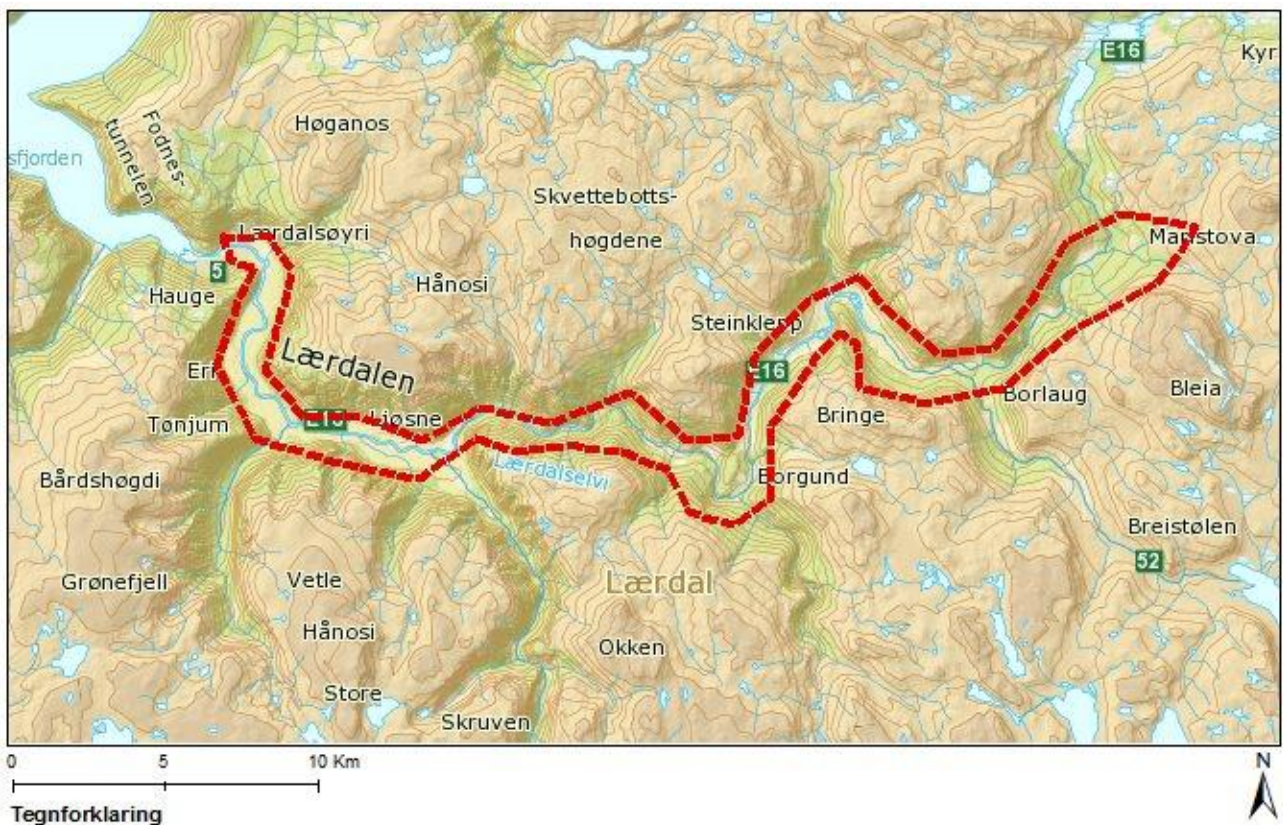
Lærdal kommune grenser mot Aurland i sør, Ål og Hol i sør-øst, Vang og Hemsedal i øst, Årdal i

nord, Sogndal i nord-vest og til Vik i vest (G. Thorsnæs & S. Askheim) Lærdal er i Nasjonalt referansesystem for landskap kategorisert under landskapsregion 23, Indre bygder på Vestlandet.

Typisk for denne regionen er bratte dalsider, omkranset av høye fjell uterodert av isbreer (Pushmann, 2005). Området som oppgaven tar for seg, er den vel 53 km lange dalstrekningen mellom Maristova og Lærdalsøyri (Fig. 2).



Figur 1: Lærdal kommunes plassering på Vestlandet



Figur 2: Områdets avgrensning – dalføret Lærdal

2.2 Arealbruk og bebyggelse

Lærdal kommune har 2172 innbyggere (*Regio, 2016*). Om lag halvparten av disse er bosatt i Lærdalsøyri som er sentrumskjernen i Lærdal og hvor administrasjonssenteret ligger. Her er bebyggelsen mest konsentrert og består av privatboliger (Fig. 4), nærings- og tjenestebygg. Hovedtyngden av bebyggelse starter et stykke fra sjølinjen (ca. 500m), rundt munningen av Lærdalselvi og strekker seg opp til Lærdal sykehus og boligområdet Ofta. Ved sjøkanten er det noe næringsbygg samt en stor campingplass (Lærdal ferie og fritidspark).

Utenfor sentrumskjernen blir bebyggelsen mer spredt og landbruket mer dominerende. Spredte gårdstun med omkringliggende jordbruksareal og stedvis tilknyttet eneboligbebyggelse preger det bebygde areal ellers i dalføret (Fig. 3).



Figur 3: Gårdstun ved Hunderi



Figur 4: Gammel trehusbebyggelse i Lærdalsøyri.

Samferdsel

Lærdal har i århundrer vært et knutepunkt mellom øst og vest i Sør-Norge. Filefjell som Lærdalsfjøret strekker seg opp mot er den fjellovergangen i Sør-Norge som er lavest og tryggest. Ferdsel har derfor foregått over Filefjell, nedover dalføret Lærdal og videre herfra. De første veiene var gangveier og kløvveier. Dette var enkle stier som det finnes få spor av etter i dag. Den eldste gjenværende veistrekningen i Lærdal er kløvveien «Sverrestigen» som går på sørsiden av Klanten, mellom Borlaug og Vindhella. Denne ble etter sigende brukt av Kong Sverre i 1177.



Figur 5: Postveien ved Steine.

Veiforbindelsen mellom øst og vest fikk større betydning med tiden. Veiene var viktig for handel,

samkvem, post og ikke minst statlige interesser der embetsmenn og soldater måtte kunne ferdes trygt mellom øst og vest. Den første organiserte veien i Lærdal var den «*Bergenske postvei*» som kom rundt år 1624. Det ble etterhvert stilt krav til en viss veistandard. I 1767 ble veiene utbedret og oppgradert. Rester av disse veistrekningene finnes på Steine (Fig. 5) (*Brugrand, per. med. 2016*). Veiene var enkle og konstruert for hest og slede. I 1624 ble det også vedtatt å bygge offentlige kjøreveier i Norge. Argumentasjonen var at transportevnen på hjulredskap var fem ganger større enn på slede (*Norstrand et al, 1993*). Lærdal sin strategiske plassering for ferdsel mellom øst og vest gjorde at kjørevei ble vedtatt rundt 170 år senere.

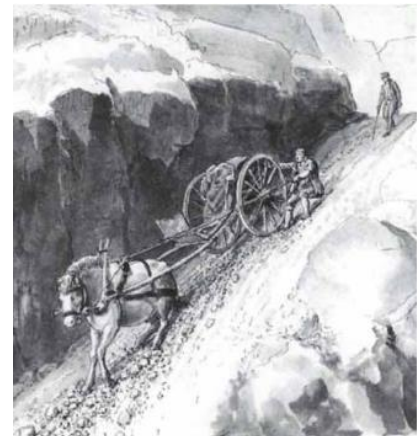
Kongeveien

I 1793 stod «*Den Bergenske kongevei*» over Filefjell og ned dalføret Lærdal ferdig. Dette ble den aller første kjøreveien for hestekjøretøy mellom øst og vest. Dette var en oppgradering av de eksisterende veiene, endringer av enkelte traséer og var en stor nasjonal satsing. Prosjektet var krevende og veiene ble bygget av lokale bønder, husmenn og militæret. Generalveimester i Bergen stift, major C.J Hammer hadde ansvar for veien på vestsiden av veistrekningen. Han slo i 1797 fast at: «*man nu med Kjerre eller Vogn kan kjøre over de Steder hvor forðum var Livs Fare med løs Hest at passere*» (*Norstrand et al, 1993, s.2*).

De trange partiene i Borgund var spesielt utfordrende under utbygging av veien. I 1793 ble den første veien gjennom Vindhella åpnet. Denne strekningen skulle erstatte Sverrestigen som ikke egned seg for hest og kjerre. Veien som ble bygget var bratt med en stigning på 25 % og var vanskelig å ferdes på (Fig. 6). Veimesterne hadde det «*franske prinsipp*» til grunne for veibyggingen, noe som betydde rette, lange veistrekninger (Fig. 8). Etappen gjennom Galdane var også en stor utfordring. Denne veistrekningen var regnet som «*..Den vanskeligste Vej, som kan findes i noget Land*». Som biskop Pontoppidian sa i 1749 (Fig. 7) (*Norstrand et al, 1993, s. 6*) Denne strekningen står fremdeles den dag i dag (Fig. 10).



Figur 6.: Kongeveien i 1793 gikk rett ned Vindhella.



Figur 7: Bilde lånt fra forrapporten: "kongevegen og Filefjell" (Eikhaug, Adriansen & Statens veivesen, 2011). Bildet illustrerer kongeveien gjennom Galdane.

En utbedring av kongeveien etter bestemmelser angitt i veiloven fra 1824, ble utført rundt 1845 og blir omtalt som den «*Bergenske hovedvei*». Dette var utbedringer på kongevei-strekninger og enkelte endringer av traséer. Det ble lagt ny vei over Vindhella og Vindhellaveien med de karakteristiske svingene ble bygget (Fig. 9). Veiene gjennom Galdane og Vindhella står i dag som viktige kulturelle samferdselsspor i landskapet. Begge disse veistrekningene ble i 2009 fredet av Riksantikvaren og vernet i Nasjonal verneplan for veier, broer og kulturminner. Veien er i dag ikke en sammenhengende veistrekning, men består av stedvis enkelte partier. De lengste og mest intakte strekningene finnes hovedsakelig ved Galdane, Borgund, Vindhella og Brattebakken (*Brugrand, per. med. 2016*).



Figur 8: "Det franske prinsipp". Kongeveien kommer fra Filefjell og ned mot Maristova.



Figur 9: Vindhella-svingene som ble bygget under opprustningen av kongeveien i 1845.



Figur 10: Kongeveien gjennom Galdane fra 1793.

Senere er flere veier blitt bygget og opprustet. Det går i dag minst 5 generasjoner med veianlegg gjennom Lærdal som man stedvis kan skille. Noen intakte og moderne, andre bare spor etter. I 1843 stod også kjøreveien over Hemsedal ferdig og ble enda en viktig ferdselsåre mellom de to landsdelene.

Lærdal er fremdeles en viktig hovedferdselsåre mellom øst og vest. I dag foregår ankomsten til Lærdal via RV5 fra vest eller E16 i øst. Ved Borlaug fortsetter E16 over Filefjell, mens Rv52 tar av over Hemsedalsfjellet til Gol. I 2001 ble arbeidet med utbedring av E16 startet og mesteparten av strekningen ble fullført i 2014 (*Throsnæs & Askheim, 2016*). Den «nye» E16 går nærmest parallelt med den «gamle» E16, som nå heter FV630. FV630 og andre, tidligere hovedveier er i dag lite trafikkert og brukes hovedsakelig som fylkesveier, kommuneveier, adkomstveier m.m.

2.3 Landbruk og kulturlandskap

Lærdal har en lang landbrukshistorie. Gårdsbruk som dateres tilbake til yngre steinalder på Spangelo, og tun og kaupang i Nordre Bjørkum som dateres til år 800 vitner om lang kontinuitet (*Brugrand, per. med. 2016*). Gamle gårdstun finnes i dag oppover hele dalføret. Det gunstige klimaet, grunnforholdene og den brede dalbunnen flere steder i Lærdal gir gode forutsetninger for jordbruk og preger derfor landskapsbildet helt fra Lærdalsøyri til Maristova. Landbruket dyrker hovedsakelig korn, grønnsaker, poteter og i senere tid har også bær og moreller blitt satset på og blitt en merkevare fra Lærdal (Fig. 11 & 12).



Figur 11: Bringerbærranker ved Nygard.



Figur 12: Morelltrær i blomstring ved Voll. Bildet er tatt tidlig i Mai.

Den største konsentrasjonen av jordbruksområder finner man i områdene Lærdalsøyri – Bjørkum og Borgund – Borlaug. Jordbruksarealet består av moderne fulldyrket åker og beitemark/slåttemark. Noe skogbruk er utbredt, med tømmerutvinning for privat bruk og salg. Flere steder finnes spor etter gamle høstingsskoger med styvingstrær. Lærdal har også et allsidig dyrehold, hovedsakelig dominert av sau og storfe, men også geit og gris (*Aspevik & Hovland, 2009*).

Sauen er et vanlig syn langs hele dalføret og hjelper til med å holde kulturlandskapet ved like (Fig. 13). Jordbruksareal har blitt skjøttet og holdt i hevd i generasjoner av mennesker og beitedyr. Dette har medført at store deler av lærdalsfjøret preges av ulike kulturmarkstyper - flere av dem artsrike. kulturmarker ved Molde (Fig. 14), Ljøsne, Galdane og Grimsøyini er markert som utvalgte naturtyper som betyr at typen er enten truet, viktig for en eller flere prioriterte arter, har en vesentlig andel av sin utbredelse i Norge, eller det er internasjonale forpliktelser knyttet til naturtypen (*Miljødirektoratet, 2016*). Forøvrig finnes det hagemarker, naturbeitemarker m.m. (*Fylkesatlas, 2015*).



Figur 13: Sauer beiter tidlig i Mai på Mjelde. Morelltrær i bakgrunnen.



Figur 14: Artsrik slåttemark på Molde. Området har status som utvalgt naturtype.

Spor etter jordbruket finnes overalt i dalføret i form av nåværende og tidligere drift. Flere steder finner man vanningsveiter som ledet fjellvann og vann fra Lærdalselvi nedover til gårdsbruk som trengte kunstig vanning. Ved Ljøsne finner man veitevanningssystem (Ljøsnaveti) fra rundt 1865-1895. Hustufter etter gamle setre og gårdshus, samt gamle steingjerder finnes flere steder (Aspevik & Hovland, 2009) (Fig. 16). Laksetrappet ved Sjurhaugen ble bygget for å få laksen til å komme lengst mulig opp i elveføret, slik at bønder lengre oppe i dalen kunne få nytte av ressursen. Terskler er bygget flere steder for å forbedre fiskemulighetene (Hauge, per. med. 2016) (Fig. 15).



Figur 15: Lakseterskler ved Bjørkum.



Figur 16: Bildet er tatt ved Hauge og viser en gammel steinmur til kirkegården på Hauge.

2.4 Vegetasjon og dyreliv

Store deler av Lærdal befinner seg i sørboreal vegetasjonssone. Denne karakteriseres av dominerende barskog, store arealer med oreskog og høymyr, og består av edelløvskog og tørrengvegetasjon. Typisk for sonen er sterkt innslag av arter med krav til høye sommertemperaturer. Oppover mot Maristova går vegetasjonssonen gradvis over til mellomboreal sone. Barskog dominerer, og typisk lavurtgranskog har høydegrensene i denne sonen.

Det samme gjelder velutviklet gråor-heggeskog og en rekke varmekjære samfunn og arter (Moen, 1998). Vegetasjonsseksjonen er 01 Svakt oseanisk og plantefloraen består både av suboseaniske og kontinentale planter (Bøthun, 2003).

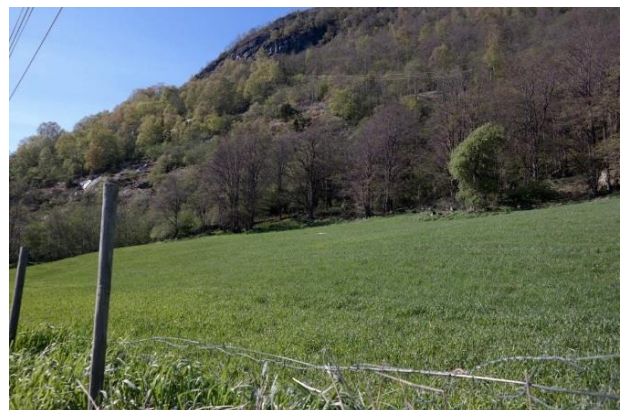
Dalbunnen er hovedsakelig dominert av ulike kulturmarker. Fjellsiden er dominert av blandingskog der bjørk, hegg og einer dominerer med noe innslag av barskog (Fig. 17). I de mer kupertene områdene i dalføret råder skogen med løvskog og innslag av bartrær. Dette gjelder hovedsakelig områdene Ljøsne – Borgund og Borlaug – Maristova. I området Ljøsne-Borgund finnes også flere områder med edelløvskog (Fig. 18). Langs hele dalføret finnes det viktige og prioriterte naturtyper (Fig. 21 & 22), som gammel barskog ved Sælthunåsen, fuktenger ved Vettei, rik edelløvskog ved Nedre Skori – Hellenen og Galdane mfl. (Fylkesatlas, 2015). Ved Husum ligger Husum naturreservat. Dette har til formål å verne urørt skogområde med rik edelløvskog og spesielle naturtyper (Lovdata, 2009) (Fig. 19).



Figur 17: Bjørk og einer klammer seg fast i fjellveggene. Bildet er tatt ved Hauge.



Figur 18: Edelløvskog i Galdane.

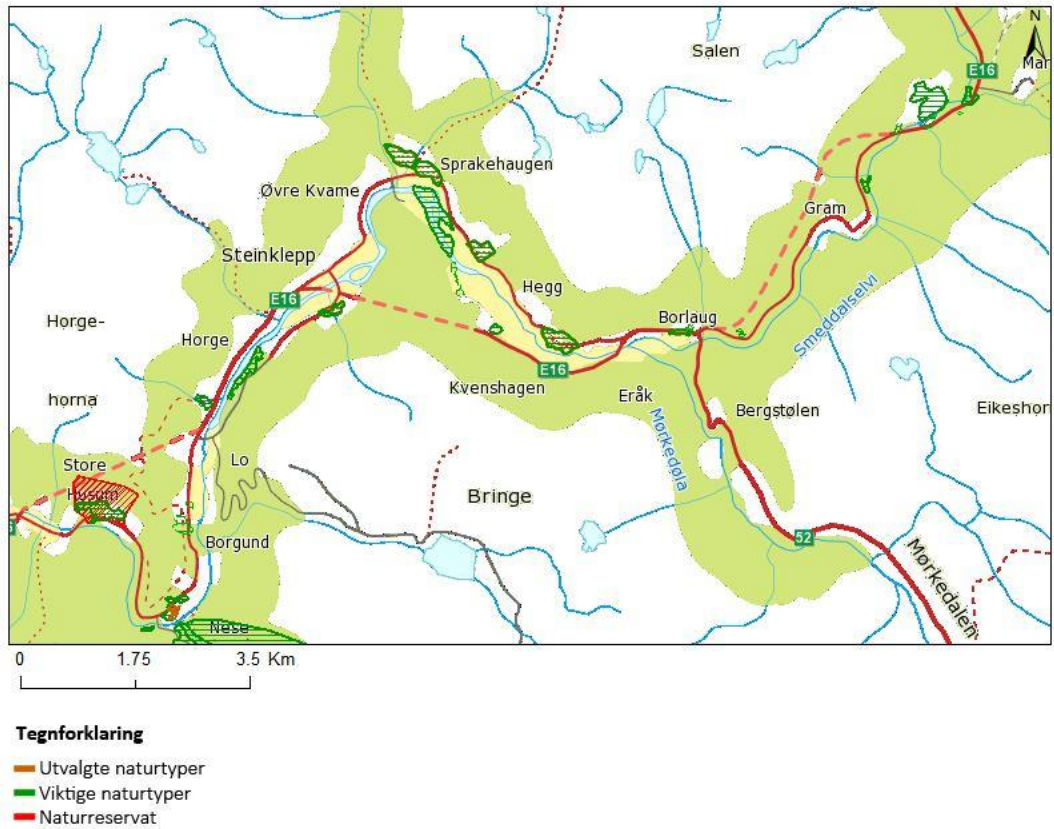


Figur 19: Husum naturreservat.

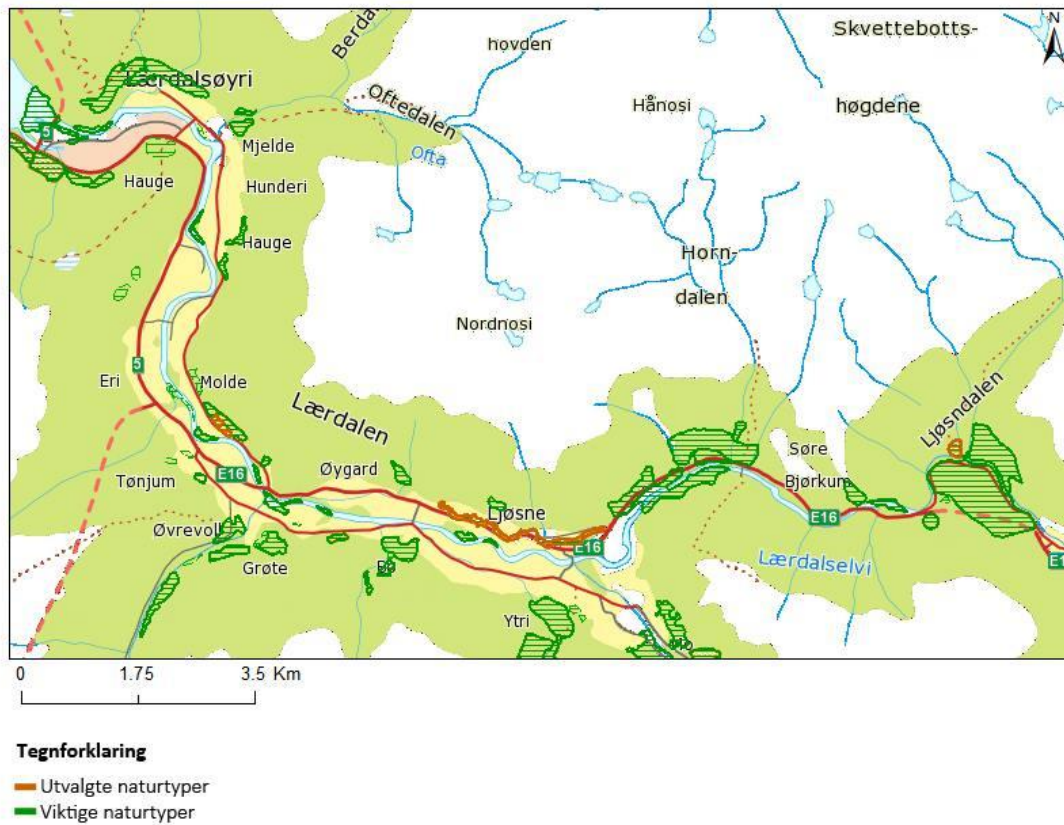
Skogsområdene langs fjellsidene, nærheten til høyfjellet og områder i kupert terreng gir gode leveområder for dyrelivet. Lærdalsfjøret har blant annet en rik fugle-fauna, og en stor hjortebestand som er en attraktiv jaktressurs. Lærdalselvi er rik på ørret og viden kjent for laksebestanden og blir omtalt som «Dronningen blant lakseelver» (Fig. 20). Laksen kommer inn ved elvemunningen i Lærdalsøyri og svømmer opp mot Sjurhaugsfossen (*Sælthun, per. med. 2016*).



Figur 20: Fluefiske på laksen i Lærdalselvi er kjent langt utenfor Norges grenser. Bildet er lånt med tillatelse fra Neteland Productions.



Figur 21: Oversiktskart over viktige naturtyper. Maristova - Husum



Figur 22: Oversiktskart over viktige naturtyper. Husum - Lærdalsøyri

2.5 Landformer

Isbreene har sammen med Lærdalselvi formet landskapet til det vi ser i dag (Fig. 26).

Den overordnede landformen gjennom store deler av Lærdal er det karakteristiske dallandskapet med høye, bratte fjell. Dalføret stiger gradvis østover fra Sognefjorden i vest og opp mot Filefjell og Hemsedalsfjellet i øst. Fra Lærdalsøyri og oppover dalføret mot Ljøsne er dalbunnen bred og flat, mot de bratte og høye fjellveggene (Fig. 23). Fra dalbunnen og opp mot fjellsidene samles

skredmasser som danner skråninger opp mot fjellveggene (Fig. 25). Fjellveggene er flere steder bratte og dramatiske, enkelte steder fri for vegetasjon.

Fra Ljøsne og opp mot Borgund er terrenget mer kupert. Dalbunnen blir trangere og skaper et mer ulendt og bratt terreng (Fig. 24). Videre fra Borgund og opp mot Borlaug slakker terrenget av igjen og dalbunnen blir bredere og flater noe ut. Fjellveggene er slake og fjelltoppene er synlige fra dalbunnen med sine avrundede former. Fra Borlaug og opp mot Maristova er terrenget igjen bratt og kupert. De slake fjellveggene lengre nede i Borgund blir erstattet med krappe fjellvegger. Ved Maristova åpner landskapet seg opp og man er nesten oppe på høyfjellet.

Fjellene Eriåsen, Hynjahovden, Etreåsen, Bleia mfl. står som naturskapte landemerker i dalføret. De høye fjellene mot dalbunnen gjør at relieff (høydeforskjell) er stor de fleste steder i Lærdalsføret.

Lengre oppe i dalføret mot høyfjellet og Maristova er relieff mindre. Sett som tverrsnitt er Lærdalsføret en karakteristisk U-dal. Lengdeprofilen vil være trappetrinnsformet.



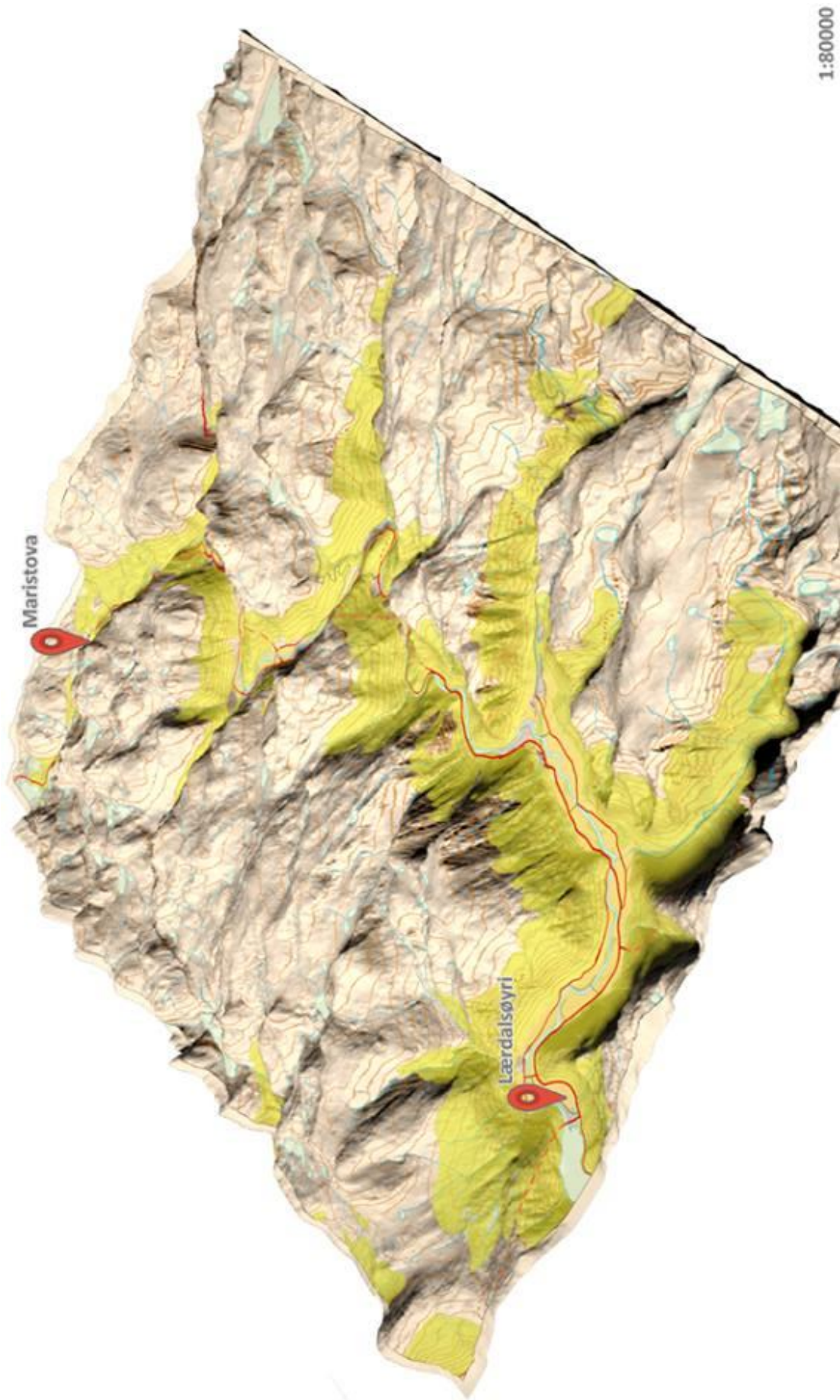
Figur 23: Bildet er tatt ved Hauge, Lærdal. Bred dalbunn med høye bratte fjell som omringer dalbunnen. Lærdalselvi råder i store områder.



Figur 24: Bildet er tatt ved Koret, Galdane. Bildet illustrerer den smale dalbunnen der Lærdalselvi råder, mot de bratte og kupert fjellveggene.



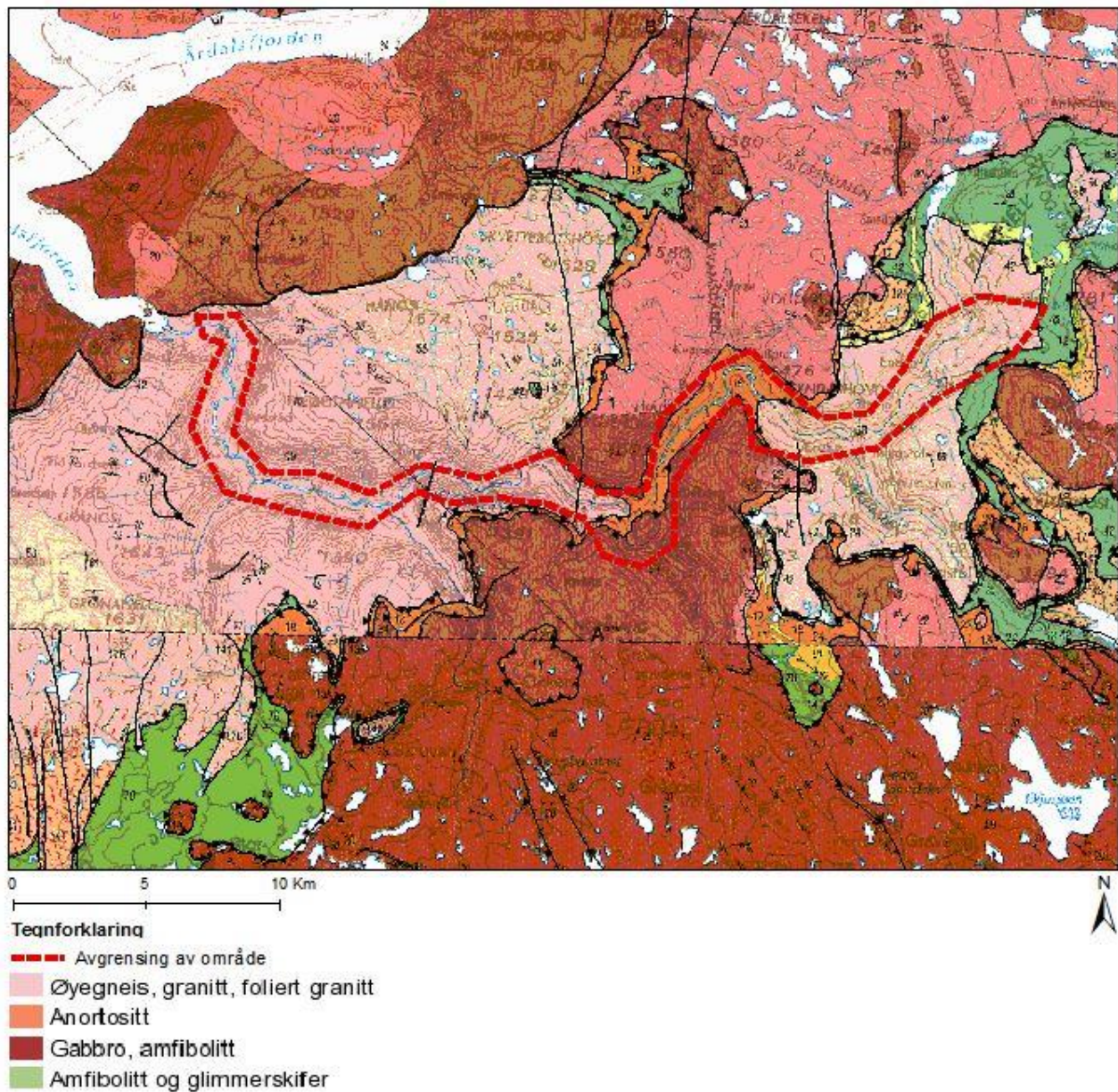
Figur 25: Bildet er tatt ved Færestad, Lærdal og viser skredmasser opp mot fjellveggene.



Figur 26: 3D- modell som viser dalføret Lærdal.

2.6 Berggrunnsgeologi

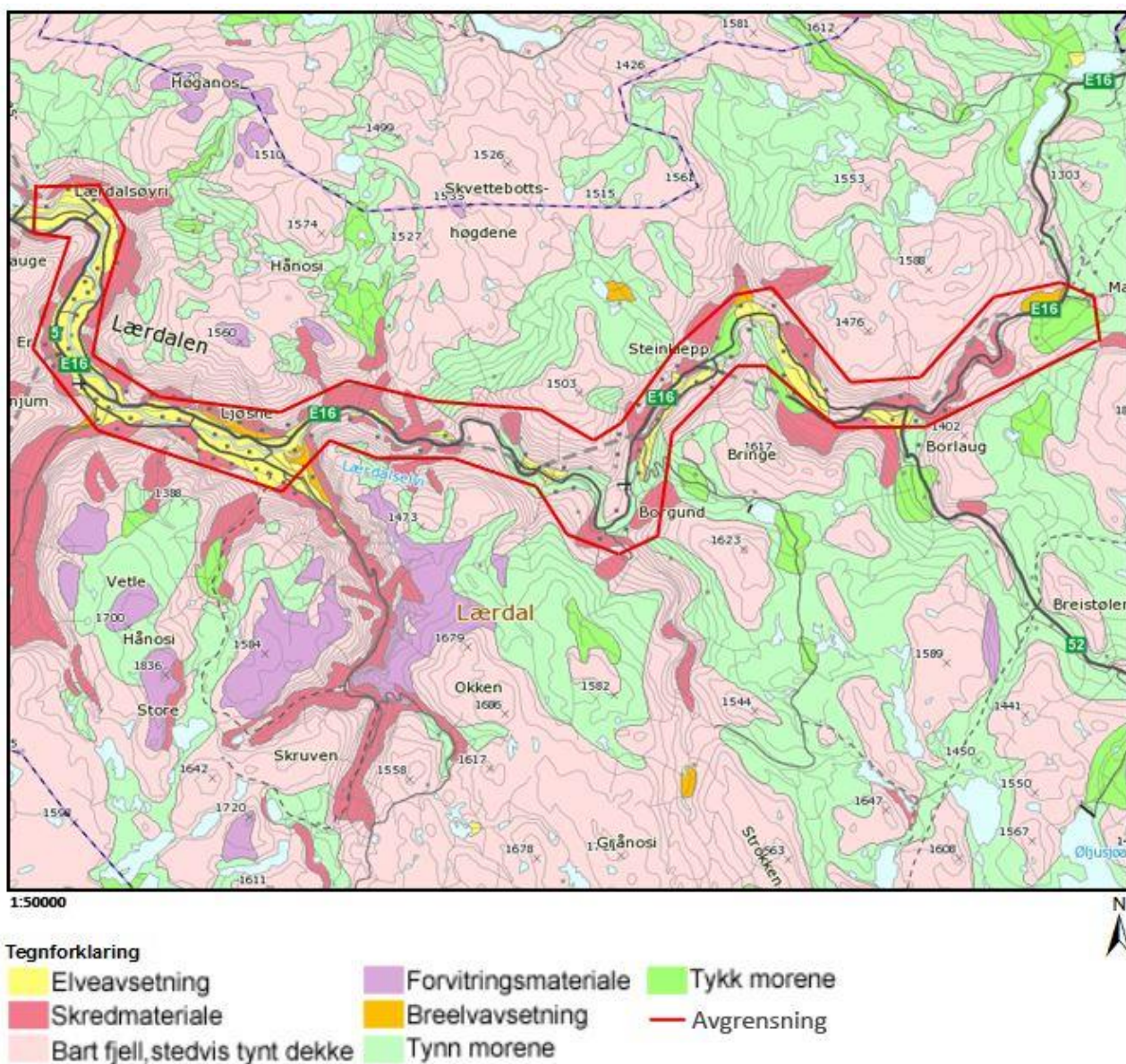
Berggrunnsgeologien er komplisert, men er hovedsakelig bygget opp av grunnfjellsbergarter. Langs hoveddalføret ligger det største området med grunnfjell med overliggende, sterkt omdannet, kambrosilursk skifer (Fig. 27). Flere steder finnes det sterkt omdannet skyveforkastninger (Hauge & Austad, 1989).



Figur 27: Berggrunnskart.

2.7 Kvartærgeologi

De nederste 6 kilometerne av Lærdal består av store marine løsmasseavsetninger og elveavsetninger (Fig. 28). Løsmasser fra fjell og rasmateriale forekommer også og er godt synlig langs fjellveggene. Flere steder finnes store forekomster av grus og sand, spesielt i nederste del av dalføret og med grusterrassene ved Ljøsne (Hauge & Austad, 1989).



Figur 28: Løsmassekart.

2.8 Vann og vassdrag

Lærdalselvi er et sentralt element i Lærdal. Elven er stor, kraftig og renner nedover hele dalføret. Elven gjør krav på store areal og gir begrensninger, men også livsgrunnlag. Elven har sitt utspring på Filefjell og Hemsedalsfjellet. Herfra og nedover er helningen i terrenget relativt bratt og elven kaver seg gjennom trange juv nedover dalføret. Ved Borlaug slakker terrenget av og elven meandrerer seg sakte nedover i landskapet mot Borgund sentrum og

«Borgundsfjorden». Fra Borgund, gjennom Galdane og ned mot Bjørkum er helningen i terrenget igjen bratt og elven renner nedover i trange juv i kupert terreng. Ved Sjurhaugsfossen har elven stor fart og renner gjennom trange gjel. Ved Bjørkum og nedover mot Ljøsne avtar helningen i terrenget og elven meandrerer nedover dalføret mellom jordbruksmarker og bebyggelse (Fig. 29). Elvesletter finnes flere steder (Fig. 30). Elven renner ned mot Lærdalsøyri og munner ut i Lærdalsfjorden og Sognefjorden. De høye omkringliggende fjellene tilfører også vann ned i dalen via mindre elver. Flere steder dannes fossefall langs fjellveggene, eksempel: Soknifossen, Bøa-fossen, Stødna-fossen (Fig. 31). Vannet går i mindre sideelver og bekker før de går inn i Lærdalselven og vannet føres nedover.



Figur 29: Bildet er tatt på Stuvane, Ljøsne. Lærdalselvi er kraftig, bred og kaver seg nedover dalføret.



Figur 30: Bildet er tatt på Ofra og viser en elveslette som er sedimentert avsatt fra elven.



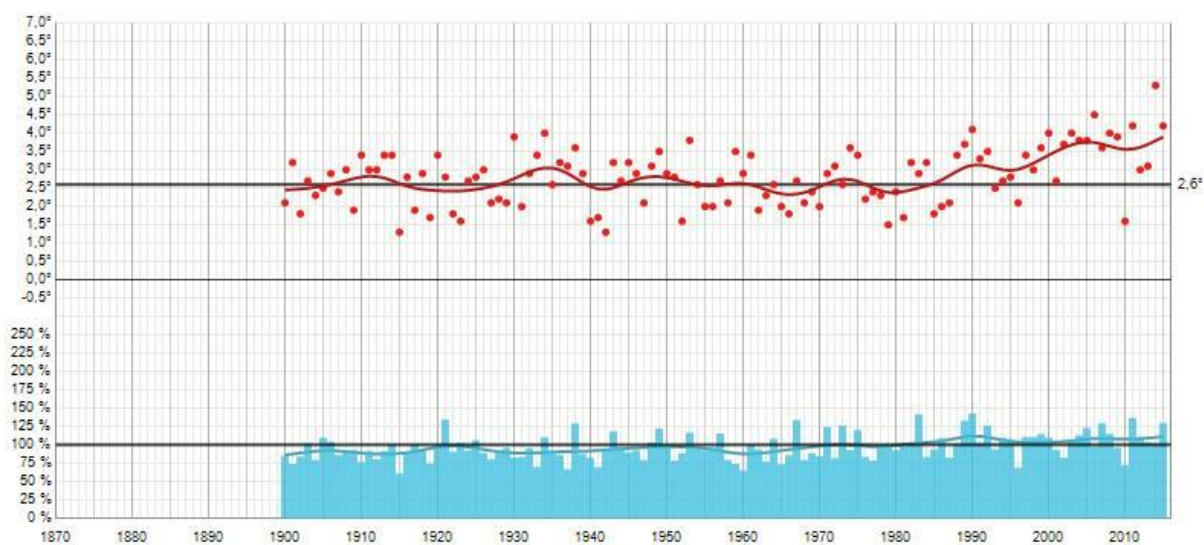
Figur 31: Lærdal har mange spektakulære fossefall. Som her ved Stødna-fossen. Bildet er tatt på Øyabru like ved Lærdal sjukehus.

2.9 Vær og Klima

Lærdal har et svært tørt klima med omlag 420-600 mm. årlig nedbør. Nedbørnormalene (1961-1990) er for Moldo like øst for Lærdalsøyri 491 mm. årlig. Borgund stavkirke (407 moh.) 510 mm, og Maristova (816 moh.) 714 mm. Øvre Ljøsneområdet med Saltkjelen er det tørreste på Vestlandet og blant de tørreste i Norge (Fig. 32) (Yr, 2015). De høye fjellene i Lærdal fører til at vinterhalvåret har lite sollys og temperaturen er kjølig. Flere steder i dalføret kan være uten sol i opptil 6 måneder. I sommerhalvåret snues dette til det motsatte og Lærdal blir en grønn, frodig dal med gode solforhold og høye temperaturer (Fig. 33) (Hauge, pers. med. 2015).



Figur 32: Kunstig vanning tidlig i Mai ved Sanden, Voll.



Grafen viser langtidsstatistikk for temperatur og nedbør for hele året.

Temperatur: Prikkene viser gjennomsnittlig middeltemperatur. Linjen er en utjevning over 10 år. Normalen (se forklaring over) vises som en tykk horisontal strek.

Nedbør: De blå stolpene i bunnen av bildet gir en indikasjon på hvor mye nedbør som har falt sammenlignet med normalen — tegnet som en tykk strek over stolpene. Linjen er en utjevning over 10 år.

Figur 33: Statistikk over temperatur og nedbør for Lærdalsøyri målestasjon.

2.10 Kulturhistorie

Lærdal har vært påvirket av mennesker i lang tid og har en lang kulturhistorie. Dalføret har vært attraktivt av flere grunner: ypperlig jordbruksareal, nærhet til kysten og ikke minst: Lærdal sin rolle som knutepunkt mellom øst og vest.

Et av de eldste og best bevarte kulturminnene i Lærdal er Borgund stavkirke som ligger ca. 30 km øst for Lærdalsøyri. Denne kirken regnes som den best bevarte av våre gjenværende stavkirker fra



Figur 34: Borgund stavkirke

middelalderen i Norge (Fig. 34). Kirken dateres til perioden 1150-1200 og er vernet (Thune, 2015).

Langs veiene var det i gamle dager vanlig med flere «skysstasjoner». Dette var gjestgiverier/vertshus for gjennomreisende i Lærdal som gjerne var embetsmenn, soldater, postmenn m.m. Vertskapsrollen antas å være tusenvis av år gammel (Brugrand, pers. med. 2016). Det eldste skriftlige beviset på et vertshus i Lærdal er Maristova. Denne dateres tilbake til 1300-tallet, men antas å være enda eldre. Maristova vokste seg stor etter at kongeveien i 1793 ble lagt gjennom tunet. I 1888 ble det første hotellet bygget i sveitserstil (Fig.36). Hotellet ble totalskadd av brann i 1976, og appartementshotellet som står i dag ble bygget. Hotellet er i dag nedlagt og blir nå solgt som fritidsleiligheter. Den eldste bygningen som står der i dag, er fra 1791 og blir anvendt som museum i sommerhalvåret (Fig. 35) (Brugrand, pers. med. 2016). I 1835 vokste Husum frem som hotell og skysstasjon. Hotellet fikk også en viktig rolle for reisende gjennom Lærdal (SNL, 2015). Maristova og Husum hotell står i dag som levende eksempler på vertskapsrollen sin lange kontinuitet i Lærdal.



Figur 35: Eldste gjenværende bygning på Maristova er den delen til høyre.



Figur 36: Maristova rundt år 1900 (Wikipedia, Maristova, 2016)

Den strategiske plasseringen gjorde at Lærdal vokste frem som et sentrum på Vestlandet allerede i middelalderen og ble det første store tettstedet i Sogn. I middelalderen- ca. 1500-tallet, vokste Lærdalsøyri frem som handelssted på grunn av områdets strategiske plassering for handel. Det ble i 1596 beordret av Kongen å avholde marked i Lærdalsøyri, såkalte «Lærdalsmarknaden» (Fig. 37). I 1876 ble markedet vedtatt nedlagt, men lokale ildsjeler fikk åpnet markedet igjen i 1982. I dag har markedet en varighet på tre dager og avholdes den tredje helgen i juni og siste helg i september, samt julemarked i månedsskiftet november/desember (Hauge, pers. med. 2016).

Handelsstedet Lærdal vokse frem, men det var likevel ikke før på 1800-tallet at Lærdalsøyri vi kjenner til i dag ble til. De karakteristiske krambuene nederst i sentrum og bygningsmiljøet i gamle Lærdalsøyri stammer fra tidlig 1800-tallet og er vernet (Fig. 38). Bebyggelsen i Lærdalsøyri har en karakteristisk, stedegen byggeskikk. Området har et av Norges best bevarte trehusbebyggelse. Hele området av gamle Lærdalsøyri er i dag et bevaringsområde og deler er vernet (Lindstrøm & Lindstrøm, 2005).



Figur 37: Lærdalsmarknaden i Juni 2015, bildet er lånt med tillatelse fra O.F www.laerdalsmarknaden.no



Figur 38: Krambuene i Lærdalsøyri.

2.11 Turisme i Lærdal

Lærdal har siden skyssplikten ble innført vært godt vant med vertskapsrollen for gjennomfarende. Denne rollen fortsatte inn i moderne tid, men denne gang for også andre besøkende. På midten av 1800-tallet vokste laksefiske som rekreasjonsturisme frem. Engelske lorder kom ens ærend til Lærdal for å fiske i elven som var viden kjent for mye og stor laks.

Etterspørselen etter overnatting økte og

Lindstrøms hotell (Fig. 39) vokste hovedsakelig

frem som et svar på dette (*Brugrand, pers. med. 2016*). «Lakseturismen» stod sterkt frem til 1996 og var en viktig næring for bygden. I 1996 ble det oppdaget *Gyrodactylus salaris* (lakseparasitt) i elven og den ble derfor stengt for fiske. Det ble åpnet for fiske igjen i 2013 og står i dag som en viktig tilleggsressurs for flere av grunneierne i Lærdal (*Lærdalselvi, 2014*). Grunneiere leier ut «fiskepakker» der fiskere kan leie og kjøpe fiskerettigheter for en viss tid. Dette er en viktig turismenæring i Lærdal kommune (*Grøttestøl, pers. med. 2016*).



Figur 39: En av bygningene til Lindstrøm hotell, bygget i sveitserstil.

I dag er turisme hovedsakelig tilknyttet rekreasjon - en opplevelse av naturen, landskapet og kulturen Lærdal har å tilby.

Lærdal kommune har et stort turismepotensiale og har gjort flere tiltak for å tilrettelegge dette.

Langs hele dalføret finnes rasteplasser, informativ skilting på viktige kulturelle stoppesteder, turer m.m. (Fig. 41).

«Visit Sognefjord» bidrar også

sterkt til turismen i Lærdal, som et selskap som fremmer og markedsfører turisme i Sogn og

Fjordane. De største turistattraksjonene er veletablerte næringsområder. Som for eksempel Borgund stavkirke med besøkssenter for formidling og turisme (Fig. 42) og Lærdalsøyri med Villakssenteret

like ved (Fig. 40). «Historisk rute» er også en sentral, etablert rute som tar for seg noen av de mest kjente turistattraksjonene i Borgund. Denne ruten strekker seg hovedsakelig fra området rundt

Borgund stavkirke og frem til Seltun. Ruten er en ren «turisme-løype», som kan følges i bil, sykkel eller gående alt etter hva man ønsker.



Figur 40: Villakssenteret/kunstsenteret i Lærdal.

De historiske veiene over Vindhella og kongeveien gjennom Galdane, samt Borgund stavkirke er hovedattraksjonene. Foruten turisme som omhandler de faste kulturminnene, har det de siste årene vært et større fokus på friluftsliv og rekreasjon tilknyttet ferdsel i natur (*Brugrand, pers. med. 2016*).



Figur 41: Skilting ved parkeringsplassen på Rimskjold. Herfra går flere gåturer i spennende landskap.



Figur 42: Besøkssenteret v/ Borgund stavkirke

«Kongevei-prosjektet»

I 2011 ble det utarbeidet en rapport, et forprosjekt om Kongeveien over Filefjell. Forprosjektet hadde til formål å kartlegge hva som fantes igjen av den nasjonalt viktige Kongeveien over Filefjell fra 1793, på strekningen fra Lærdal i Sogn og Fjordane til Vang i Oppland. Det skulle vurderes konkret hva en istandsetting og tilrettelegging av Kongeveien ville bety av muligheter og utfordringer, med ønske om å etablere en sammenhengende turveg fra Lærdal til Vang. (Eikhaug, Adriansen & Statens veivesen, 2011) (Fig.43).

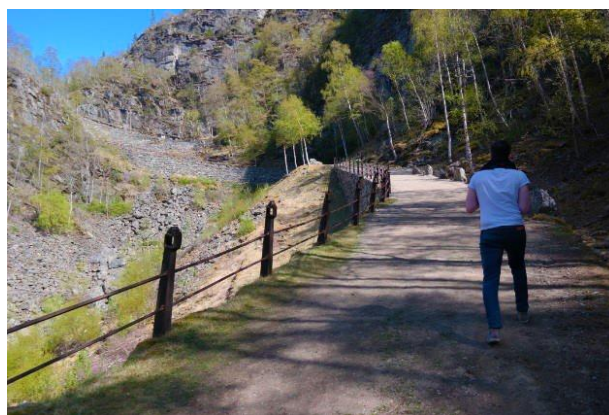


Figur 43: Forrapporten skrevet i regi av Statens veivesen (Eikhaug, Adriansen & Statens veivesen, 2011)

Etter kartleggingen i forprosjektet ble «kongevogen over Filefjell» i 2013 tildelt 15 millioner kroner til utbedring, rehabilitering og vedlikehold av veistrekningen. Dette skulle sikre kongevogen for fremtiden og samtidig tilrettelegge for mer turisme og ferdsel langs veien (Statens veivesen, 2014). Prosjektet har pågått i nå tre år og etter opprustning og forbedringer skal kongevogen nå igjen komme på kartet som en hovedåre mellom øst og vest – denne gang for rekreasjon. Kongeveiprojektet har utarbeidet en gåtur fra Vang til Lærdalsøyri. Gåturen følger kongevogen i stor grad hele veien og prøver å følge den historiske linjeføringen nedover dalføret. I områder der kongeveiene ikke lenger eksisterer, er stien lagt på veier som følger den historiske linjeføringen i størst grad (Fig. 44). Turen går gjennom Lærdal sin mest storslagne natur, og får frem det meste av hva Lærdal har å tilby både av naturopplevelser og kulturelle. Veistrekningen ble i 2014 tildelt «vakre vegers pris» (Fig. 45). Denne prisen er opprettet og blir utdelt av Veidirektoratet ved veidirektøren. Prisen er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene (Statens veivesen, 2015).



Figur 44: Kongeveien like nedenfor Maristova. "Kongeveiprojektet" har utformet egne unike og Informative skilt.



Figur 45: Vindhella er en godt opparbeidet og populær tur-sti og turistattraksjon.

Sykkelturisme

Lærdal kommune planla på 1990-tallet en sykkelvei som gikk fra Maristova til Lærdalsøyri. Denne strekningen ble planlagt som en «grønn rute» og skulle legge til rette for fysisk aktivitet og ferdsel i dalføret. Sykkelruten tok utgangspunkt i å følge gamle, lite trafikkerte veistrekninger nedover dalføret, men tok også utgangspunkt i «*Kongeveggen over Filefjell*». Det ble den gang ikke lagt ned så mye arbeidet med sykkelruten. Skilting var det eneste som ble gjort og ruten ble flere steder lagt på høyt trafikkerte E16. Enkelte strekninger ble lagt på kongeveistrekninger som ikke tålte slitasjeskadene og etterhvert ble sykling frarådet. I dag er mesteparten av skiltene fjernet. Enkelte står igjen grunnet sin aktuelle plassering (Fig. 46). Sykkelveien blir i dag brukt av enkelte turister og lokalbefolkning, men fremstår ikke som et organisert sykkeltilbud (*Grøttenbø, pers. med. 2016*).



Figur 46: Skilting fra sykkelruten på 1990-tallet står fremdeles flere steder, som her ved sjukehusvegen.

Kongevegprosjektet har i tillegg til den planlagte gåturen, planlagt en sykkelrute. Denne også fra Vang til Lærdalsøyri. Sykkelruten følger kongeveien i den grad det lar seg gjøre, men tar også utgangspunkt i sykkelruten som ble planlagt på 1990-tallet. Prosjektet har kommet med endringer på traséer og forbedringer på vei med tanke på sikkerhet. Ønsket i «*kongeveiprosjektet*» om å følge den historiske linjeføringen nedover dalføret er også blitt vektlagt i større grad. Flere steder på kongeveien er terrenget for ulendt og noen steder vil sykling gi for høy slitasje på veiene. Enkelte strekninger er også i «*Nasjonale verneplan for veger, bruer og veirelaterte kulturminner*» som gjør at det ikke er tillatt å sykle på veien. Dette gjelder kongeveg-strekningene gjennom Vindhella og Galdane. Dette gjør at alternative ruter er blitt tatt i bruk (*Adriansen, pers. med. 2016*).



Figur 47: Fv271 er lite trafikkert og egner seg godt for sykling. Bildet er tatt på Haugsbakken



Figur 48: Sykkelveien går på lite trafikkerte Fv630 forbi flere spennende steder, som her ved Nedre Kvame bru

Sykkelveien er lagt unna E16 og går hovedsakelig på mindre trafikkerte fylkesveier, kommunale veier og tilkomstveier. Fv271, 272 og Fv630 er gamle hovedveier som i dag er lite trafikkert. Hovedtyngden av sykkelveien er derfor lagt på disse veistrekningene for tryggest mulig ferdsel fra Maristova til Lærdalsøyri (Fig. 47 & 48). Kongeveiprojektet har laget egne kart, nettside og en ”app” som viser hele ruten med de største turistattraksjonene.

3. Planforslag

3.1 Teori

I planarbeidet har vi brukt håndbøkene fra Statens veivesen. Dette er håndbøker som er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven § 13 (*SVV, håndbok V122, 2013*) Forskriftene skal gi generelle rammer og gi veiledning for sykkelveiers utforming og standard. Håndbøkene som er blitt brukt i planprosessen er N100 Veg- og gateutforming, V122 Sykkelhandboka, N300 Trafikkskilt del 2, 3 & 4A, N101 Rekkverk og veiens sideområder (Fig 49).



Figur 49: Statens veivesen sine håndbøker

I planarbeidet blir det kun brukt fareskilt nr. 144 «syklende» i henhold til anbefalinger i Håndbok N300 «Trafikkskilt, del 2», punkt 2-1,3 (Fig. 50). Skilting av sykkelvei vil bruke «avstandsskilt for syklende» nr. 757 i henhold til Håndbok N300 «Trafikkskilt del 4A», punkt 4-1.7.



Figur 50: Fareskilt nr. 144 "Syklende".



Figur 51: Avstandsskilt for sykkelrute nr. 757

3.2 Konsept

Mange av kulturminnene og kvalitetene Lærdal har å by på, sett bort i fra naturen, er på en eller annen måte koblet opp mot samferdselshistorien. De moderne veianleggene som i dag går gjennom Lærdalsfjøret fanger ikke opp alle disse kvalitetene. En sykkelrute på gamle veianlegg gjennom Lærdal har potensiale til å bli en turistattraksjon som fanger opp det unike landskapet, naturen og mange av de kulturelle attraksjonene.

Konseptet for sykkelveien er en turist-rute med start på Maristova og stopp i Lærdalsøyri som tar utgangspunkt i kongeveien som en rød tråd hele veien, men der rekreasjon, aktivitet og kulturelle opplevelser står i fokus nedover hele dalfjøret. Vi ønsker å få frem alle de kvalitetene som Lærdalsfjøret har å by på og som finnes langs sykkelveien, og mer enn turisme som er hovedsakelig relatert rundt kongeveien.

Den rike kulturhistorien og storslagne naturen med landbruket danner grunnlaget for sykkelruten. Vi ønsker å utnytte dette store potensiale og gjøre Lærdal kommune til en enda større turistattraksjon enn det er i dag og få Lærdal på kartet som en sykkel-kommune. Konseptet med turist-ruten har også til formål å tilrettelegge for lengre opphold i Lærdal. Dette er for å skape mer næring til dalfjøret slik at markedet øker og turismenæringen i Lærdal kan vokse. Ved lengre opphold vil man også få en større, helhetlig opplevelse av Lærdal og alle de kvalitetene det har å by på. For å oppnå dette målet må forholdene legges til rette i form at trygg ferdsel og rike opplevelser nedover hele dalfjøret.

3.3 Start og stopp sykkelrute

Starten på sykkelruten er planlagt på Maristova. Dette er på grunn av stedets naturlige plassering på fjellet der kongeveien kommer ned fra Filefjell og mot Maristova. En sykkelturn vil være en naturlig fortsettelse av veien nedover dalføret. Området ved og rundt Maristova har tilstrekkelig med areal med for turismenæring, samt gode muligheter for parkering av biler, busser og sykler (Fig. 52). Flere av bygningene ved Maristova har også potensiale til å drive med turistinformasjon, sykkelutleie og formidling av sykkelturen og andre turistattraksjoner i Lærdal. Det store arealet utenfor Maristuen fjellferie AS sine lokaler (Fig. 53) er en naturlig start, men det er ikke planlagt noen fastsatt startsted.



Figur 52: Maristova. Bildet viser at det er tilstrekkelig med areal.



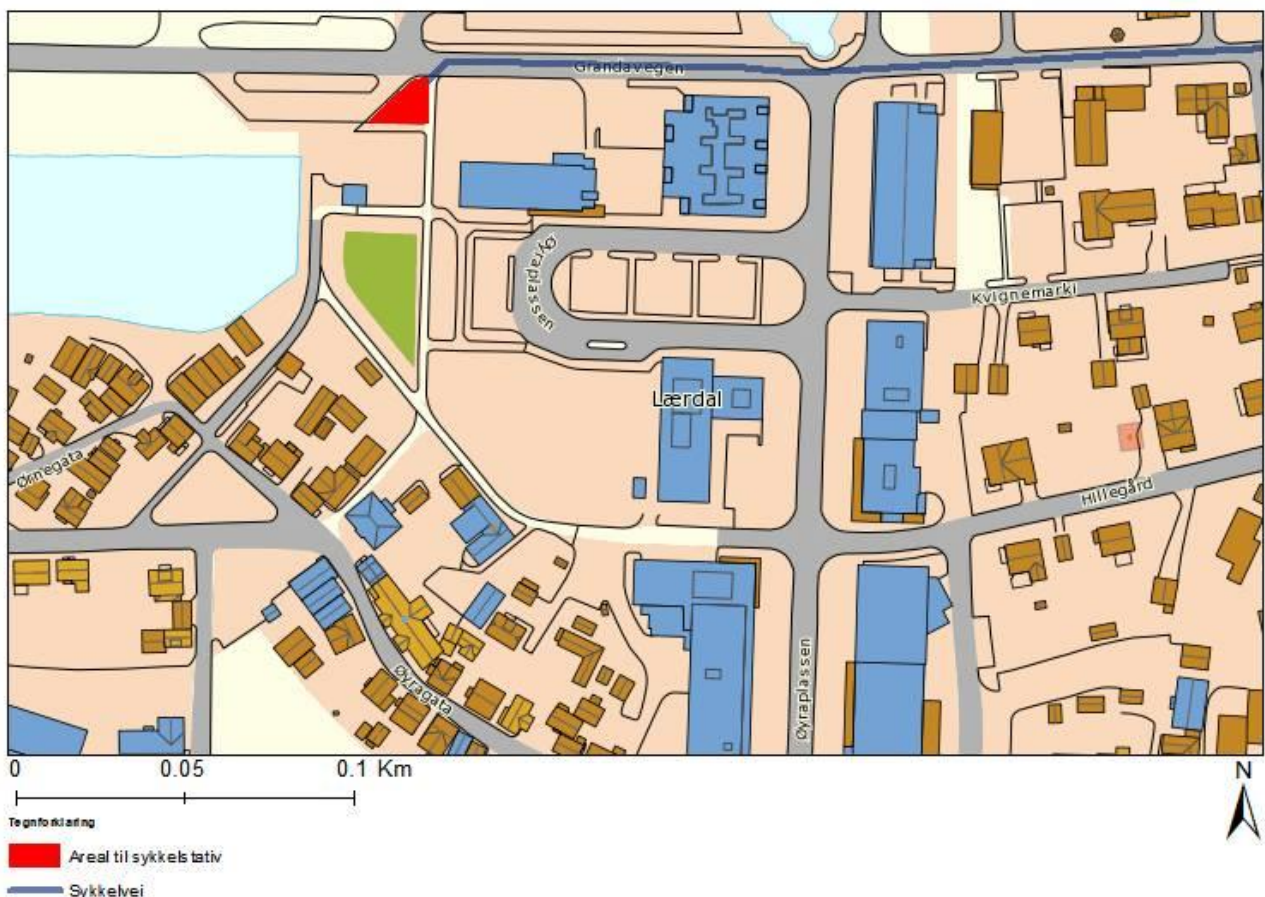
Figur 53: Maristuen fjellferie AS sitt lokale. Godt med areal rundt til å ta imot sykkelturister.

Endestoppet på turen er naturlig nok plassert i Lærdalsøyri (Fig. 54), der dalføret møter Sognefjorden og Lærdalsfjøret slutter. I Lærdalsøyri/Lærdal sentrum er det flere hoteller, rasteplasser, campingplasser og fasiliteter, samt mange turistattraksjoner. Det er tilstrekkelig med areal og flere plasser, foruten ved overnattingstilbudene som det er mulig å parkere sykkelen ved.



Figur 54: Krambuene i Lærdalsøyri

Ved stor pågang av sykkelturister vil det være nødvendig med en utvidelse av sykkelparkerings-tilbudet, da det som er der i dag ikke er tilstrekkelig. Derfor er det planlagt en ekstra sykkelparkering. Ved nordsiden av sentrumsparken finnes det et mindre areal (ca. 55m²) som vil være en naturlig plass for sykkelstativ. Område ligger nært både sentrum og parkeringsplass for bil (Fig. 55). Plassen kan asfalteres/gruslegges for å tilrettelegge for syklister.



Figur 55: Plankart viser areal planlagt til sykkelparkering i Lærdalsøyri.

3.4 Planforslag sykkelrute

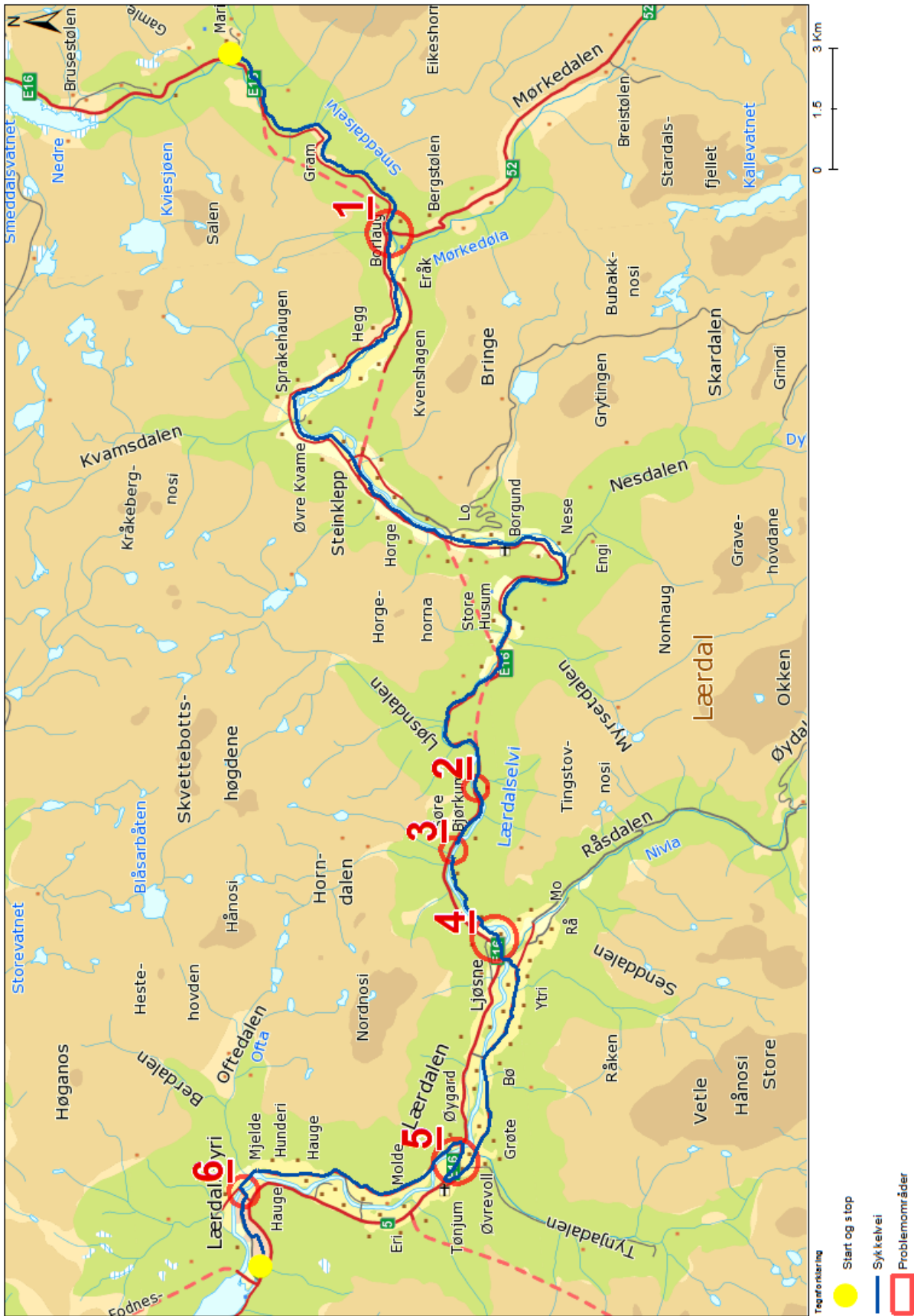
«Kongeveiprojektet» er ferdig til sommeren 2016 og tildelte midler er da sannsynligvis oppbrukt. Sykkelveien har da i løpet av tre år gjennomgått flere utbedringer. Det er lagt ned mye arbeid i prosjektet og vi ønsker å bygge videre på dette. Vi har derfor valgt å ta utgangspunkt i samme rute som kongeveiprojektet under vår planlegging av sykkelvei gjennom Lærdal.

Vi har valgt å ta utgangspunkt i samme rute, men kommer med forslag til utbedringer og endringer der vi mener at ruten bør endres eller legges om av sikkerhetsmessige grunner – problemområder (Fig. 56). Sykkelruten tar kun for seg strekningen Maristova- Lærdalsøyri. Starten av veien er likevel en fortsettelse av veien som går fra Vang og over Filefjell og ned mot Maristova.

Selv om oppgaven tar utgangspunkt i den eksisterende sykkelveien, laget i regi av

«kongeveiprojektet», vil oppgaven være et planforslag som er uavhengig av dette. Tanken er likevel at ideene skal kunne være til nytte for det snart avsluttende prosjektet og tilføye noe nytt til prosessen.

Problemområder



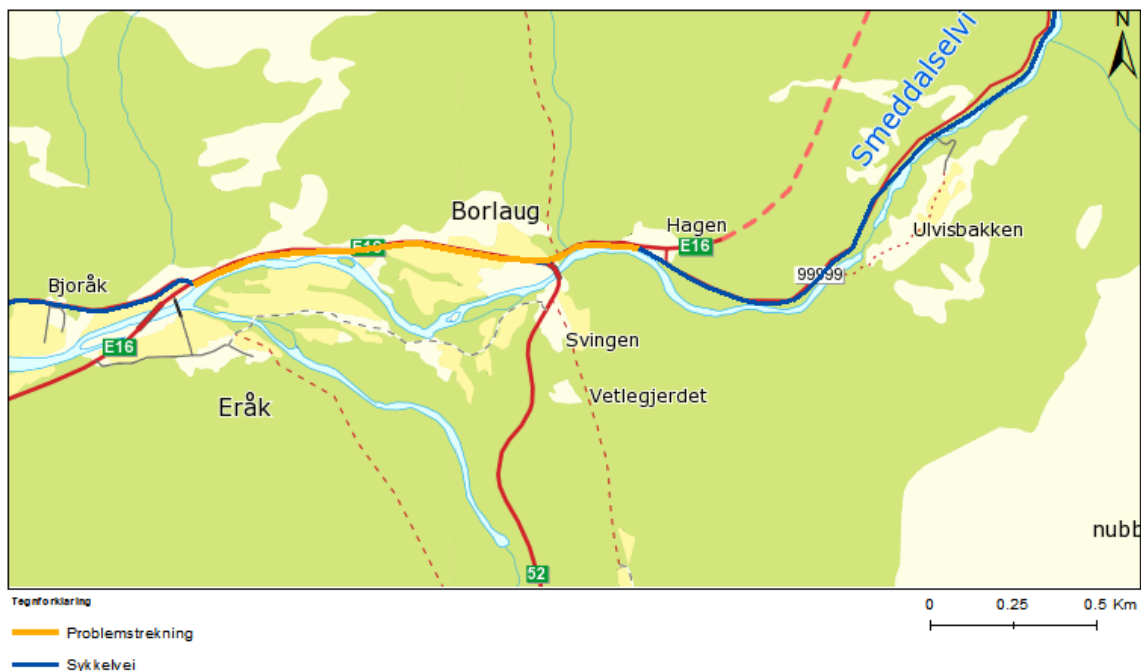
Figur 56: Sykkelveien planlagt av "kongeveiprojektet", markert med problemområder.

Løsningsforslag

Planforslagene som blir lagt frem i denne oppgaven er planlagt å være så reelle og gjennomførbare som mulig. Vi har vært i kontakt med Kulturavdelingen i Lærdal kommune og prosjektleder i «Kongevegen gjennom Lærdal». Dette er gjort for å få klarhet i, og større innsyn i hvilke løsninger som lønner seg hvor. Endringer i ruten som vil kreve inngrep i landskapet vil planlegges slik at inngrepet blir minst mulig, både med tanke på det økologiske og det estetiske. Lærdalselvi har strenge restriksjoner og det vil under hele planprosessen unngås inngrep i områder som kan ha negative konsekvenser for elven. I alle problemområdene foruten ved Seltabruai og Sjukehusvegen, er det lagt frem flere løsningsforslag. Vi har valgt å ta utgangspunkt i det forslaget vi mener er den mest reelle løsningen for hvert enkelt område. Forslag A er den løsningen vi mener er best ved alle problemområder og som vi tar utgangspunkt i ved videre arbeid med oppgaven. Forslag som krever endringer i vei vil ha et tilhørende plankart.

Område 1. Borlaug.

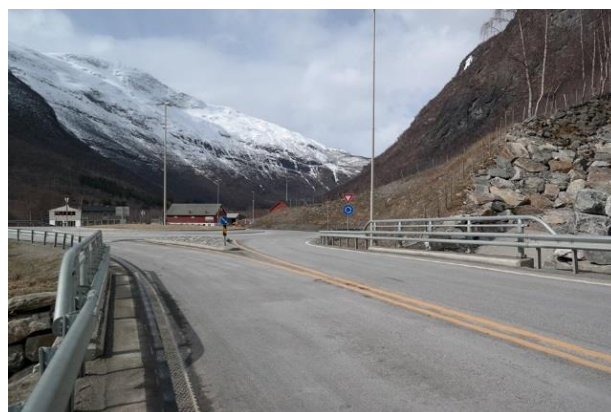
Lokalisering: Problemområdet ligger i Borlaug på «nye» E16, Ca.35 km øst for Lærdalsøyri. Strekningen mellom Borlaugstunnelen med utløp i Hagen og avkjørsel til Bjøråk (Fig. 57).



Figur 57: Problemområde 1, Borlaug

Dagens situasjon

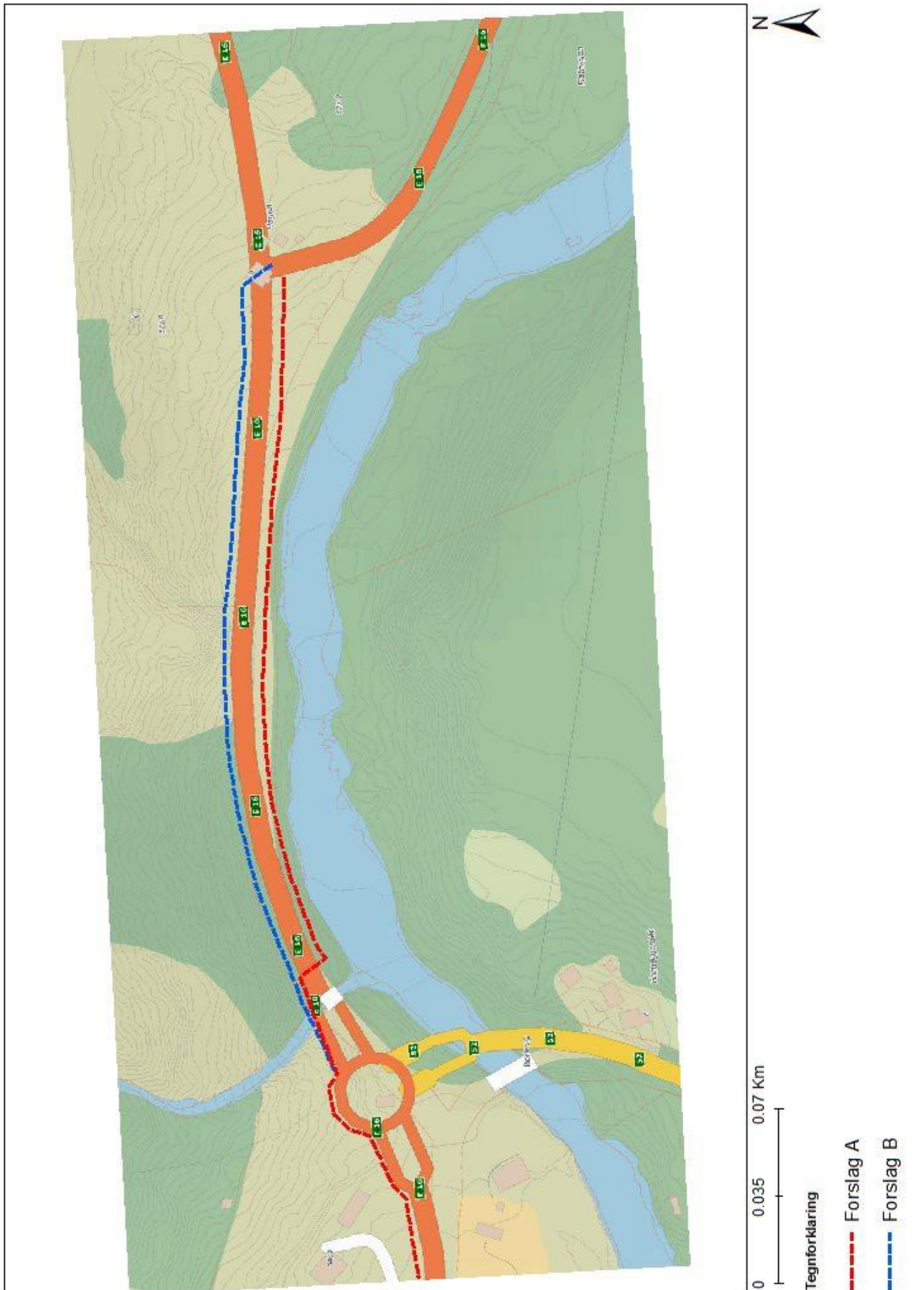
På strekningen må man sykle ca. 1,4 km på trafikkerte E16. Borlaugstunnelen har utløp ca. 200 m unna avkjørsel til «gamle» E16 mot Gram der sykkelveien er planlagt. Biler som kommer ut av tunnelen i høy fart kan her skape farlige situasjoner for syklende. Videre nedover på strekningen ligger Borlaugskrysset med en rundkjøring og avkjørsel til riksvei 52 over Hemsedalsfjellet. Sykkelveien går også gjennom denne. Det finnes ingen fortau eller stier som kan



Figur 58: Borlaugskrysset. Det er lite plass for syklister på veiskulderen. Med biler og spesielt tungtransport på veien er sykling ikke trygt.

brukes til sykkelvei på denne strekningen. Veiskulder er smal og egnes ikke til sykling. Det er mye tungtransport på E16 og biler som kommer fra Fv52 utgjør en risiko for syklister. Denne strekningen anses derfor som ikke trygg. Etter rundkjøringen utvider veiskulderen seg gradvis og denne strekningen frem mot avkjørsel til Bjøråk anses derfor som egnet for syklende (Fig. 58).

Utbedringsforslag:



Figur 59: Forslag til endring av sykkelvei

Forslag A

(Fig. 59) Vi planlegger ny gang- og sykkelvei på vestsiden av E16. Veien vil starte ved utkjørsel fra «gamle» E16 mot Gram til nye E16. Den vil ende ca. 200m vest, like før rundkjøringen i Borlaugskrysset. Det planlegges et krysningspunkt ca. 25 m før rundkjøringen. I rundkjøringen planlegges det at veiskulderen utvides med 1m, for å tilrettelegge for syklende og øke sikkerheten. Etter rundkjøring kan eksisterende veiskulder brukes som sykkelvei videre nedover mot Bjoråk, da denne er bred og anses som trygg. Ny gang og sykkelvei anbefales å ha en bredde på 2.5m, med grusskulder på 0.25m. Dette tilfredsstillers minstekrav angitt i håndbok v122, «sykkelhåndbok», punkt 3.4. Fareskilt nr.144, «syklende» bør settes opp 150-250m unna krysningspunkt i alle kjøreretninger (Fig. 60 A,B,C & 61).



A



B



C

Figur 60: A,B,C: Bildene viser problemområdene ved Borlaugskrysset. Visualiseringseffektene viser hvor den planlagte veien skal gå.



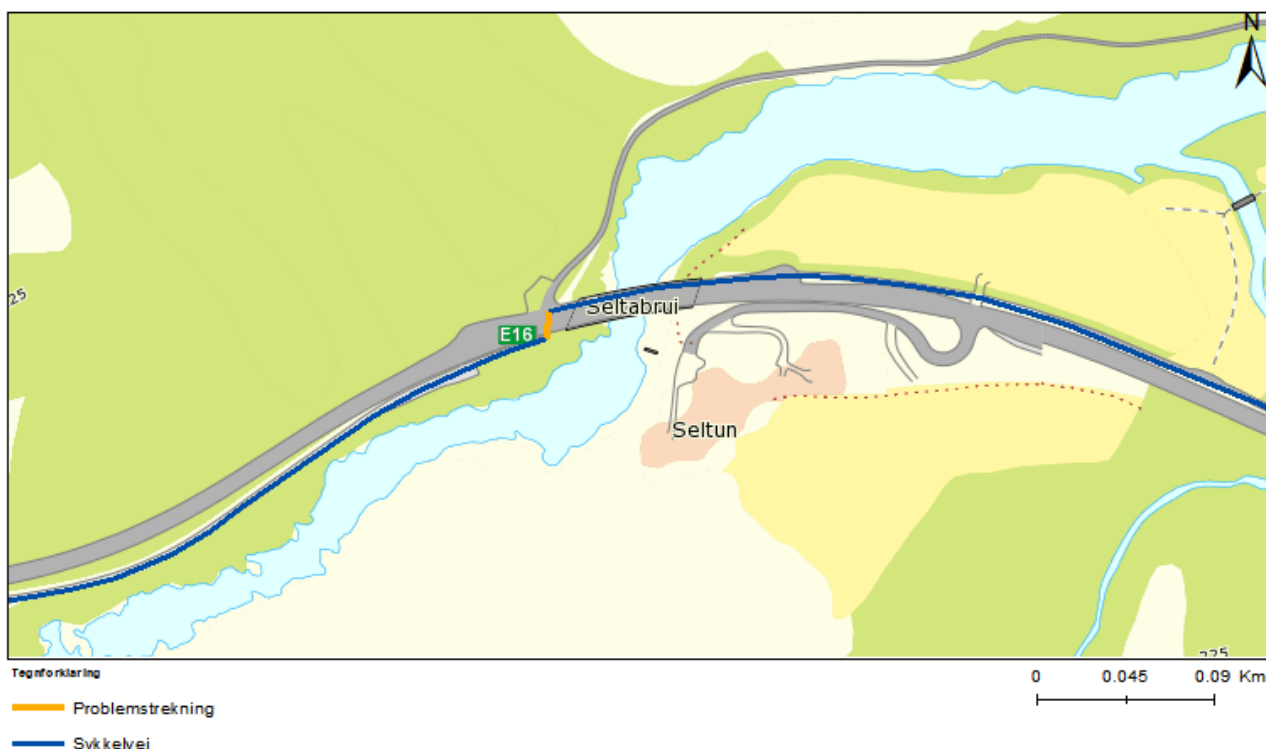
Figur 61: Planforslaget til valgt løsning (A).

Forslag B

(Fig. 59) Veiskulder på nordsiden av E16 kan utvides. Dette vil føre til at en del lyktestolper og skilt må flyttes på før veiskulderen kan brukes av syklende. Dette vil skape et krysningspunkt ved avkjørsel fra «gamle» E16 mot Gram til nye E16. Det bør settes opp fareskilt nr.144 «syklende», 150-250m ifra krysningspunkt i begge retninger. Veiskulder bør utvides med 1m frem til punket hvor rundkjøringen ender. Etter rundkjøring kan eksisterende veiskulder brukes som sykkelvei videre nedover mot Bjoråk, da denne er bred og anses som trygg.

Område 2. Seltun.

Lokalisering: Overgang/krysning av E16 ved Seltabruui, Seltun. Området ligger ca. 20 km øst for Lærdalsøyri (Fig. 62).



Figur 62: Problemområde 2, Seltun

Dagens situasjon:

Sykkelveien går på nordsiden av E16 nedover dalføret og over Seltabruui. På enden av broen må man krysse E16 for å komme over til sykkelveien og gamle E16 på den andre siden. Krysningspunkt er ikke skiltet og det finnes ingen overgangsfelt. E16 er til tider høytrafikkert og biler har ofte høy fart (<65km). Det er i tillegg mye tungtransport på veien. På sør-siden av E16, hvor sykkelveien fortsetter er det plassert autovern med en smal åpning. Krysningspunkt er ikke tilrettelagt for verken gående eller syklist, og vi mener overgangen ikke er sikker. Dette er det eneste stedet å krysse veien for å komme seg til sykkelveien på andre siden av E16 (Fig. 63).



Figur 63: Tungtransport passerer krysningspunktet ved E16, Seltabruui.

Utbedringsforslag:

Vi planlegger å skilte med skilt nr. 144: «syklende». Disse bør settes opp 150-250m før og etter krysningpunkt, i henhold til anbefalinger i håndbok N300, «Trafikkskilt, del 2», punkt 2-1,3, fra Statens veivesen (Fig. 64). Dette vil gjøre bilister oppmerksom på krysningpunktet.



Figur 64: Krysningpunkt med planlagte skilt ca. 150 m nede i veien. Visualiseringseffektene viser hvor sykkelveien går.

Område 3. Søre Bjørkum

Lokalisering: Strekningen fra Nordre Bjørkum og langs E16 vestover mot broen ved Søre Bjørkum (Fig. 65). Området ligger ca. 20 km øst for Lærdalsøyri.



Figur 65: Problemområde 3, Søre Bjørkum

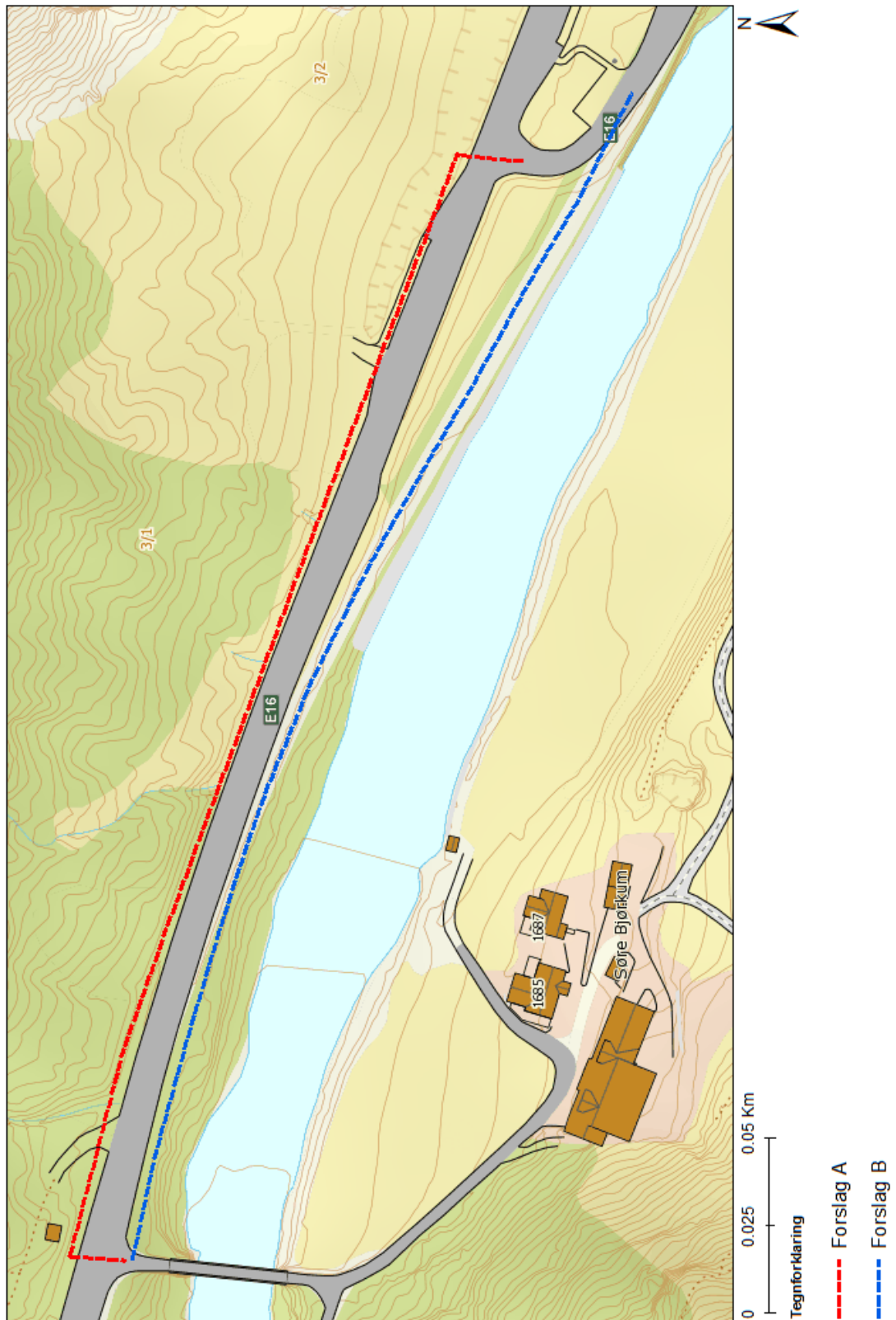
Dagens situasjon

Sykkelvegen følger E16, ca. 330 meter vestover. Ferdsel foregår på relativt bred veiskulder. Syklister må krysse veien ved Nordre Bjørkum, for så å krysse den igjen for å komme over broen ved Søre Bjørkum. Krysning av E16 der bilister har høy fart og der det ikke er gjort tiltak for krysning gjør at dette området ikke anses som trygt (Fig. 66).



Figur 66: Ferdsel foregår på veiskulder frem mot avkjørsel og bro over til Søre Bjørkum. Bildet er tatt på broen, retning øst.

Utbedringsforslag



Figur 67: Forslag til endring av sykkelvei

Forslag A:

(Fig. 67) Veiskulder på nordsiden av veien er bred nok for trygg ferdsel for syklende og det planlegges derfor ikke egen sykkelvei (Fig. 68). Begge krysningpunktene har god sikt i begge retninger og derfor velger vi å sette opp fareskilt ved begge stedene. Det må skiltes med fareskilt nr. 144: «syklende», slik at bilister blir oppmerksom på krysningpunktene. Skiltene plasseres 150-250m før og etter det de aktuelle krysningpunktene, i henhold til anbefalinger i *Håndbok N300*, «Trafikkskilt, del 2», punkt 2-1,3.



Figur 68: Visualiseringseffektene viser hvor den planlagte sykkelveien skal gå. Sykling foregår på nordsiden av E16 og krysningpunkt over til broen ved Søre Bjørkum.

Forslag B

(Fig. 67) Etablere gang og sykkelvei fra sidevei ved Nordre Bjørkum til broen på Søre Bjørkum på sør-siden av E16, parallelt med Lærdalselvi. Området er smalt, derfor planlegges sykkelveien smal, men bred nok til å tåle motgående sykkeltrafikk. Utbyggingen planlegges slik at den ikke vil få negative konsekvenser for Lærdalselvi. Ny gang- og sykkelvei vil få en bredde på 2,5m, med grusskulder på 0,25m. Dette tilfredsstillers minstekrav angitt i håndbok v122, «sykkelhåndbok», punkt 3.4, fra Statens veivesen.

Område 4: Saltkjelen.

Lokasjon: Saltkjelen, strekningen fra Stuvane kraftverk til Nygård. ca. 14 km fra Lærdalsøyri. (Fig. 69).



Figur 69: Problemområde 4, Saltkjelen.

Dagens situasjon:

Kongeveiprojektets planlagte sykkelløype krysser en mindre bro 200 meter sørvest for Stuvane kraftverk. Dette er en hengebro ment for gående og overgang med sykkel kan være utfordrende (Fig. 70). Videre går sykkelveien på en gangsti, før den ender opp i et boligfelt. Gangveien er ikke konstruert for syklister (Fig. 71). Herfra er det en gang og sykkelvei inn mot Ljøsne skule. Strekningen er i dag relativ trygg, men vi mener at et bedre alternativ vil være å legge om ruten for en bedre sykkelopplevelse.

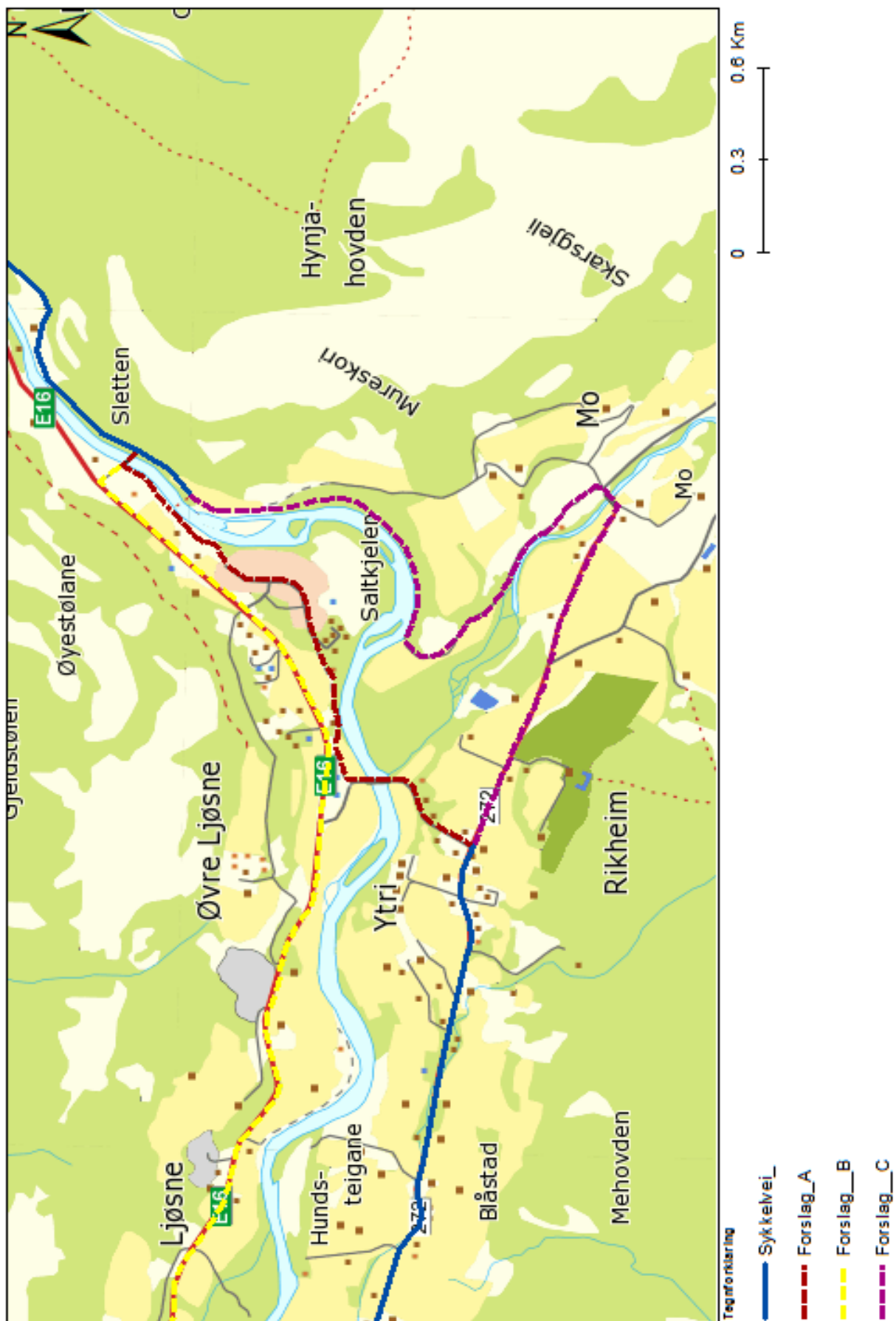


Figur 70: Sykkelveien går over en svært ustabil hengebro.



Figur 71: Sykkelveien går på ulendt terreng på andre siden av hengebroen.

Utbedringsforslag:



Figur 72: Forslag til endring av sykkelvei ved Saltkjelen..

Forslag A:

(Fig. 72) Ved Stuvane kraftstasjon ligger det en kjørebrosom som kan brukes til å krysse over elven. Herfra er det kort vei til eksisterende gangsti, som fører til Saltkjelen. Ny sti må etableres nordvest ved enden av broen over til Stuvane kraftstasjon. Her vil stien ligge på eiendom med bnr: 9/13, før den går over til eiendom med gnr: 6/3. Ny etablert sti bør gruslegges og ha en bredde på 1m.

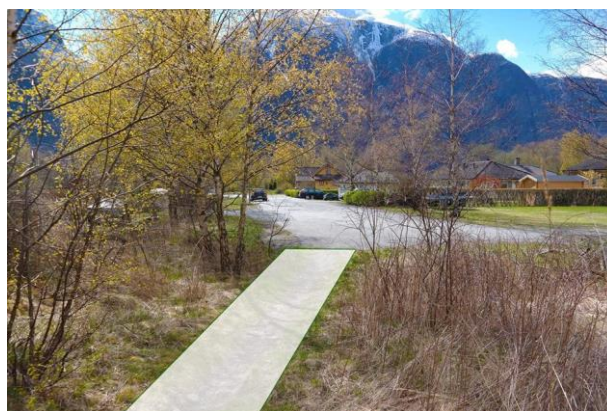
Eksisterende sti v/ hengebro 330 m vest bør ryddes for stein og gruslegges med samme bredde (1m) frem mot Saltkjelen boligområde. (Fig. 73 a,b,c & 74)



A: Bildet er tatt ved Stuvane kraftverk.



B: Bildet er tatt på nordsiden av broen over til Stuvane kraftverk og viser veiens retning nedover mot Saltkjelen.



C: Bildet er tatt der stien kommer inn til Saltkjelen boligområde.

Figur 73 A,B,C: Visualiseringseffektene viser hvor den planlagte sykkelveien skal ligge i området mellom Stuvane kraftverk og Saltkjelen boligområde.



Figur 74: Planforslag til valgt alternativ (A).

Forslag B

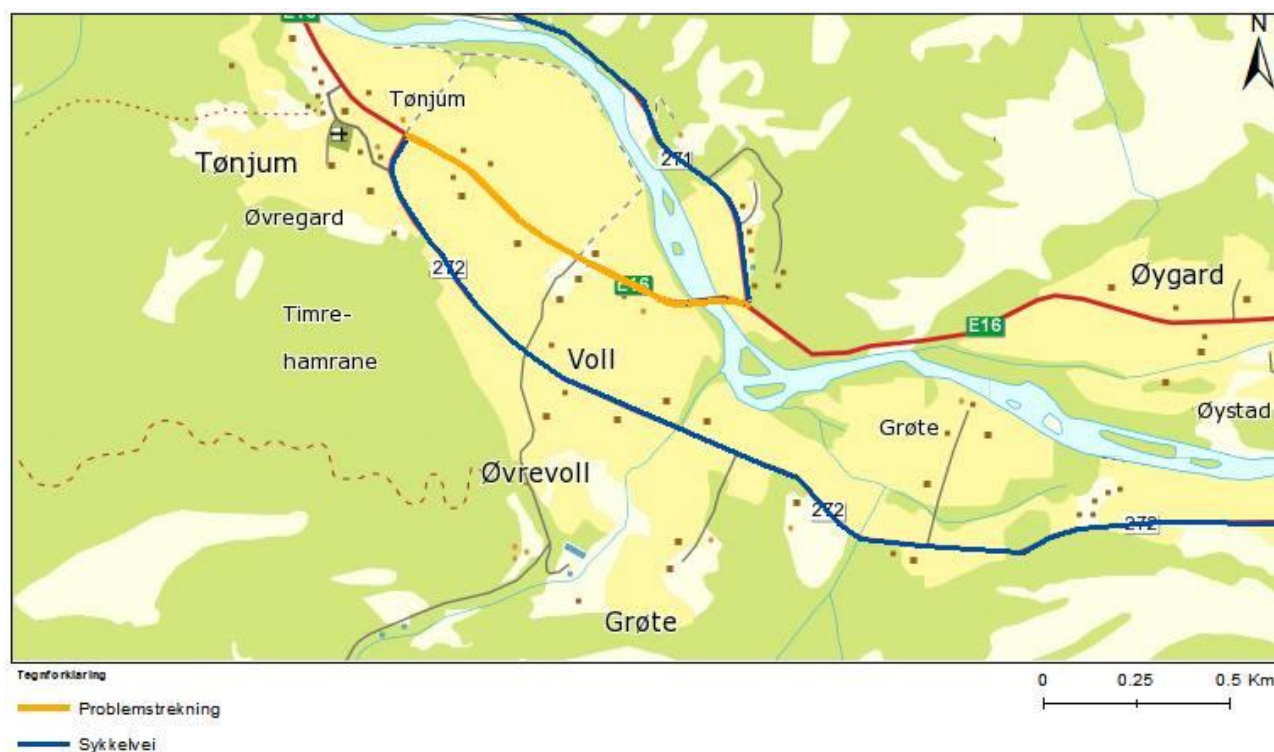
(Fig. 72) Det er vedtatt å bygge tunnel fra Voll til Stuvane. Det har vært en omdiskutert utbyggingssak, med innsigelse fra Statens veivesen, men endelig beslutning ble vedtatt av Miljøverndepartementet i 2013 (*Statens veivesen, 2013*) Tunnelutbyggingen vil føre til mindre trafikk langs eksisterende E16 i strekningen mellom Voll og Stuvane. Sykkelvei kan da legges på det som er i dag E16. Det ser ut som ny tunnel vi ha tunnelåpning et stykke sør-vest fra broen over til Stuvane kraftstasjon. Her kan det etableres en gang og sykkelvei på sørøstsiden av E16 og frem mot den da «gamle» E16. Ny gang og sykkelvei vil ha en lengde på ca. 200m. Gang og sykkelvei bør ha en bredde på 3m med grusskulder på 0.25m, i henhold med krav og anbefalinger angitt i *Håndbok v122, «sykkelhåndbok», punkt 3.4*. Ny gang og sykkelvei vil berøre eiendommer med bnr: 9/13, 9/58 og muligens 9/19. Vi vet enda ikke hvordan løsningen blir med tunnelinngangen i vest, ved voll. Derfor blir det vanskelig å si noe om det blir en konflikt med sykkelveien i dette området.

Forslag C

(Fig. 72) Ved å følge sykkelveien fra Hønjum, og ikke krysse broen ved Stuvane kraftverk, kan man følge en traktorvei og sti som går parallelt med Lærdalselvi nedover. Da ender man opp med å runde Sandbakken ved Mo, før man ender opp på Moane. Herfra er det vei videre som kobler seg på Fv272. Fra Hønjum, og nedover mot Moane øst for saltkjelen kan det etableres en mindre grusvei over dagens traktor vei. Grusveien bør ha en bredde på 1m. Eksisterende sti bør ryddes for stein for å tilrettelegge for sykkel. Sykkelruten vil berøre eiendommer med gnr: 6/3, 6/1 og 6/4.

Område 5: Voll

Lokalisering: Voll, strekningen mellom Tønjum og Vollsbrua. ca. 10 Km fra Lærdalsøyri (Fig. 75).



Figur 75: Problemområde 5, Voll

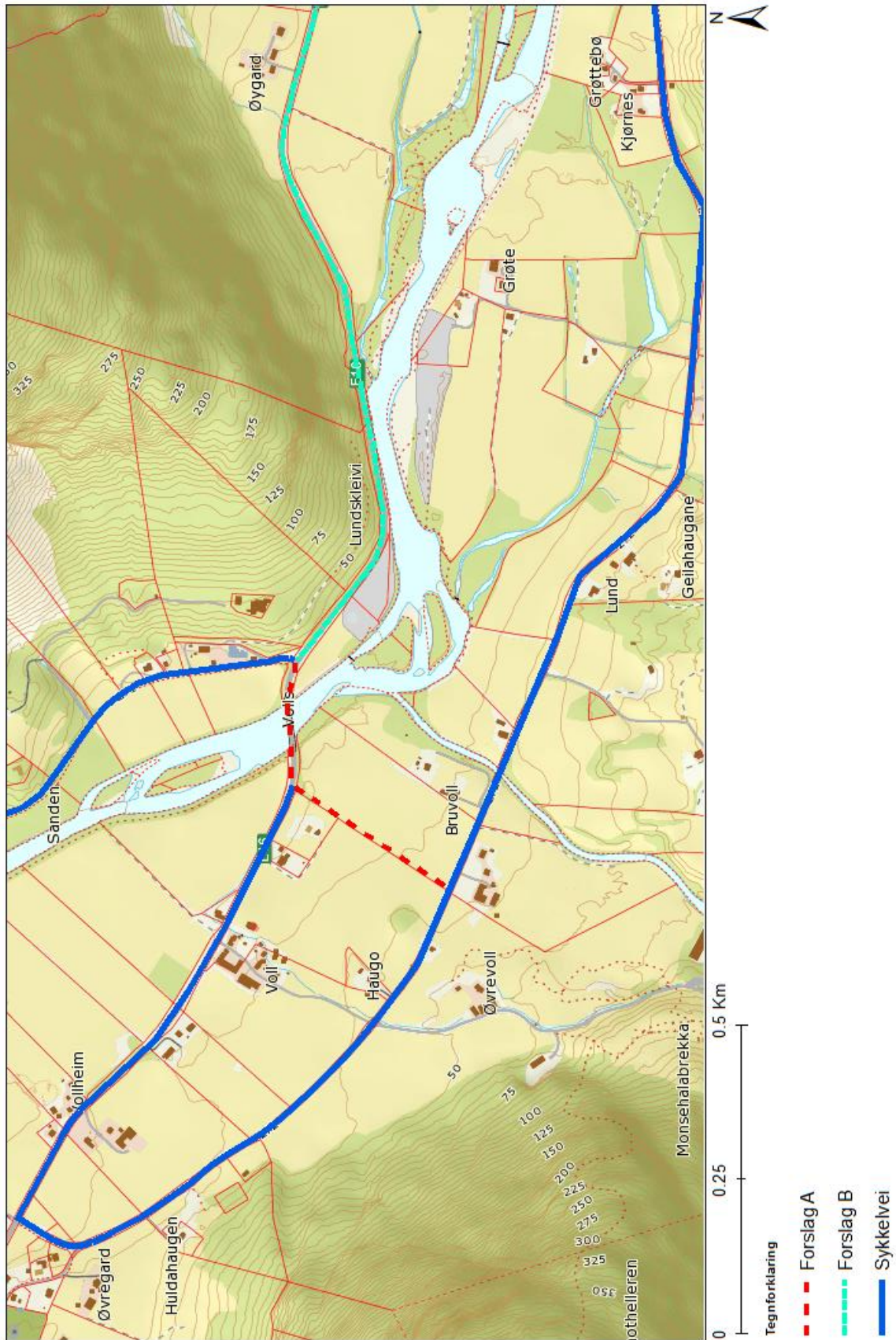
Dagens situasjon:

Sykkelruten følger Fv272 og går Nord-vest mot Tønjum før den svinger inn på E16 og opp igjen mot Voll og Vollsbrua. Etter Vollsbrua svinger den inn på Fv271 på nordsiden av Lærdalselven. Strekningen Tønjum - Voll går på trafikkert E16, som har mye tungtransport. Det finnes ingen fortau, syklist og gående er nødt til å ferdes langs veiskulderen. Vollsbrua er smal og har et smalt fortau som ikke er bredt nok for syklist. Strekningen anses derfor ikke som trygg (Fig. 76).



Figur 76: Sykling på E16 over broen kan by på farlige situasjoner. Veiskulderen er smal og fremstår ikke som trygg.

Utbedringsforslag:



Figur 77: forslag til endring av sykkelvei ved Vøll

Forslag A

(Fig. 77) Vi planlegger å legge sykkelruten mellom eiendommene med Gnr 14/3 og 14/2 på jordbruksmark. Denne veien vil starte på Fv272, 150 meter vest for Bruvoll og ende opp på E16, vest for Vollsbrua. Vollsbrua og frem mot Fv271 er et trafikkert og farlig område som behøver sikring for trygg ferdsel. Her planlegger vi krysningsspunkt fra den nye sykkelveien på sørsiden av E16 og over på andre siden av veien til ny planlagt gang- og sykkelvei på nordsiden av E16. Vi planlegger også utviding av Vollsbrua. Ved å utvide bredden på broen og tilføre ny gang- og sykkelvei på dens nord-vestlige side, kan syklister ferdes trygt frem mot Fv271 og fortsette veien videre nedover dalføret. Veien skal være såpass bred at motgående sykkeltrafikk er mulig. Ny gang- og sykkelvei langs E16 og over Vollsbrua vil starte ved utkjørsel/veikrysset fra Fv271 til E16 i Voll og ende ca. 200m vest for veikrysset. Veien bør ha en bredde på 3m med grusskulder på 0,25m (gjelder ikke broen), i henhold med krav angitt i *Håndbok v122*, «sykkelhåndbok», punkt 3.4. Ny vei må adskilles fra E16 med rekkverk i henhold til krav angitt i *Håndbok v101*, "Rekkverk og veiens sideområder", punkt 3.7.1. Gang- og sykkelveien over jordbruksmarken vil få en bredde på 2.5m med grusskulder på 0.25m, som tilfredsstiller minstekrav angitt i *Håndbok v122*,

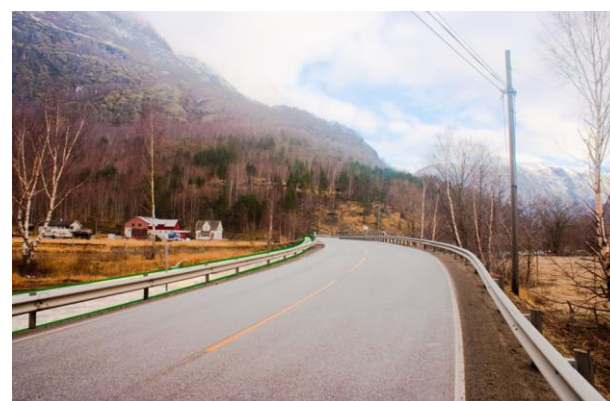
«sykkelhåndbok», punkt 3.4. Dette gjøres for å beholde mest mulig av jordbruksarealet (Fig. 78 a,b,c & 79). Veien vil gå gjennom eiendommene med Gnr 14/3 og 14/2. Ny gang- og sykkelvei som vil gå parallelt med E16, vil bli lagt på eiendommene 14/3 og 14/5. Krysningsspunkt må også skiltes med fareskilt nr. 144, «Syklende», 150-250m fra punktet i begge retninger.



A: Bildet er tatt ved Vollsbrua. Den planlagte veien kommer fra Bruvoll i sør og opp mot broen.



B: Bildet er tatt på vestsiden av Vollsbrua og viser det planlagte krysningsspunktet for sykkelveien.



C: Bildet er tatt på vestsiden av Vollsbrua og viser den planlagte veien over broen og mot innkjørsel til Fv271.

Figur 78: a,b,c: Visualiseringseffektene viser hvor den planlagte sykkelveien skal gå ved Voll.



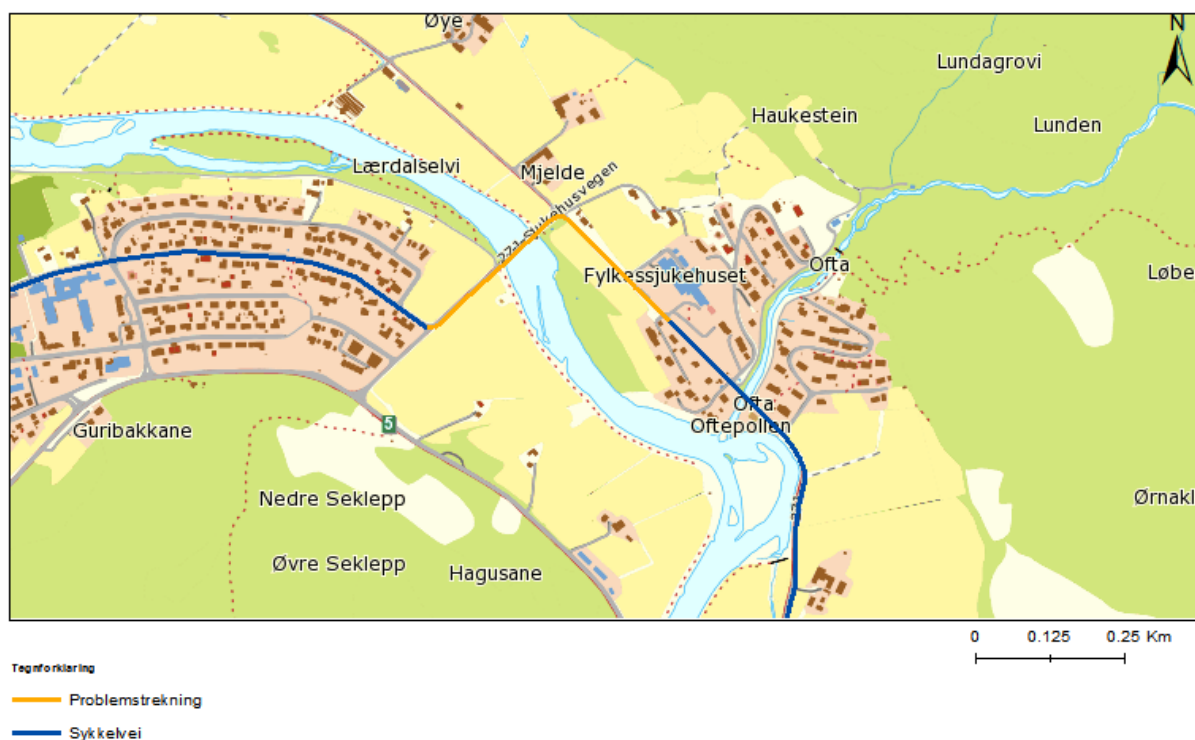
Figur 79: Planforslag for valgt alternativ (A).

Forslag B

(Fig. 77) Visst utbygging av tunnel fra Lunde til Stuvane blir utført, vil dette området ikke lengre være et problemområde i like stor grad. Syklister kan da holde seg på dagens E16, og ingen utbedring bortsett fra skilting er nødvendig. Det må settes opp fareskilt nr. 144, «syklende», 150-250m før avkjørsel fra E16 til Fv272 ved Tønjum og ved avkjørsel til Fv271 ved Voll.

Område 6: Sjukehusvegen

Lokalisering: Problemområdet ligger ved vestenden av Lærdal sentrum, ved Øyabru som går over til Lærdal sykehus og boligområdet Ofta (Fig. 80).



Figur 80: Problemområde 6, Sjukehusvegen.

Dagens situasjon:

Over Lærdalselvi ved Sjukehusvegen går Øyabru som er en smal bro. Øyabru er nærmeste overgangspunkt over Lærdalselvi for bebyggelse som ligger vest for Lærdal sentrum og på øst-siden av Lærdalselvi. Broen fungerer i dag som skolevei for barn, kjørevei og utrykningsvei for nødetaer. Biler har ofte høy fart over broen og ferdsel for syklister og myke trafikanter anses derfor ikke som trygt når biler kjører over. Broen har kapasitet for en bil i bredden og har en smal veiskulder på ca. 0,5m. Veiskulderen er for smal i bredden for syklende og større grupper med fotgjengere. Det finnes ingen fortau ved veiene som fører til broen (Fig. 81).



Figur 81: Smal vei på broen. Gangfeltet er ikke bred nok for sykling, og møtende biltrafikk er et problem.

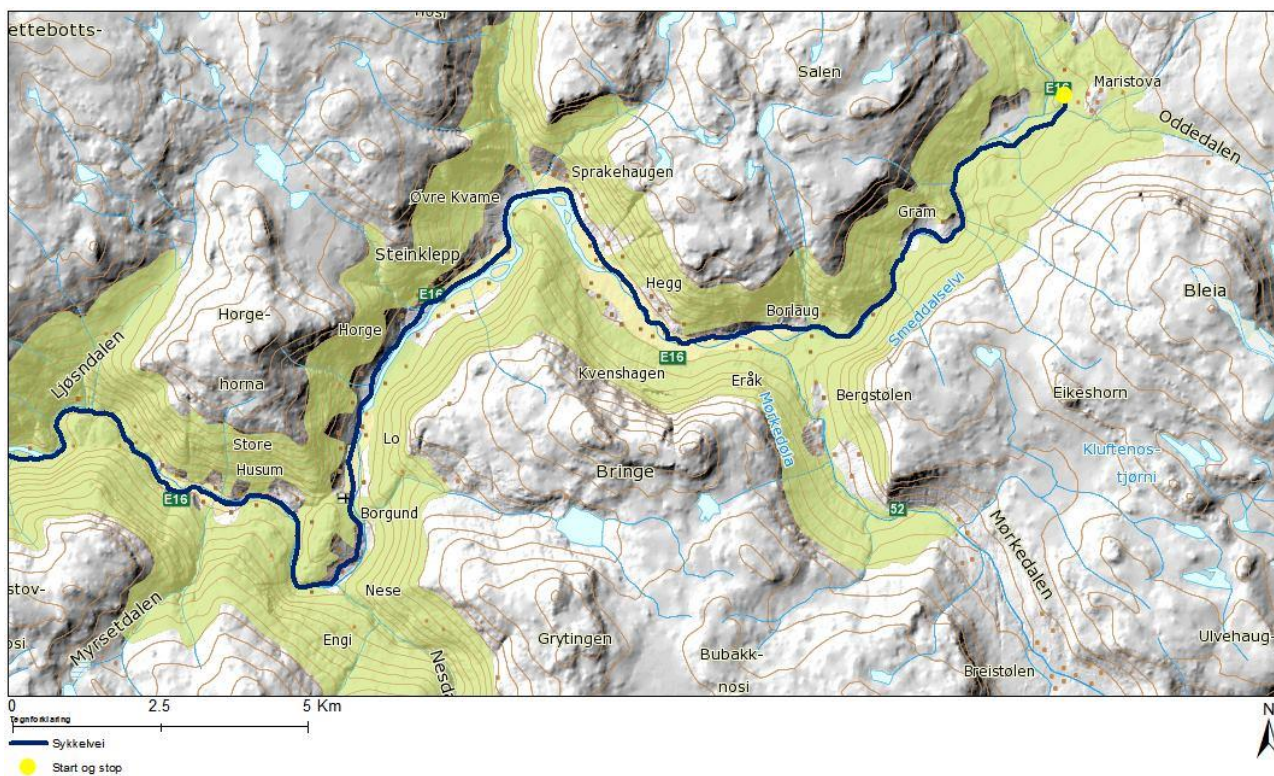
Utbedringsforslag:

Det er utarbeidet en reguleringsplan for dette område, med planidentifikasjon 1422-2008001 (Fig. 82). Denne planen tar for seg utviding av broen, samt etablering av ny gang og sykkelvei. Planen er vedtatt, men ingen dato er satt for oppstart av prosjektet. Når dette prosjektet blir utført vil dette område ikke anses som et problemområde lengre. Oppgaven tar høyde for at denne planen blir gjennomført og at området vil bli trafikksikkert for syklende og myke trafikanter.

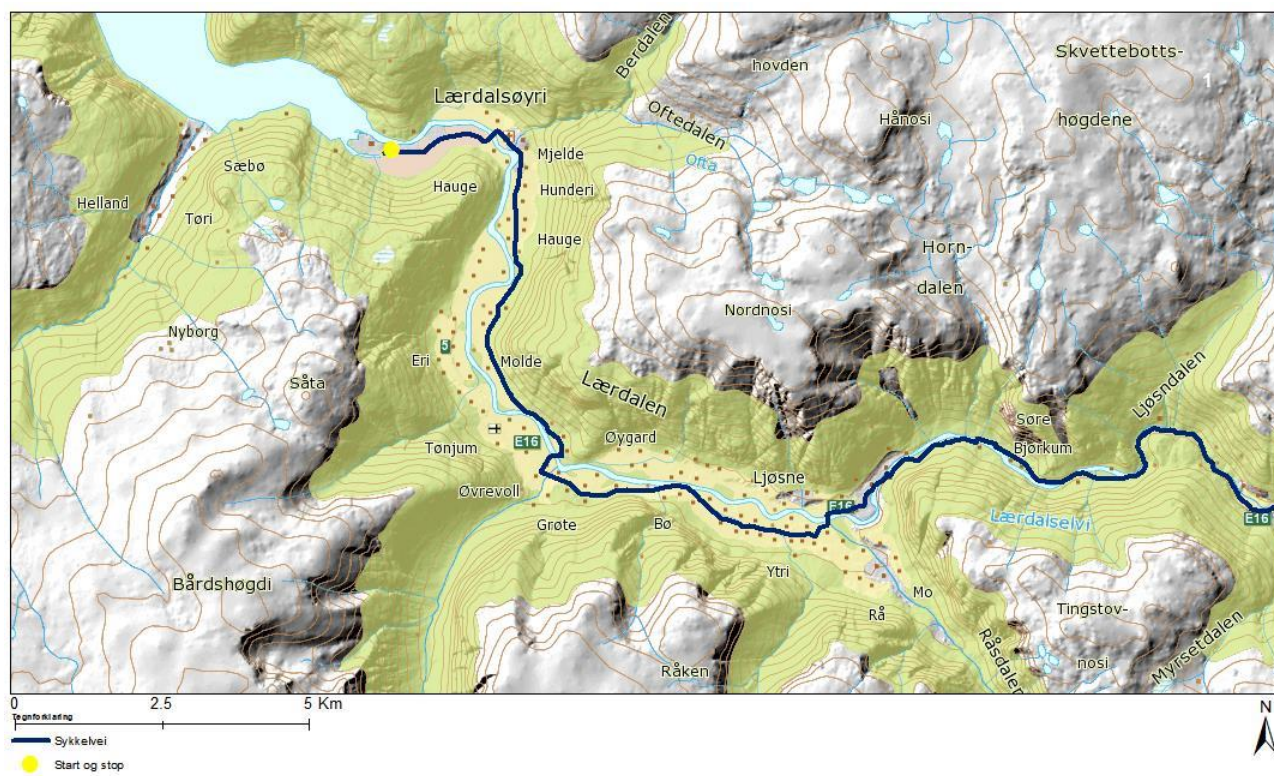


Figur 82: Skjerm bilde tatt av reguleringsplanen over området ved og rundt Sjukehusvegen (Sognekart, 2008) .

Ferdig planlagt sykkelrute



Figur 83: Sykkelruten fra Maristova - Seltun



Figur 84: Sykkelruten fra Seltun - Lærdalsøyri.

3.5 Overnatting og aktiviteter langs sykkelruten

For å nå ut til størst mulig publikum med sykkelruten og tilfredsstillende flest aldersgrupper og folks interesser, har det vært et mål gjennom hele prosessen å kartlegge og planlegge aktiviteter og attraksjoner av størst mulig bredde. Det har vært et gjennomgående mål å kartlegge aktiviteter og opplevelser spredt langs nedover hele dalføret (Fig: 85, 92 & 99). Sykkelturen kan gjøres unna på noen timer eller flere dager alt ettersom hvor mye man ønsker å oppleve. Skal konseptet med å tilfredsstillende for lengre opphold i dalføret oppnås, må forholdene legges til rette for dette i form av overnattingsplasser.

Skilting ved aktiviteter, severdigheter og overnattinger er nødvendig langs hele ruten. Informasjon er viktig for at turister skal få best utbytte og opplevelse på sykkelturen. Skilting gjøres enkelt ved hver av de respektive stoppene. Denne oppgaven tar ikke for seg dette.

Overnattingstilbud

Langs ruten finnes det flere overnattingsplasser: hotell, vandrerhjem, pensjonat, campingplasser og hytteutleie. Overnattingsstedene er spredt nedover hele dalføret. De mange severdighetene og turene man kan oppleve kan ta tid og det er derfor nødvendig med mulighet for besøkende å tilbringe flere dager i Lærdal. Dette er spesielt ønskelig for næringen i Lærdal og særlig «Bedriftsnettverket» som er en fellesorganisasjon for bedrifter langs kongevegen fra Vang i Oppland til Lærdalsøyri. Vi har kartlagt de fleste overnattingsstedene langs sykkelvegen fra Maristova til Lærdalsøyri. Enkelte av overnattingsplassene er ikke i drift per dags dato, eller er under rehabilitering.

Hver av de respektive stoppene er registrert med lokalitet som beskriver stedets plassering Lærdal, avstand til Lærdalsøyri, status for stedet (i drift, under opparbeiding – potensiale) og forøvrig som forteller om hva stedet tilbyr og noe historie. Avstand til Lærdalsøyri er målt på den planlagte sykkelveien.



Figur 85: Oversiktskart over overnattinger 1-6.

1. Maristuen fjellferie AS

Lokalitet: Maristova. Ligger langs gamle E16 ved starten av sykkelveien (Fig. 86).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 53 Km.

Status: I drift.

Tilbyr: Hytteutleie, leilighet og campingplass.

Forøvrig: Familiedrevet selskap som ligger like ved Maristova fjellhotell. Beliggenhet på høyfjellet, like ved Filefjell. Ligger strategisk plassert for videre ferdsel opp mot Filefjell og nedover Lærdalsfjøret på sykkelveien. Gode muligheter for ørretfiske i Lærdalselvi like nedenfor (Maristuen Fjellferie, 2016).



Figur 86: Maristuen fjellferie sine hytter på Maristova.

2. Honingane støl

Lokalitet: Honingane, omlag 300 meter Nord-Vest fra Maristova. Tilkomstmulighet fra Maristova til fots på gangsti. Tilkomstmulighet for sykkel er avkjørsel fra Fv630, like under munningen til Borlaugstunnelen og privat grusvei inn til stølen (Fig. 87).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 52 Km.

Tilbyr: Overnatting, rasteplass.

Status: I drift.

Forøvrig: Gammel seter som er restaurert i nyere tid. Tilrettelagt for rasteplass ved gammel steingrunnmur like ved stølshuset. Ligger i naturskjønt område på fjellet, like ved Lærdalselven. Ligger like nedenfor Maristova med nærhet til Filefjell og gode muligheter for ferdsel videre ned dalfjøret (Grøttebø, pers. med. 2016).



Figur 87: Honingane støl.

3. Borlaug vandrerhjem

Lokalitet: Sentralt i Borlaug langs E16, like ved rundkjøringen som forbinder Rv52 og E16 (Borlaugskrysset). Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 88).

Avstand til Lærdalsøyri: ca. 45 Km.

Tilbyr: Overnatting m/servering, salg av fiskekort.

Status: I drift

Forøvrig: Enkelt vandrerhjem i Borlaug. Ligger

nærme Borlo bygdetun og flere gamle kongeveg-strekninger med Lærdalselvi like bak. Strategisk plassert for turister som kommer over Hemsedalsfjellet (*Sognefjord, 2016*).



Figur 88: Borlaug vandrerhjem.

4. Bjøraker camping

Lokalitet: Borgund, langs lærdalselvi. Ca. 500 meter fra avkjørselen til Fv630 ved Bjoråk. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 89).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 45 Km.

Status: I drift.

Tilbyr: Overnatting; camping, hytteutleie, telt.

Ørretfiske i Lærdalselven. Gode turmuligheter i nærområdet.

Forøvrig: Ligger like ved gårdsbruk, omringet av

kulturlandskap. Nærhet til kulturelle severdigheter og aktiviteter ved videre ferdsel ned Fv630 mot Borgund sentrum (*Fjell&Fjord, udatert*).



Figur 89: Bjøraker camping.

5. Steinklepp camping

Lokalitet: Borgund, omlag 2 km nord for Borgund sentrum. Lett tilgjengelig fra sykkelvei (Fig. 90).

Avstand til Lærdalsøyri: ca. 39 Km.

Tilbyr: Campingplass, telt, hytteutleie

Status: I drift.

Forøvrig: Ligger like ved Lærdalselvi med omkringliggende jordbruksområder. Kort avstand til Kong Sverres hus og matvarebutikk i Borgund sentrum.



Figur 90: Steinklepp camping.

6. Eggum gard

Lokalitet: Borgund. Omlag 400 meter fra sentrumskjernen i Borgund sentrum (Fig. 91).

Avstand til Lærdalsøyri: ca. 38 Km.

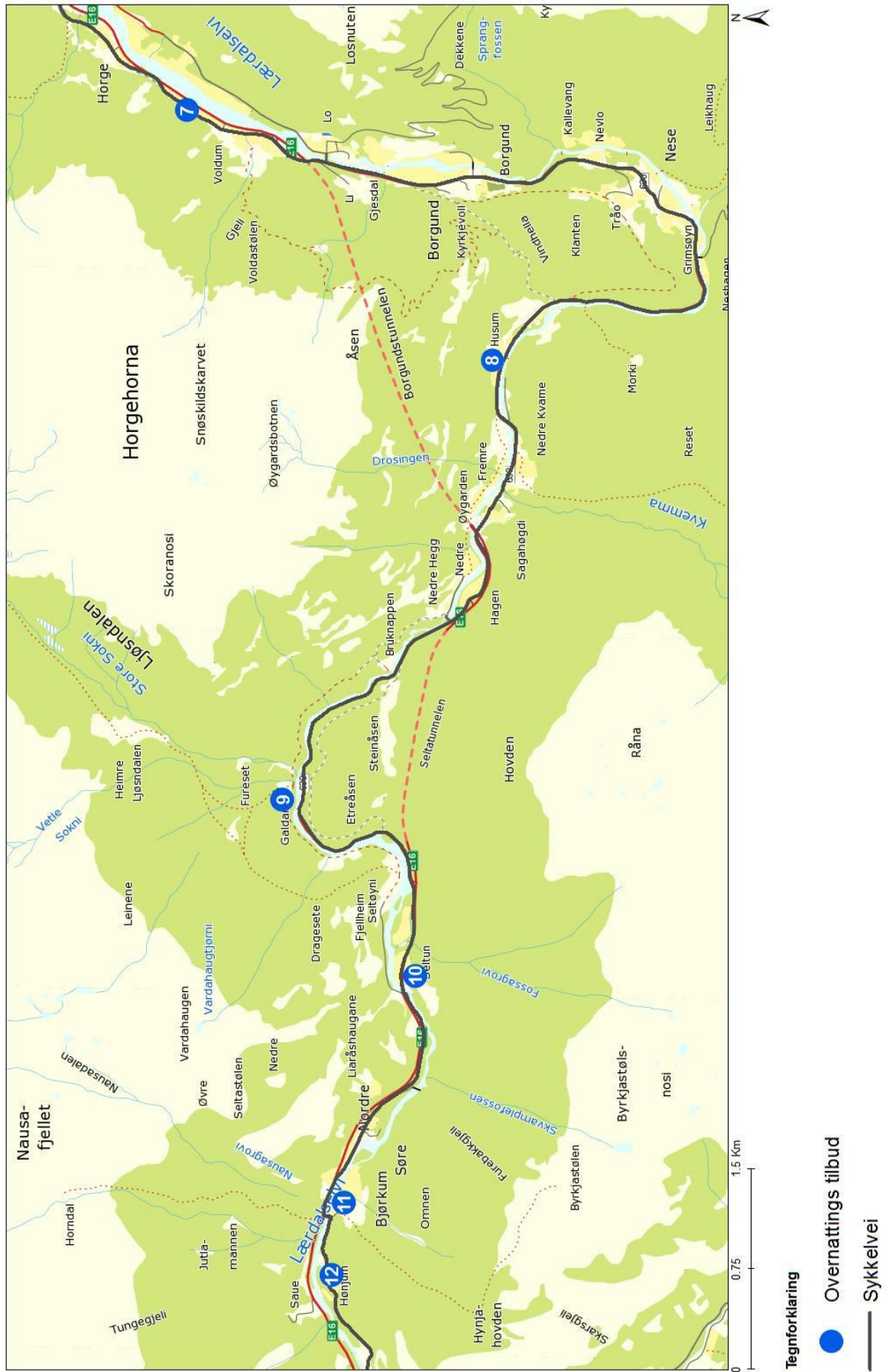
Tilbyr: Hytteutleie, gardsmuseum, kontakt med sau og lam, sykkelutleie, salg av fiskekort.

Status: I drift.

Forøvrig: Gammel og tradisjonsrik gård med bygninger fra 1674 og hytter fra 1929 (*Eggum gard, udatert*). Ligger strategisk for gåturer i nærområdet og videre aktiviteter lengre nede i Borgund.



Figur 91: Eggum gard.



Figur 92: Oversikt over overnattinger 7-12.

7. Borgund hyttesenter og camping

Lokalitet: Borgund, 500 m nord for Borgundstunnelen, langs E16. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 93).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 35 Km.

Tilbyr: Overnatting; Campingbil, telt, bobil og hytteutleie. Servering, fiskekort, sykkelutleie.

Status: I drift.

Forøvrig: Nyrenovert sted som ligger strategisk plassert med nærhet til Borgund stavkirke,

Vindhella, Sverrestigen og videre ferdsel nedover dalen. Gode muligheter for ørretfiske i Borgundsfjorden som er nærmeste nabo til hyttesenteret (*Sognefjord, 2016*).



Figur 93: Borgund hyttesenter og camping.

8. Husum hotell

Lokalitet: Borgund, ca. 2,3 km øst fra rasteplassen ved Sjurhaugsfossen. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 94).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 28 Km.

Status: For øyeblikket under rehabilitering og ikke i drift. Det er ikke kjent om eier vil åpne for overnatting og servering igjen.

Vil kunne tilby: Overnatting m/servering, kulturelle opplevelser.

Forøvrig: Gammelt og ærverdige Hotel som er et av de best bevarte hotellene i landet fra slutten av 1800-tallet. Hvitmalte hus i sveitserstil skiller seg ut i landskapet i Husum. Var opprinnelig skysstasjon på lik linje med Maristova. Hotellet har hatt opptil 40 sengeplasser og var et populært stoppested for kjente folk: kong Oscar II, Bjørnstjerne Bjørnson, Edvard Grieg m.m. (*Allkunne, 2011*). Gode tilkomstmuligheter til Borgund stavkirke og Vindhella og flere kulturelle aktiviteter og storslagen natur.



Figur 94: Husum hotell.

9. Husmannsplassen Galdane.

Lokalitet: Galdane, Borgund. Tilkommstmulighet til fots fra kongevegstrekningen gjennom Galdane. Bratt gangsti opp mot gårdstunet fra kongevegen (Fig. 95).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 25 Km.

Status: Uavklart.

Tilbyr: Overnatting, kulturelle opplevelser.

Forøvrig: Galdane gårdstun er en husmannsplass langs kongevegen ved Galdane i Lærdal. Stedet er en gård som er rehabilitert og bevart med tilhørende artsrike kulturmarker (*Hauge, pers. med. 2016*) Gårdstunet er fra 1800-tallet med laftehus. Gården ligger i bratt, vestlandsk dalterreng og kan også sees fra Fv630. Gårdstunet blir hovedsakelig brukt til forskjellige lokale kulturaktiviteter (*Grøtnebø, pers. med. 2016*).



Figur 95: Husmannsplassen Galdane.

10. Seltun Gård.

Lokalitet: Gårdsplassen ligger langs Lærdalselvi langs E16. Gode tilkommstmuligheter fra sykkelvei, der man må krysse E16 ca. 150 meter øst for Seltabruai (Fig. 96).

Avstand til Lærdalsøyri: ca. 23 km.

Status: I drift.

Tilbyr: Overnatting og turmuligheter m/ guiding.

Egne «laksepakker» med overnatting og fiskekort.

Forøvrig: Seltun gård er et tidligere gårdshus fra 1850 tallet. Huset er blitt restaurert i senere tid og brukes i dag til utleie for overnatting (*Fjell&fjord, udatert*). Ligger i naturskjønt område nært Lærdalselven. Muligheter for å se laksen i elven like ved. Kort avstand til Kongeveien gjennom Galdane og gangvegen over Etreåsen.



Figur 96: Seltun gård.

11. Bjørkum gård

Lokalitet: Søre Bjørkum. Gården ligger langs E16. Gode tilkomstmuligheter fra vei (Fig. 97).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 21 Km.

Status: I drift

Tilbyr: Overnatting, jakt og fiskemuligheter.

Forøvrig: Bjørkum gård er en aktiv gård med fokus på melk, storfe og sau. Gården har en lang historie med registrert drift tilbake til 1600 tallet. Gode muligheter for jakt- og fiskeopplevelser (*Bjørkum gard, udatert*).



Figur 97: Bjørkum gård.

12. Hønjum gard

Lokalitet: Hønjum. Omlag ... meter fra Saltkjelen boligområde. Lett tilgjengelig fra sykkelvei (Fig. 98).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 21 Km.

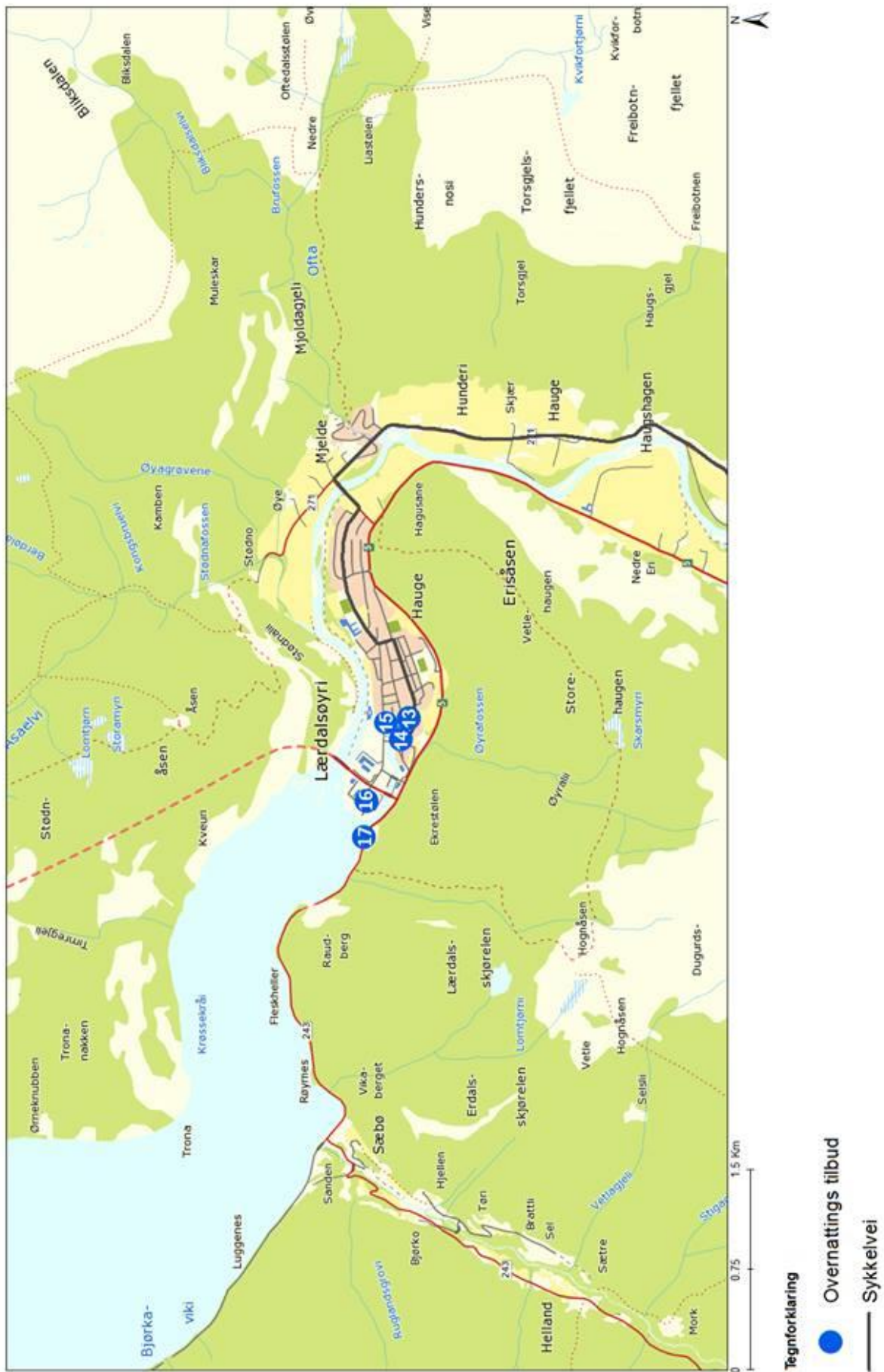
Status: I drift.

Tilbyr: Hytteutleie.

Forøvrig: Hytteutleie i rolig natur og kulturlandskap på Hønjum gard (*Fjell&fjord, udatert*). Ligger like ovenfor Lærdalselvi med nærhet til gåturer og muligheter for fjellklatring.



Figur 98: Utleiehytten ved Hønjum gård.



Figur 99: Oversikt over overnattinger 13-17.

13.Lindstrøm hotell

Lokalitet: Hotellets bygninger ligger sentralt i Lærdalsøyri. Gode tilkomstmuligheter (Fig. 100).

Avstand til Lærdalsøyri: 0 m.

Status: I drift

Tilbyr: Overnatting m/ matservering, suvenirbutikk.

Forøvrig: Lindstrøm hotell ble etablert i 1845 og har vært driftet av samme familie gjennom flere generasjoner. Hotellet består av fem ulike bygg med plass til 165 gjester. Byggene varierer i stil, ifra moderne til sveitserstil (*Lindstrøm hotell, udatert*).



Figur 100: Lindstrøm hotell

14.Sanden pensjonat

Lokalitet: Sanden pensjonat er lokalisert midt i Lærdal sentrum, i Lærdalsøyri. Gode tilkomstmuligheter (Fig. 101).

Avstand til Lærdalsøyri: 0 m.

Status: I drift.

Tilbyr: Overnatting, bruktbutikk og matservering.

Sesong: Åpent hele året.

Forøvrig: Sanden pensjonat ble etablert i 1894, bygget er noe eldre og ble oppført på 1800 tallet

og er en del av den særegne og flotte trehusbebyggelsen i Lærdalsøyri. Pensjonatet er plassert midt i gamle Lærdalsøyri med 8 gjesterom og en egen 1900-talls interiørstil gjennomgående i hele huset (*Sanden pensjonat, 2015*).



Figur 101: Sanden pensjonat.

16. Hotell Grandane

Lokalitet: Hotellet er lokalisert midt i Lærdal sentrum (Fig. 102).

Avstand til Lærdalsøyri: 0 m.

Status: I drift

Tilbyr: overnatting m/ servering.

Forøvrig: Etablert i 1949 (*Grandane hotell, udatert*). Ligger i Lærdalsøyri med kort avstand til det gamle trehusmiljøet, villakssenteret, dagligvarebutikk m.m.



Figur 102: Hotell Grandane.

17. Lærdal ferie- og Fritidspark

Lokalitet: Parken er lokalisert helt ved sjøkanten, like Vest for Lærdal sentrum. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 103).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 500 meter.

Status: I drift.

Tilbyr: Overnatting; Camping, hytteutleie, telting, matservering, café og motorikpark.

Forøvrig: Lærdal ferie og fritidspark ligger like ved sjøkanten i naturskjønne omgivelser.

Fritidsparken er en familievennlig park med plass til mange besøkende. Har egen motorikpark, lekeplass og andre aktivitetstilbud med nærhet til sjøkanten (*Lærdal ferie- og Fritidspark, udatert*). Korte avstander til Lærdalsøyri, Lærdalselven, Laksesenteret mm.



Figur 103: Utleiehyttene ved Lærdal ferie- og fritidspark.

18.Lærdal hotell

Lokalitet: Hotellet ligger ved sjøkanten, like Vest for Lærdalsøyri. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 104).

Avstand til Lærdalsøyri: 500 meter.

Status: I drift.

Tilbyr: Overnatting m/ servering.

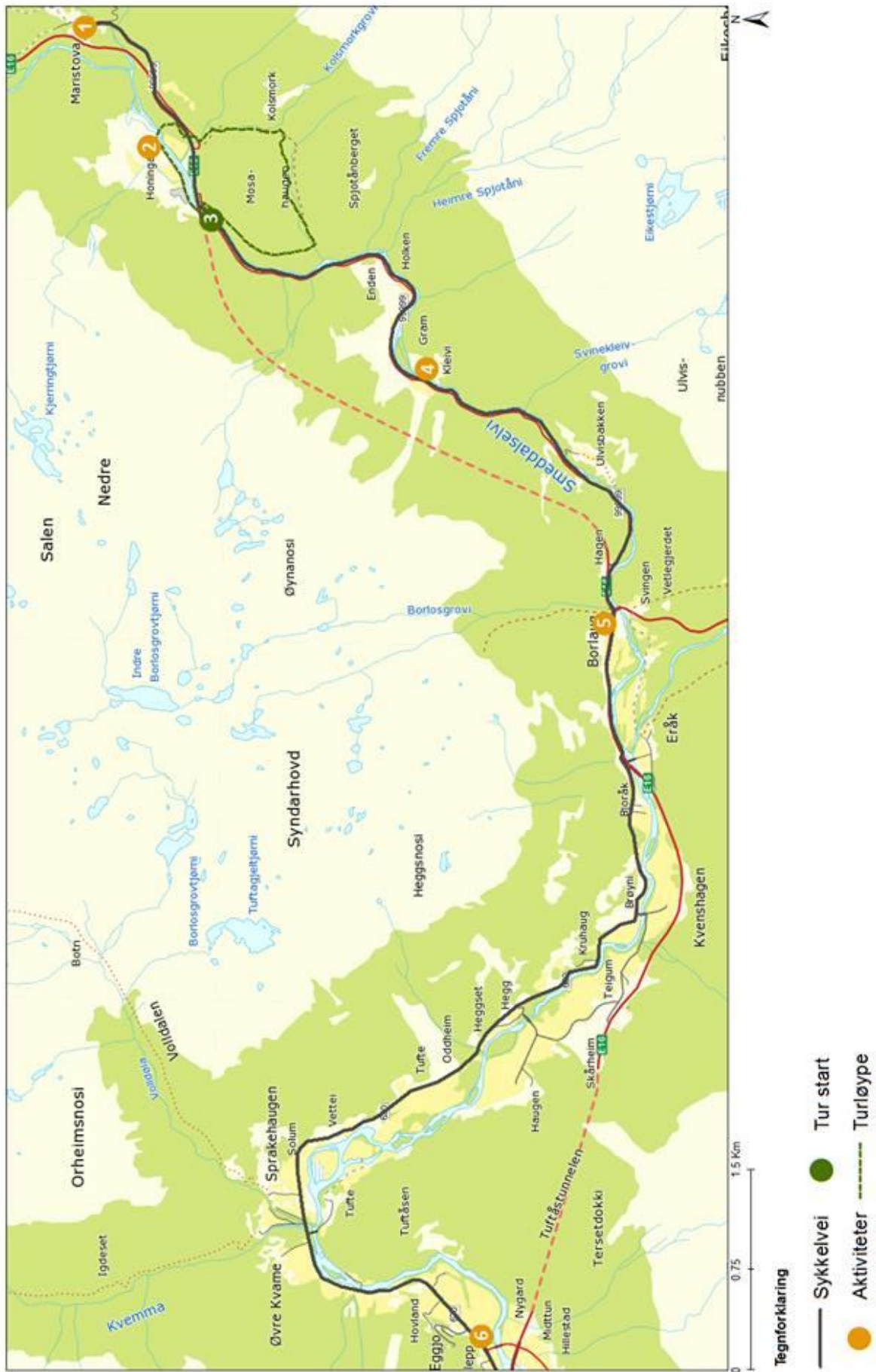
Forøvrig: Ligger ved sjøkanten like utenfor Lærdalsøyri (*Lærdal hotell, 2016*). Kort avstand til Lærdalsøyri, Lærdalselven, Laksesenteret mm.



Figur 104: Lærdal hotell.

Aktiviteter

Langs hele sykkelruten finnes det natur- og menneskeskapt elementer som er verdt et stopp (Fig. 105, 112, 129 & 136). I vår planlagte sykkelrute har valgt å ta med de selvfølgelig turistattraksjonene. Lærdal har likevel mange andre kvaliteter som ikke er fullt så kjent, og som vi har valgt å ta med. Dette er stoppesteder som er etablerte og er planlagt på områder som egner seg godt for hver enkelt aktivitet. Parkering av sykler skjer ved hver av de respektive stoppene. På turer der det ikke er anledningen til å ta med sykkelen, vil det anlegges sykkelstasjoner, se «3.6 Sykkelstasjoner».



Figur 105: Oversiktskart over aktiviteter 1-6.

1. Museum på Maristova.

Lokalitet: Maristova (Fig. 106).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 53 Km.

Tilbyr: Museum i eldste delen av bygningen (til høyre) som er frå 1792. Museet viser rommet som Generalveimester Hammer bodde på 9. Juli 1792 med den opprinnelige innredning (*Lærdal turistinformasjon, 2013*).



Figur 106: Maristova, eldste delen til høyre er museum.

2. Honingane støl

Lokalitet: Honingane, like vest for Maristova. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei og gåturer i området (Fig. 107).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 52 Km.

Tilbyrt: Oppleve en gammel støl på fjellet med bygninger og tilhørende kulturmark. Intakte stølshus og grunnmurer fra tidligere bebyggelse. Muligheter for rasteplass i flott natur (*Grøttestøl, pers.med. 2016*).



Figur 107: Honingane støl.

3. Mosahaugen – gåtur

Lokalitet: 2 km sør for Maristova. Gode tilkomstmuligheter til start på tur fra sykkelvei. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 108).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 51 Km.

Tid: ca. 60 min ++ gange.

Aktivitet: Gangsti i naturskjønt område på fjellet. Her kan man gå omkring gamle kongeveier og samtidig få et blick nedover dalføret og fjellene rundt (*Grøttestøl, pers. med. 2016*).



Figur 108: Veistrekning opp mot Mosahaugen.

4. Gram gardsbutikk

Lokalitet: Gram, Borlaug. Ca 5 km unna Borlaugskrysset langs ”gamle” E16. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 109).

Avstand fra Lærdalsøyri: Ca. 49 Km.

Tilbyr: Lokal produsent av geitost. Blitt produsert siden 1966. er sesongåpent. Kjent for geitosten spesielt, men selger også lokal honning, eplemost mm. Lokal mat. Et mat-kulturelt stopp på turen der man kan fylle sekken med lokale, hjemmelagde godsaker (*Lærdal turistinformasjon, 2013*).



Figur 109: Utsalgsboden til Gram gardsbutikk.

5. Borlo bygdetun

Lokalitet: Ligger like ved E16 ved Borlaugskrysset. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 110).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 45 Km.

Tilbyr: Bygdemuseum med et tun bestående av 17 bygninger med utstillinger som viser et stort mangfold fra fjellbygden Borgund. Viser lokal landbrukshistorie og hverdagslivet i Borgund. Muligheter for kjøp av mat og drikke. Kino i ”møkkakjellaren” (*Lærdal turistinformasjon, 2013*).



Figur 110: Borlo bygdetun.

6. Kong Sverres hus

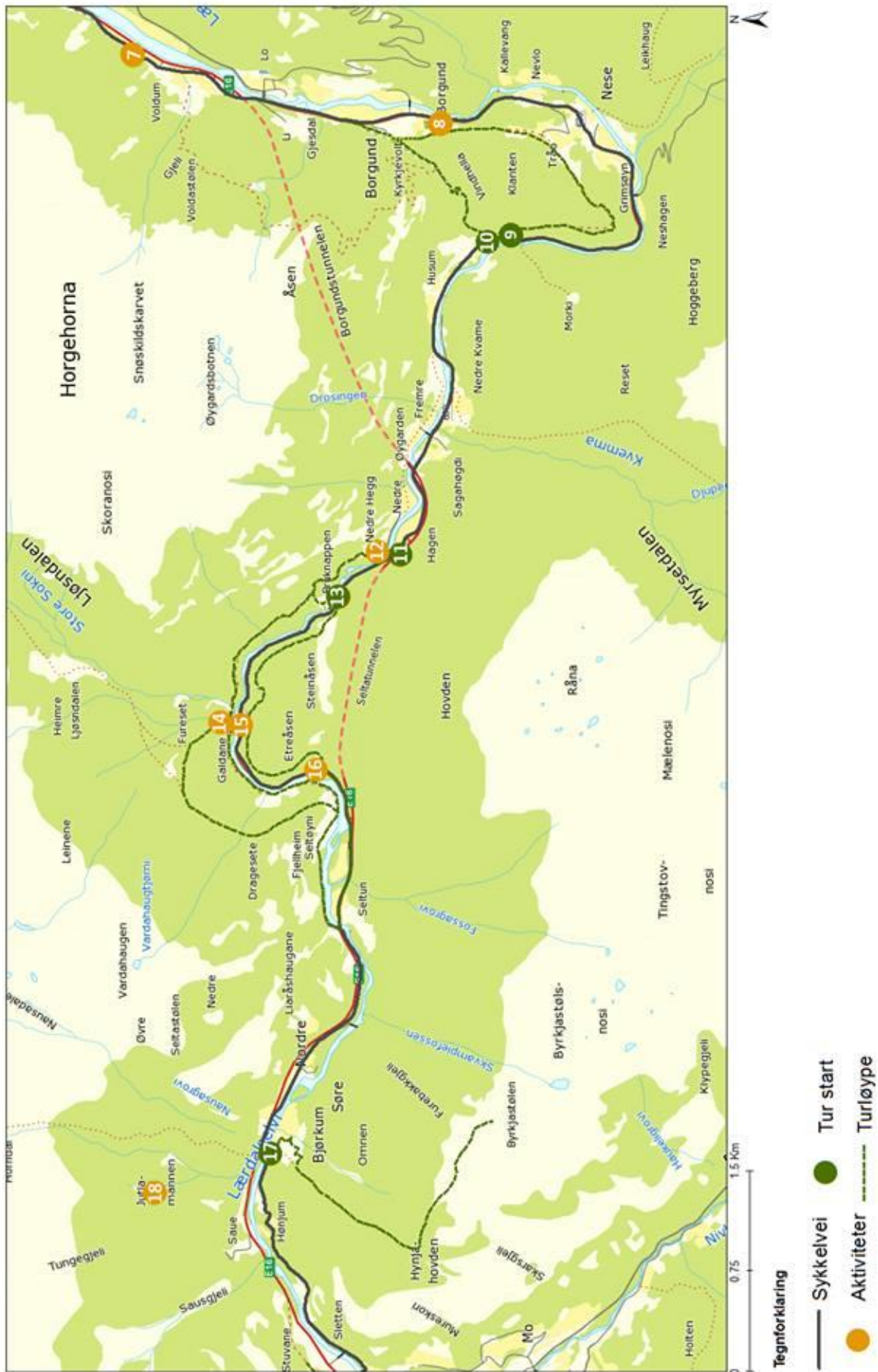
Lokalitet: Steinklepp, Borgund sentrum. Like ved Fv630 (Fig. 111).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 37 Km.

Tilbyr: Per Haugens private museum. Omvisning i huset med historien om Kong Sverre og birkebeinere, middelalder utstilling, kongevegen og Filefjell og Løytnant Jürgensen. Lett servering. Kan få kjøpt suvenirer og testet middelalderaktiviteter.



Figur 111: Kong Sverres hus.



Figur 112: Oversiktskart over aktiviteter 7-18.

7. Ørretfiske i Borgundsfjorden.

Lokalitet: Ved Borgundsfjorden, like ved E16 og Borgund hyttesenter og camping. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelveg. (Fig. 113).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 35 Km.

Tilbyr: Lærdalselven renner gjennom hele Lærdal, i Borgund slakker den av og er mer stilleflytende enn den er andre steder. Denne strekningen blir kalt Borgundsfjorden.

Vannet er krystallklart og det er godt fiske - mye stor fisk. Døgnkort fiskekort kan kjøpes hos Borgund hyttesenter og camping; 100,- kr. All fangst krever fangstrapportering.



Figur 113: Borgundsfjorden. Bildet er tatt v/ Borgund hyttesenter og camping.

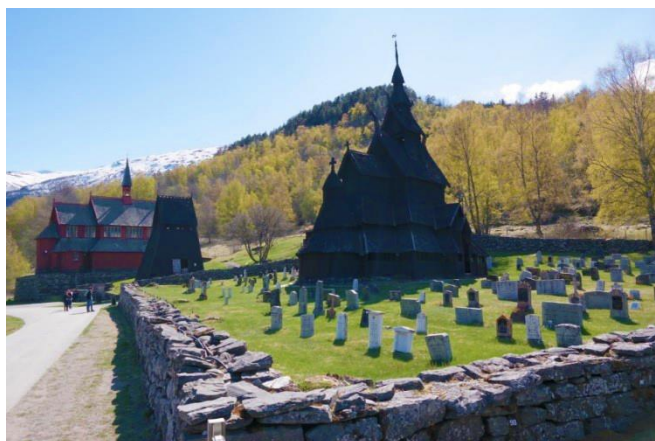
8. Borgund stavkirke m/ besøkssenteret

Lokalitet: Borgund. Like ved Fv630. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelveg (Fig. 114).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 33 Km.

Tilbyr: En av de mest karakteristiske og best bevarte stavkirkene som finnes i Norge.

Kirken ble bygget omkring 1180. Like ved kirken ligger besøkssenteret som inneholder utstillinger om blant annet stavkirkenes påvirkning i det religiøse livet i middelalderen. Funnene som ble gjort på Bjørkum, en vikingkaupang fra rundt 800-tallet er også utstilt her (Fig. 115).



Figur 114: Borgund stavkirke.



Figur 115: Borgund stavkirke besøkssenter ligger via a vis stavkirken..

9. Sverrestigen - gåtur

Lokalitet: Borgund, Fjellovergang vest for Borgund stavkirke, over skaret Vindhella mellom Kyrkjevoll og Husum, på den sørøstlige siden av fjellet. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei til start av gåturen. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 116).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 30 Km.

Tid: Ca. 60 min gange.

Aktivitet: Gammel «kløvvei» i Borgund, i dag

en enkel gangsti. Denne var i bruk frem til den første Kongeveien i Lærdal ble fullført i 1793. En tur i flott løvskog og kupert landskap.



Figur 116: Gangsti på Sverrestigen. Bildet er tatt like vest for Borgund.

10. Kongevegen over Vindhella – gåtur.

Lokalitet: Borgund, Fjellovergang Vest for Borgund stavkirke, over skaret Vindhella mellom Kyrkjevoll og Husum. Gode tilkomstmuligheter til start av tur fra sykkelvei. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 117 & 118).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 30 Km.

Tid: Ca. 60 min + - gange.

Aktivitet: Gåtur på unik og historisk vei i naturskjønt område. Vindhella er et gammelt veiparti i Borgund – kongevegen. Den 2,7 km lange veien ble bygd i 1842-43. I 1793 ble den første veien gjennom Vindhella åpnet. Denne var ekstremt bratt (25%) dermed ble veien som er karakteristisk og kjennetegn for kongevegen slik den er i dag bygget. Vindhella er vernet etter nasjonal verneplan for veier, broer og veirelaterte kulturminner.



Figur 117: De karakteristiske svingene i Vindhella. kun 20 min. gange fra parkeringsplassen ved Rimskjold.



Figur 118: Kongeveien over Vindhella. En populær turistattraksjon.

11. Kongevegen gjennom Galdane – gåtur

Lokalitet: Galdane, ca. 10 km sørvest for Borgund. Start ved Sjurhaugfossen. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelveg til start av tur. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 119).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 27 Km.

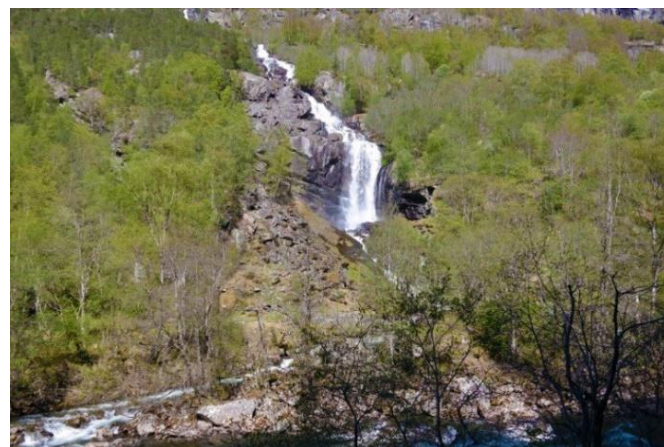
Tid: Ca. 2 timer + - gange.

Aktivitet: En tur fullstappet med opplevelser.

Unik opplevelse å gå på den historiske ruten i frodig løvskog langs den kraftige elven. Langs denne gamle, historiske ruten finner man også flere attraksjoner; Steine bru, Soknifossen (Fig. 120).



Figur 119: Den grønnkledd kongeveien går på høyre siden av Lærdalselvi nedover dalføret



Figur 120: Soknifossen. Kongeveien går like under fossefallet og nedover dalføret.

12. Sjurhaugfossen.

Lokalitet: Sjurhaugen, 700 meter nord-vest for Borgundstunnelen på E16 (Fig. 121).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 27 Km.

Aktivitet: Se Lærdalselven på sitt sterkeste, der den kaver seg gjennom trange gjel og skaper jettegryter og store naturkrefter utspilles. Fossen sees fra rasteplassen ved Sjurhaughaugfossen.



Figur 121: Deler av Sjurhaugfossen. Elven har erodert frem kulper i berggrunnen.

13. Den Bergenske hovedvei/ Bergenske postveg over Seltåsen - gåtur

Lokalitet: Start ved Steine, ca. 900 m fra rasteplassen ved Sjurhaugfossen. Endepunkt er rasteplassen ved Koret. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei til start av tur. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 122 & 123).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 27 Km.

Tid: Ca. 60 min gange.

Aktivitet: En gåtur på den gamle Bergenske hovedvei fra 1843 er en opplevelse i dramatisk og bratt terreng i frodig natur. Veien ligger like ovenfor Fv630 med utsikt over elven og kongevegen gjennom Galdane på andre siden. Man kan følge den Bergenske postvei og Bergenske hovedvei før de ender opp på samme sted ved Koret.



Figur 122: Den Bergenske hovedvei over Seltåsen. Bildet tatt v/ Koret



Figur 123: Den Bergenske postvei fra 1767 over Seltåsen. Bildet er tatt ved Steine.

14. Husmannsplassen Galdane.

Lokalitet: Galdane, ca. 10 Km vest for Borgund. Tilkomst er gangveg opp fra kongevegen gjennom Galdane. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 124).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 25 Km.

Aktivitet: Galdane gårdstun er en husmannsplass ved kongevegen gjennom Galdane. Gården er restaurert og bevart med tilhørende kulturmark. Gårdstunet er opphavelig fra 1600-tallet med laftehus. Plassert i vakkert, ulendt og bratt terreng, som kan sees fra veien langs "Historisk rute". Gårdstunet blir i dag brukt til forskjellige, lokale kulturaktiviteter. Sesongbasert enkel servering (*TurApp/kongevegen, udatert*).



Figur 124: Husmannsplassen Galdane.

15. - II verdenskrig kulturminner

Lokalitet: Hovedsakelig i området rundt Seltåsen. Lett tilgjengelig fra sykkelveien og gangveiene over Seltåsen (Fig. 125).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 25 km.

Aktivitet: Her kan man finne bunkerser, skyttergroper, mg-stillinger, kommandoplasser og lasarett, samt bygninger, stiger og veier som tyskerne oppførte under 2.verdenskrig (*Lærdal turistinformasjon, 2013*).



Figur 125: Bildet er lånt fra turistinformasjonsbrosjyren til Lærdal (*Lærdal turistinformasjon, 2013* og viser bunkers ved Seltåsen.

16. «Laksesafari» i dronningen blant lakseelver.

Lokalitet: Langs Fv630. Lett tilgjengelig fra sykkelvei (Fig. 126).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 24 Km.

Aktivitet: Lærdalselven er viden kjent for sin laks. Det er likevel ikke for alle og unne seg å fiske etter den. Sykkelvei-strekningen gjennom Galdane er et ypperlig sted for å kunne se laksen kave seg oppover elven. Elven er kraftig

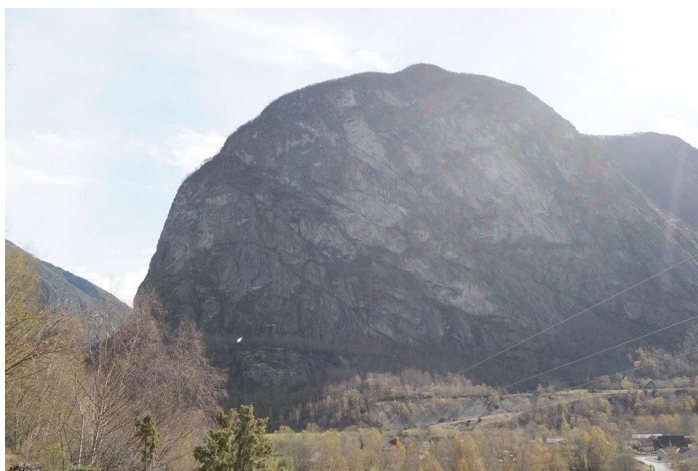


Figur 126: Muligheter for å se laksen langs Fv630. Bildet er tatt ved parkeringsplassen ved Koret, Galdane.

og landskapet unikt og spesielt. En spesiell opplevelse å kunne se laksen kjempe mot naturkreftene i dette landskapet. Laksen kan sees fra veien oppover gjennom Galdane (*Sælthun, pers.med. 2016*).

17. Hynjahovden – gåtur.

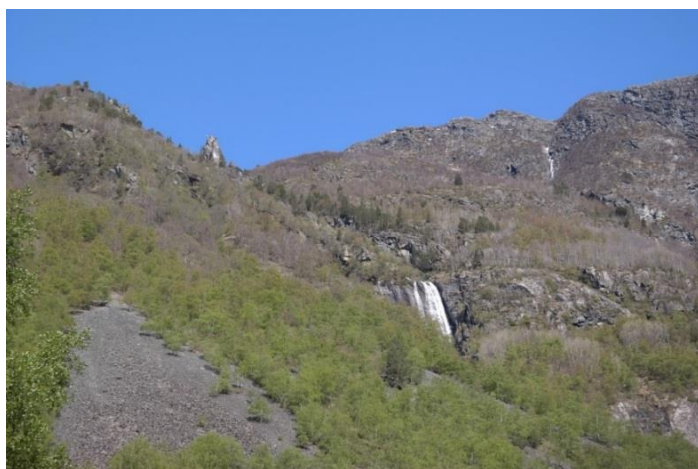
Lokalitet: Fjellet mellom Bjørkum og Saltkjelen, start ved Søre Bjørkum gård.
Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei til start av tur. Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen (Fig. 127).
Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 21 Km.
Tid: Ca. 5 + - timer gange.
Aktivitet: Gåtur opp et av Lærdals ikoniske fjell. På toppen er det utsikt nedover dalføret og omkringliggende fjell og natur.



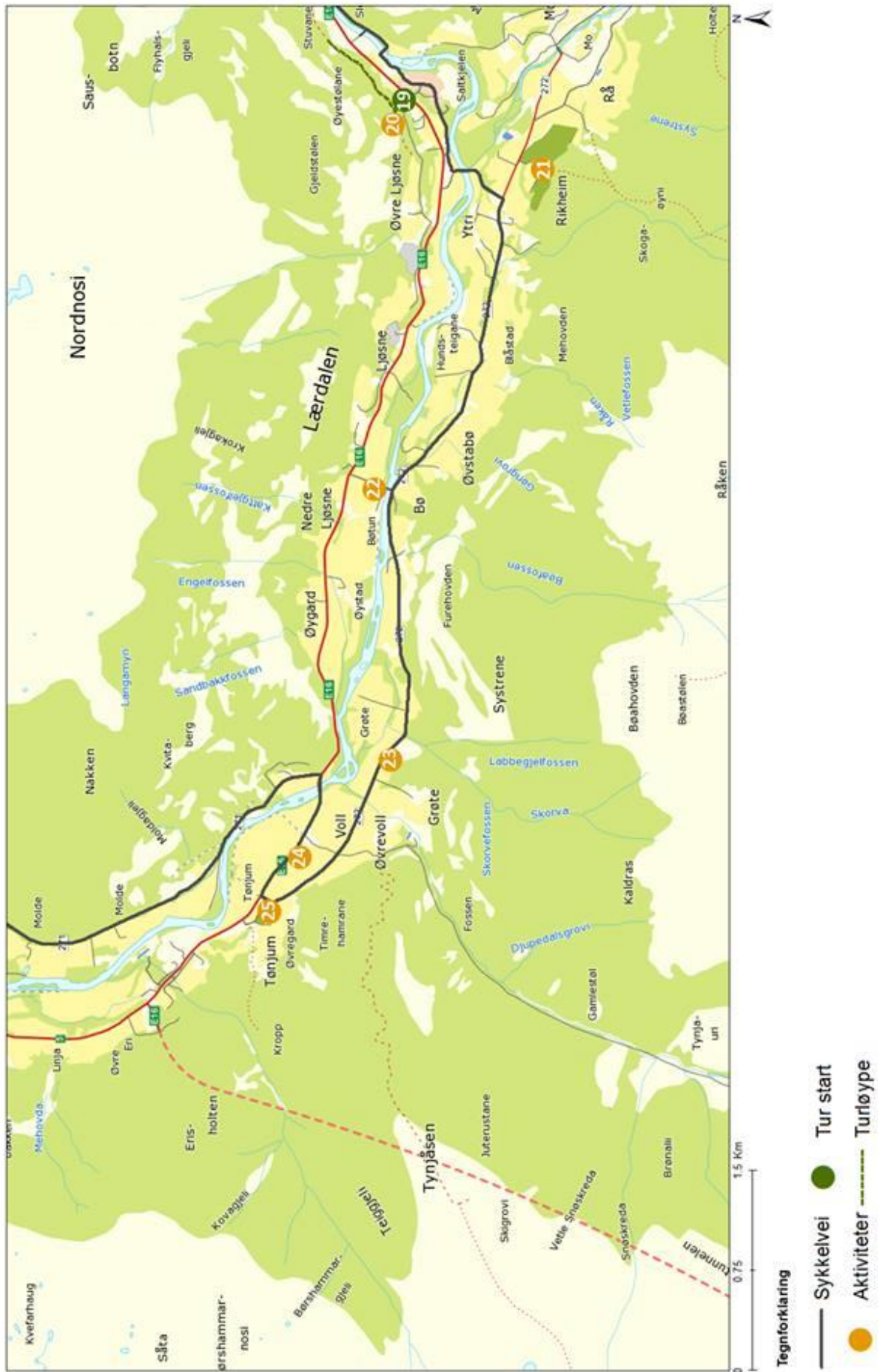
Figur 127: Hynjahovden sett fra Åbryo. Turstien begynner på baksiden av fjellet.

18. Jutlamannen v/ Hønjum bygdetun

Lokalisering: Hønjum. Like ved E16, i fjellveggen på andre siden av elven sett fra sykkelveien (Fig. 128).
avstand til Lærdalsøyri: Ca. 21 Km.
Aktivitet: Jutlamannen er en steinformasjon i nærheten av Hønjum. Formasjonen har menneskelige former og kan minne om et troll. Tidligere var det to steinformasjoner, men «gygra» raste ned på 1800 tallet. Det er flere sagn tilknyttet Jutlamannen, ett av de handler om Olav den hellige som forsteiner to troll i fjellsiden (*Lærdal turistinformasjon, 2013*). Et spesielt naturskapt element som sees fra sykkelveien som går gjennom Hønjum på andre siden av Lærdalselven.



Figur 128: Jutlamannen sett fra sykkelveien ved Hønjum gård.



Figur 129: Oversiktskart over aktiviteter 19-25

19. Ljøsnaveiti – gåtur.

Lokalitet: Start ved Åbryo. Ca. 100 meter nord-vest for boligområdet ved Saltkjelen. Nordsiden av E16 og Lærdalselven.

Tilkomst fra sykkelvei, kryssing av E16 fra Saltkjelen boligområde til Åbryo (Fig. 130).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 18 Km.

Tid: 30 – 60 min. gange.

Aktivitet: Ljøsnaveiti var et tidligere

vanningsanlegg for syv gårder i Lærdal. Dette er en installasjon bygget i stein i fjellskråningen som førte vannet fra Lærdalselvi, nedover i veiten til gårdene. I dag er dette en populær tursti i flott natur (*Lærdal turistinformasjon, 2013*). Det er ikke anledning til å sykle på denne strekningen.



Figur 130: Ljøsnaveiti. Bildet er tatt like ovenfor Åbryo.

20. Fjellklatring på Ravnolen.

Lokalitet: Åbryo, 200 meter nord for bebyggelsen på Åbryo, nord for E16 og Lærdalselven. Tilkomst er gangsti opp fra Ljøsnaveiti (Fig. 131).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 18 Km.

Aktivitet: Bratt fjellvegg som passer ypperlig for fjellklatrere. Det finnes eksisterende klatrerute med bolter i fjellet.

Aktivitet som krever kompetanse i fjellklatring. Området rundt fjellveggen og

veien opp er ikke opparbeidet. For å få best mulig naturopplevelse, har vi valgt å ikke endre dette.



Figur 131: Fjellklatrer prøver seg i høyden på Ravnolen.

21. Rikheim golf

Lokalitet: Ljøsne, Rikheim gard, like ved sykkelvegen. Gode tilkomstmuligheter (Fig. 132).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 16 Km.

Aktivitet: Golfbane av enkel standard som er utfordrende for nybegynnere så vell som viderekomne. Banen har selvbetjening. 20,- kr til ballmaskin og greenfee-kontanter (Lærdal turistinformasjon, 2013).



Figur 132: golfbanen på Rikheim.

22. Fruktutsalg ved Blåflat gard

Lokalitet: Blåflat, ca. 3 km øst for Vollsbroen. Avstikker på 250 meter fra sykkelveien, Gode tilkomstmuligheter (Fig. 133).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 14 Km.

Tilbyr: Salg av epler, pærer og plommer. Flott, gammel gård omringet av jordbruksareal og frukttrær. Unik opplevelse av en fruktgård i Lærdal.



Figur 133: Blåflat gard m/ gardsutsalg.

23. Lund hjortefarm

Lokalitet: Mo, like ved Fv272. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 134).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 12 Km.

Aktivitet: Lund hjortefarm er en gård der man kan få møte og mate hjort.



Figur 134: Lund hjortefarm.

24. Fruktutsalg Voll.

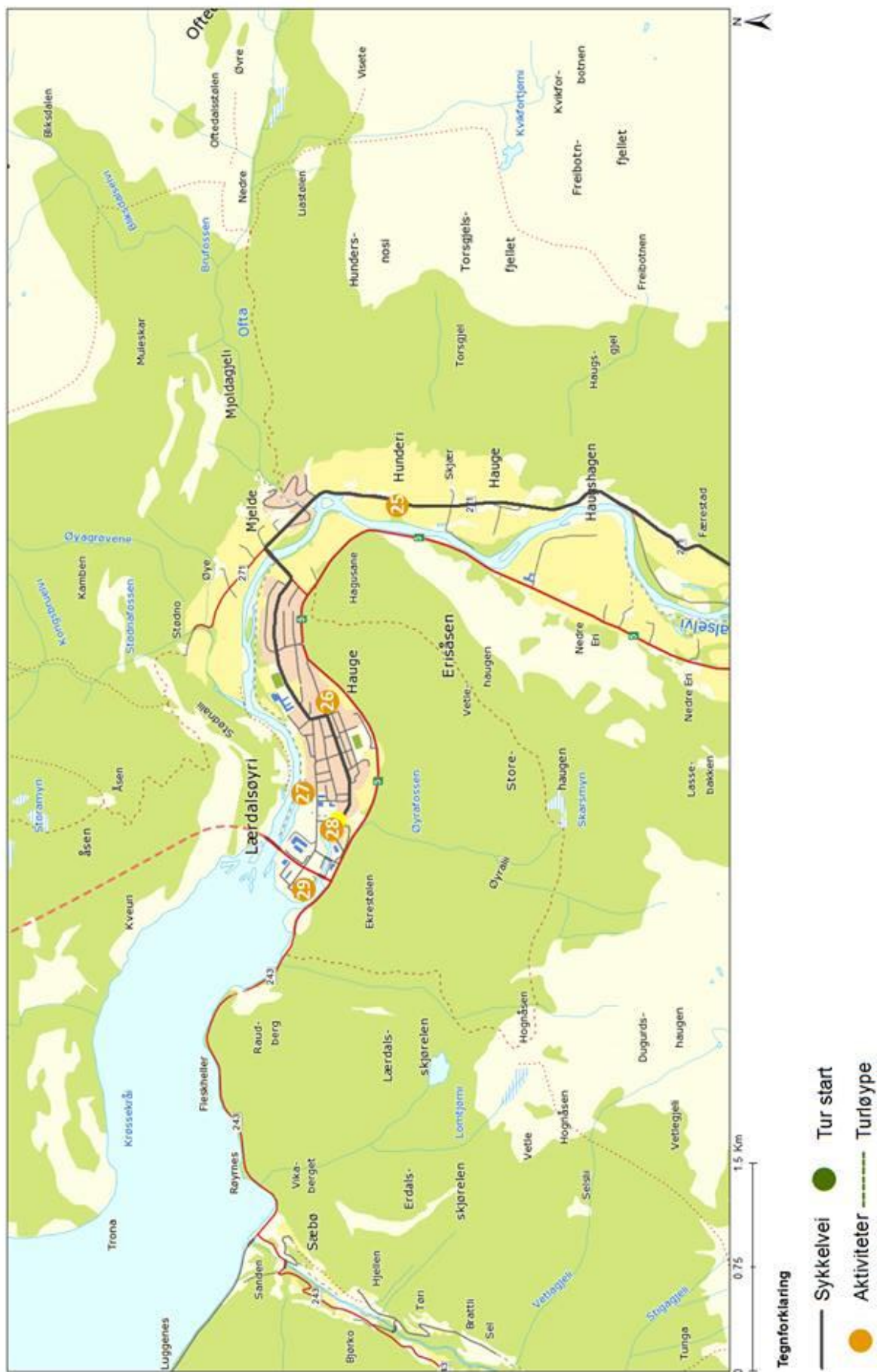
Lokalitet: Voll, 350 meter vest for Vollsbroen. Tilkomst er avstikker fra sykkelveien og sykling langs E16 ca. 350 meter (Fig. 135).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 11 Km.

Tilbyr: Salg av frukt, bær og grønnsaker.



Figur 135: Lokalet til fruktutsalget ved Voll.



Figur 136: Oversiktskart over aktiviteter 25-29.

25. Frukt og grønnsaksutsalg ved Hunderi.

Lokalitet: Hunderi. Ca 900 meter sør for Lærdal sykehus. Langs Fv271. Lett tilgjengelig fra sykkelvei (Fig. 137).

Avstand til Lærdalsøyri: Ca. 4 Km.

Tilbyr: Salg av bær, frukt og grønnsaker.



Figur 137: Gårdsutsalget ved Hunderi.

26. Hauge kirke

Lokalitet: Lærdal sentrum, 1 Km øst for Lærdalsøyri. Gode tilkomstmuligheter fra sykkelvei (Fig. 138).

Avstand til Lærdalsøyri: 0 m.

Aktivitet: Hauge kirke er en langkirke i tre, lokalisert i Lærdal sentrum. Kirken ble tegnet av arkitekten Christian Christie og bygget i 1869. Navnet Hauge kirke stammer fra en tidligere stavkirke som lå på gården Hauge. Et kulturelt stopp i Lærdal sentrum (*Lærdal turistinformasjon, 2013*).



Figur 138: Hauge kirke.

27. Lærdal villakssenter og Sogn kunstsenter

Lokalitet: Lærdal sentrum, 250 m. fra Lærdalsøyri like ved Lærdalselven. Gode tilkomstmuligheter (Fig. 139).

Avstand til Lærdalsøyri: 0 m.

Aktivitet: Norsk villakssenter gir et innsyn i livshistorien til atlantehavslaksen, forvaltningen av villaksarter i Norge og tradisjoner tilknyttet laksefiske. I samme bygg ligger også Sogn Kunstsenter, hvor man for øyeblikket kan få oppleve kunstsamlingen til Lærdalskunstneren Hans Gjesme (*Lærdal turistinformasjon, 2013*)



Figur 139: Lærdal villakssenter og Sogn kunstsenter.

28. Lærdalsøyri

Lokalitet: Nederst i Lærdal sentrum.

Småhusbebyggelse ned mot sjøkanten, ved enden av sykkelvegen. Gode tilkomstmuligheter (Fig. 140).

Avstand til Lærdalsøyri: 0 m.

Aktivitet: Lærdalsøyri er en gammel handelsplass med spor tilbake til middelalderen. Her finner man et vernet trehusmiljø fra 17- og 1800-tallet med om lag 170 bygninger. Her kan man blant annet oppleve håndverkutsalg, reiseminne, antikk, kafe, galleri, tele og postmuseum (Fig. 141), samferdselsmuseum m.m. Også den årlige Lærdalsmarknaden blir avholdt her og er en stor begivenhet i lokalsamfunnet. På markedet kan man oppleve konserter, utsalgsboder, diverse show og andre typer aktiviteter (*Lærdal turistinformasjon, 2013*).



Figur 140: Sykling blant gammel og unik trehusbebyggelse i Lærdalsøyri.



Figur 141: Tele- og postmuseet i Lærdalsøyri.

29. Lærdal ferie og fritidspark.

Lokalitet: Ved sjøkanten meter fra Lærdalsøyri (Fig. 142).

Avstand til Lærdalsøyri: 500m.

Aktivitet: Lærdal ferie og fritidspark har en unik plassering i Lærdal med nærheten til Sognefjorden. I parken finnes også motorikpark, lekeområder for barn og restaurant -

«Strandsitjaren café» (Lærdal ferie- og Fritidspark, udatert).



Figur 142: Motorikparken i Lærdal ferie og fritidspark.

3.6 Sykkelstasjoner

Flere steder langs sykkelruten er det planlagt turmuligheter til fots. Dette er områder der sykling ikke er mulig. Kongevei-strekningene gjennom Vindhella og Galdane er det heller ikke tillatt med sykling. Formålet med sykkelveien er at man skal oppleve attraksjoner mens man beveger seg nedover dalføret. Vi planlegger derfor flere sykkelstasjoner/langs ruten. Stasjonene er plassert strategisk ved de planlagte gåturene slik at man kan sette ifra seg sykkelen, gå turen og plukke opp sykkel igjen senere (Fig. 143).



Figur 143: Sykkelstasjonens design med mål.

Generelle bestemmelser

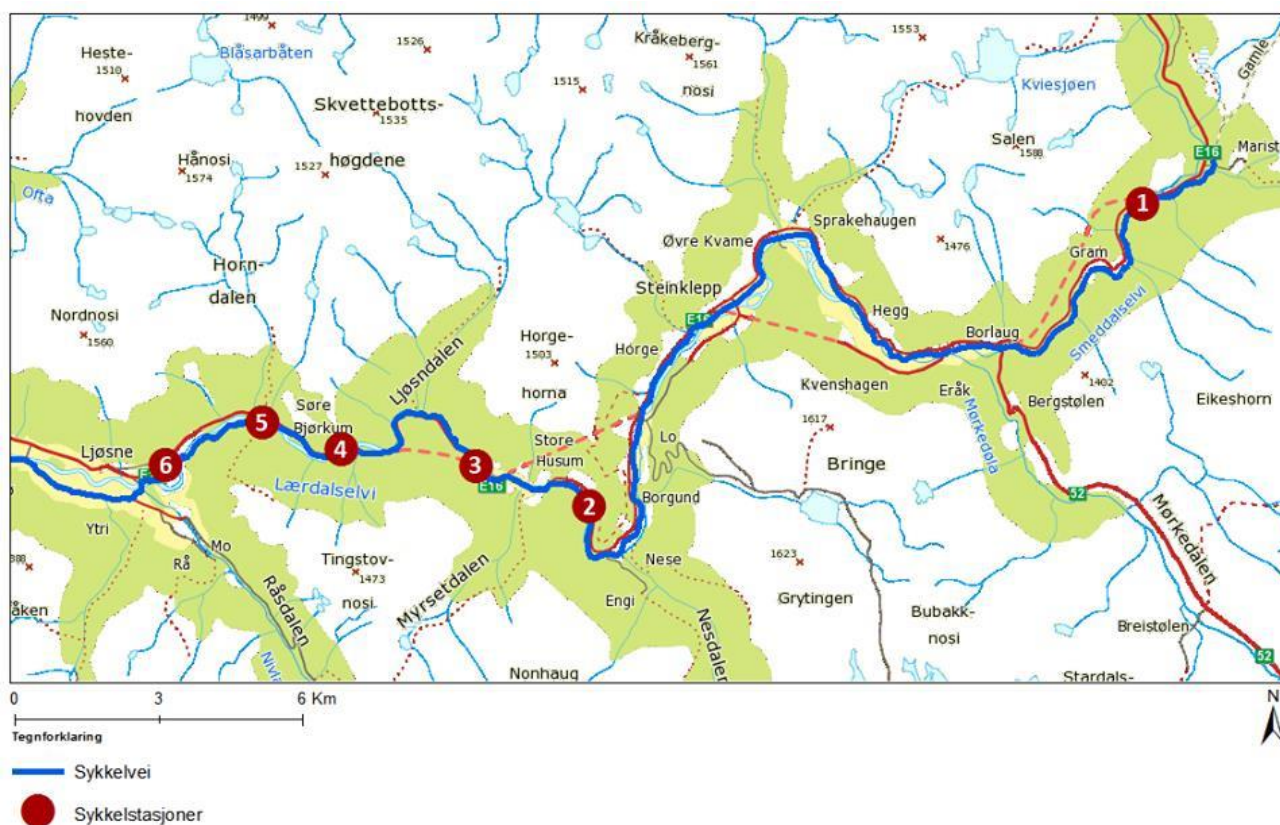
Sykkelstasjonene planlegges lett tilgjengelig fra sykkelveien. Stasjonene planlegges i områder der store inngrep i naturen unngås. De skal ikke bryte med natur og landskap, dog heller ikke bryte opp kulturelle/historiske plasser. Sykkelstasjonene skal utformes i lokal byggeskikk og designet er inspirert fra «*Husmannsplassen Galdane*». Byggene skal være laftet med gress på taket. Tilkomsten til sykkelstasjonene planlegges gruslagt, og skal ikke bryte med naturen i stor grad. Sykkelstasjonene vil ha en lik utforming på alle stasjonene og vil kunne oppbevare opptil 10 sykler i hver stasjon (Fig. 143). Det planlegges søppelspann på alle stasjonene på innsiden av stasjonen. Enkelte av sykkelstasjonsområdene vil ha mulighet for plassering av benker og fungere som enkle rasteplasser. Byggene er skiltet med egendesignet sykkelskilt på utsiden av hver enkelt stasjon. (Fig. 144).



Figur 144: Egendesignet sykkelskilt til sykkelstasjonene.

Sykelstasjonene er i tillegg planlagt og tilrettelagt for fremtidig sykkelutleie. Sykkelutleien vil fungerer slik at parkering foregår på stasjonen på starten av turen og man kan hente seg en ny sykkel på en annen stasjon. Dette for å unngå rundturer. Sykkelparkeringene må være utstyrt med lås, for å unngå tyveri og planlegges å gå ut på samme sykkelutleie-prinsipp som drives i Oslo kommune. Turister kan kjøpe «sykkeltaxi» der de betaler for X antall dager de ønsker å leie sykkel. Kortet fungerer som en lås, og gir tilgang til sykkel. Sykkelutleien skal kun ta krav på noe av sykkelparkeringen, slik at privatsykler har plass til å parkere sykkelen sin der også. For at sykkelstasjonene skal være mulig må det opprettes en «sykkeltaxi» som transporterer sykler mellom sykkelparkeringene.

Planforslag



Figur 145: Oversiktskart over alle sykkelstasjonene langs sykkelruten.

Sykelstasjon 1. Mosahaugen

Muligheter for gåtur over Mosahaugen. En rundtur i naturen på fjellet, gode muligheter for tur innom Honingane støl, opp mot Maristova og ned igjen på historiske kongeveistrekninger.

Beskrivelse av tiltak:

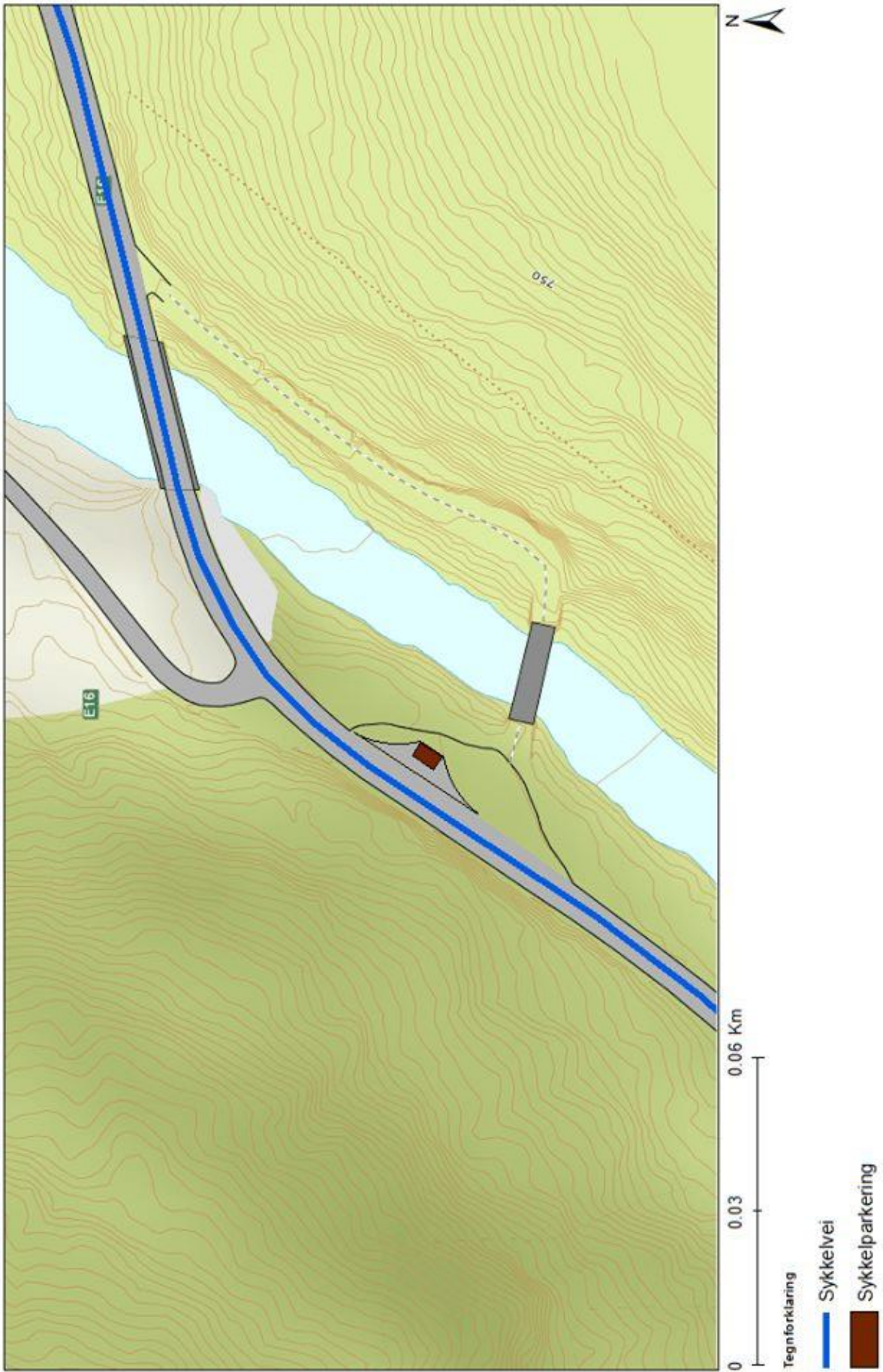
Sykelstasjonen planlegges sørøst for Fv630, vendt mot vest (Fig. 147). Området sykkelstasjonen planlegges på er en eksiterende rasteplass og en sykkelstasjon vil ikke virke sjenerende.

Sykelstasjonen ligger strategisk plassert for parkering av sykkel og ferdsel opp mot gangstien.

Området er planert og gruslagt og det vil dermed ikke være nødvendig med terrengendringer, kun litt grunnarbeid under selve bygget. Naturområder vil ikke påvirkes. Sykling inn til og ut fra sykkelstasjonen anses som trygt grunnet lite trafikk på Fv630 (Fig. 146).



Figur 146: Illustrasjon av planlagt sykkelstasjon ved Mosahaugen.



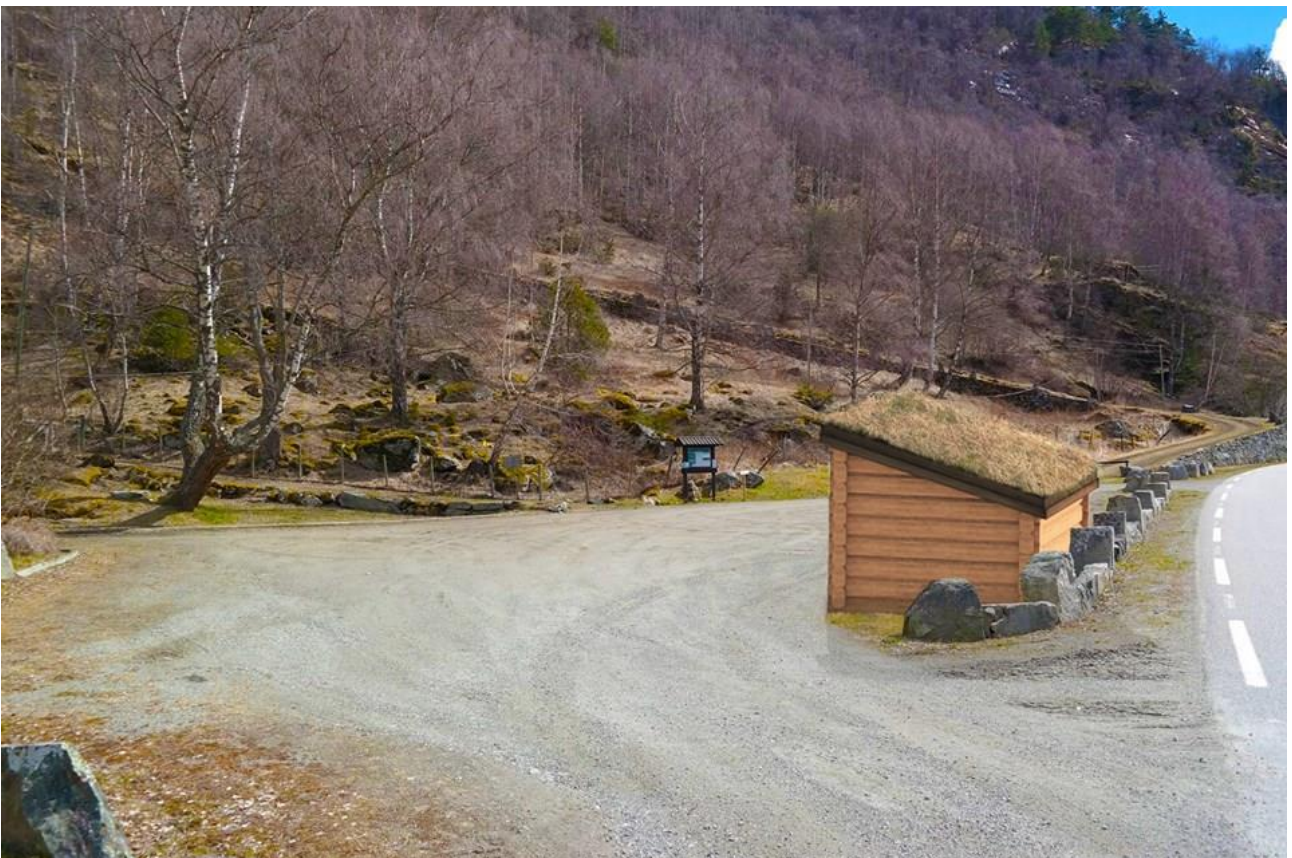
Figur 147: Plankart over sykkelstasjon med Mosahaugen.

Sykelstasjon 2. Rimskjold

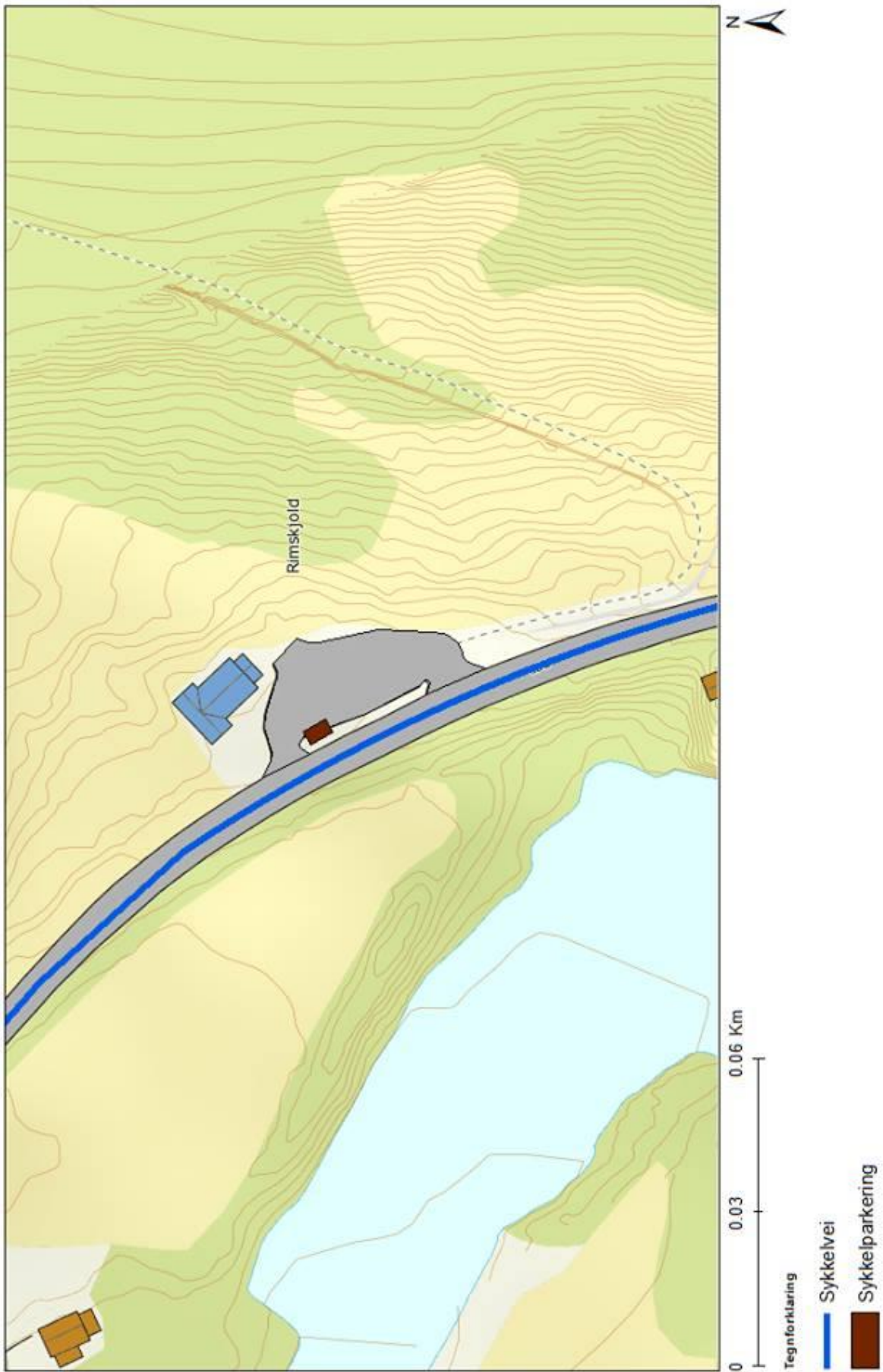
Muligheter for gåtur over Vindhellavegen og Sverrestigen.

Beskrivelse av tiltak:

Sykelstasjonen planlegges på parkeringsplassen ved Rimskjold ungdomshus. Sykelstasjonen planlegges langs gamle E16, mot steingarden, vendt Nord-øst (Fig. 149). Sykelstasjonen vil kreve parkeringsareal, men ikke av vesentlig betydning. Det kreves kun grunnarbeid under selve bygningen, ingen annen terrengendring og inngrep. Bygget vil ikke være en stor brytning i landskapet mot veien og ungdomshuset. Byggestilen vil være annerledes fra ungdomshuset, men ikke av stor estetisk betydning. Ferdsel ut fra sykelstasjonen og inn på gamle E16 anses som trygt, da det er lite trafikk på Fv630 (Fig. 148).



Figur 148: Illustrasjon av planlagt sykelstasjon ved Rimskjold.



Figur 149: Plankart over sykkelstasjon ved Rimskjold.

Sykelstasjon 3. Sjurhaughaugfossen.

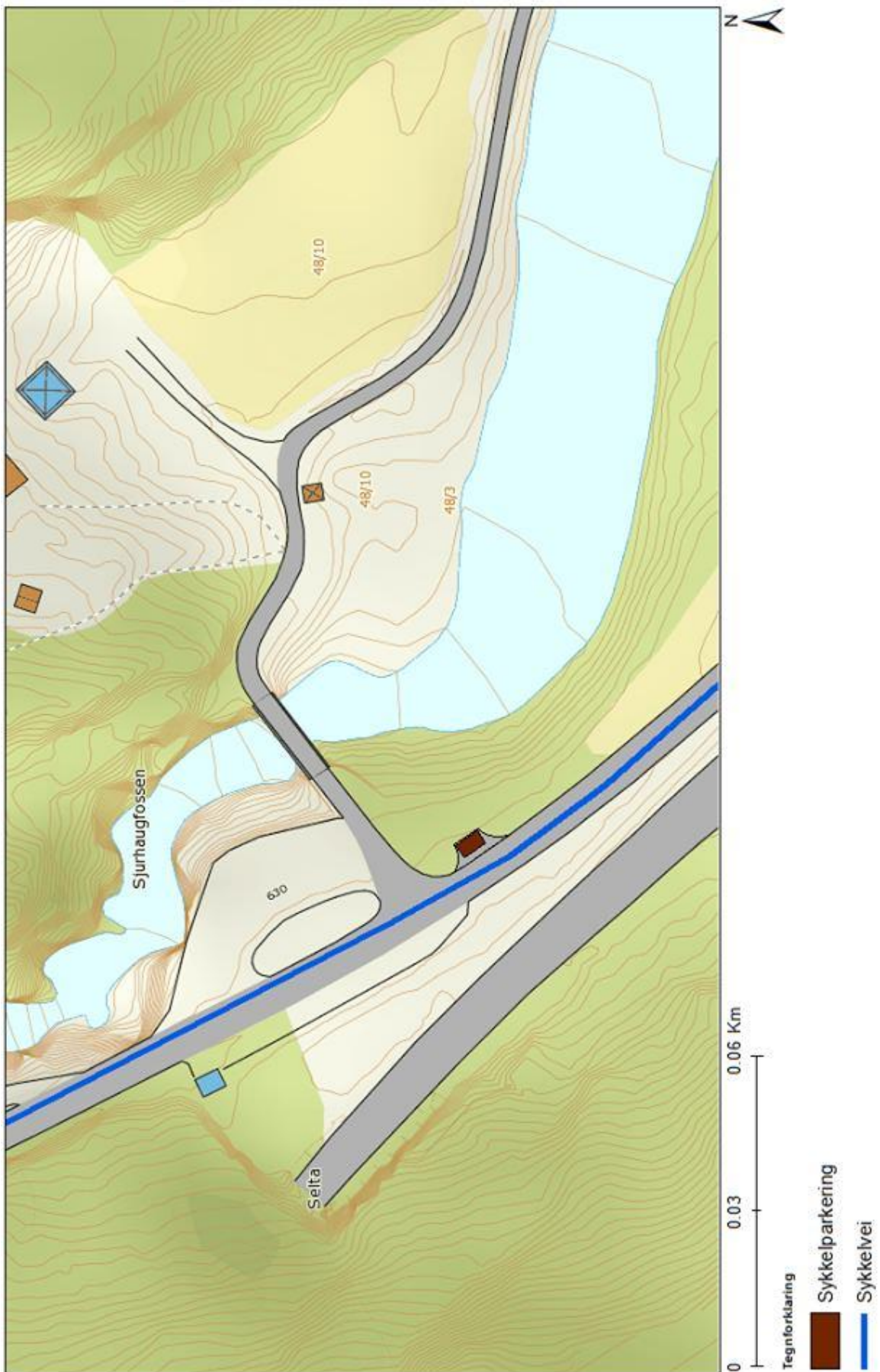
Muligheter for gåtur på kongeveggen gjennom Galdane, tilkomst til Galdane gårdstun, gangvei over Etreåsen på gamle Bergenske hovedvei, eller den bergenske postvei. Elvejuv, Sjurhaugsfossen, Steine bru, Olavsklemma, Soknifossen, og andre naturopplevelser.

Beskrivelse av tiltak:

Sykelstasjonen planlegges like sør for den eksiterende rasteplassen og parkeringsplassen ved Sjurhaugsfossen. Sykelstasjonen planlegges langs Rv630, vendt sør-vest med tilhørende grusvei inn til stasjonen (Fig. 151). Rasteplassen ved Sjurhaugsfossen er godt opparbeidet og vi ønsker ikke å bryte opp i dette. Området som sykelstasjonen planlegges på er et allerede opparbeidet areal der det tidligere stod noen containere. Arealet passer utmerket for sykelstasjon og gjør at det ikke trengs noen terrengendringer og inngrep i natur, kun grunnarbeid under selve bygget. En sykelstasjon vil ikke bli en brytning i terrenget og landskapet med tanke på all den omkringliggende infrastrukturen. Ferdsel inn og ut fra stasjonen anses som trygt på grunn av lite trafikk på Fv630 (Fig. 150).



Figur 150: Illustrasjon av planlagt sykelstasjon ved Sjurhaugsfossen



Figur 151: Plankart over sykkelstasjonen ved Sjurhaugfossen.

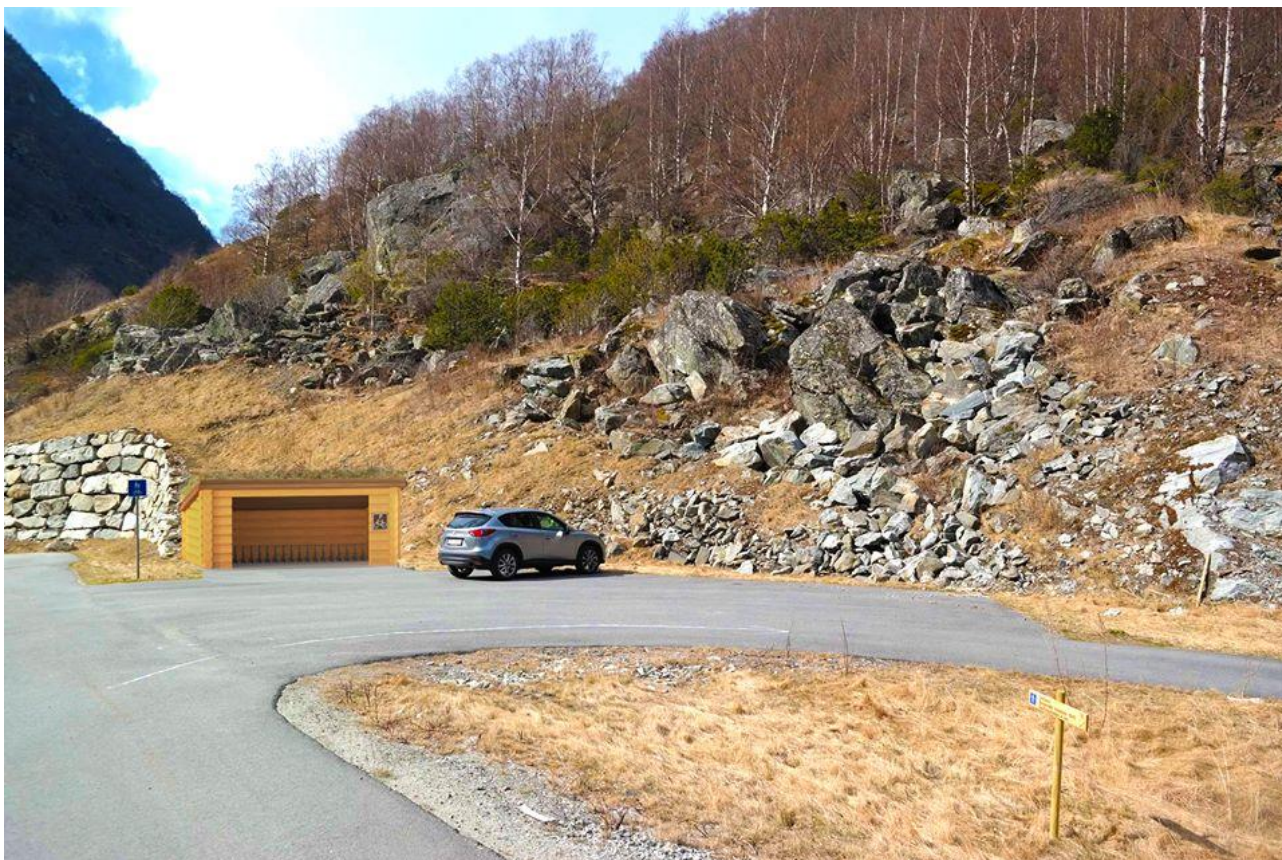
Sykkelstasjon 4. Seltabru.

Muligheter for gåtur på kongevegen gjennom Galdane, tilkomst til Galdane gårdstun, gangvei over Etreåsen på gamle Bergenske hovedvei, eller den bergenske postvei. Spektakulære elvejuv, Sjurhaugsfossen, steine bru, olavsklemma, Soknifossen og andre naturopplevelser.

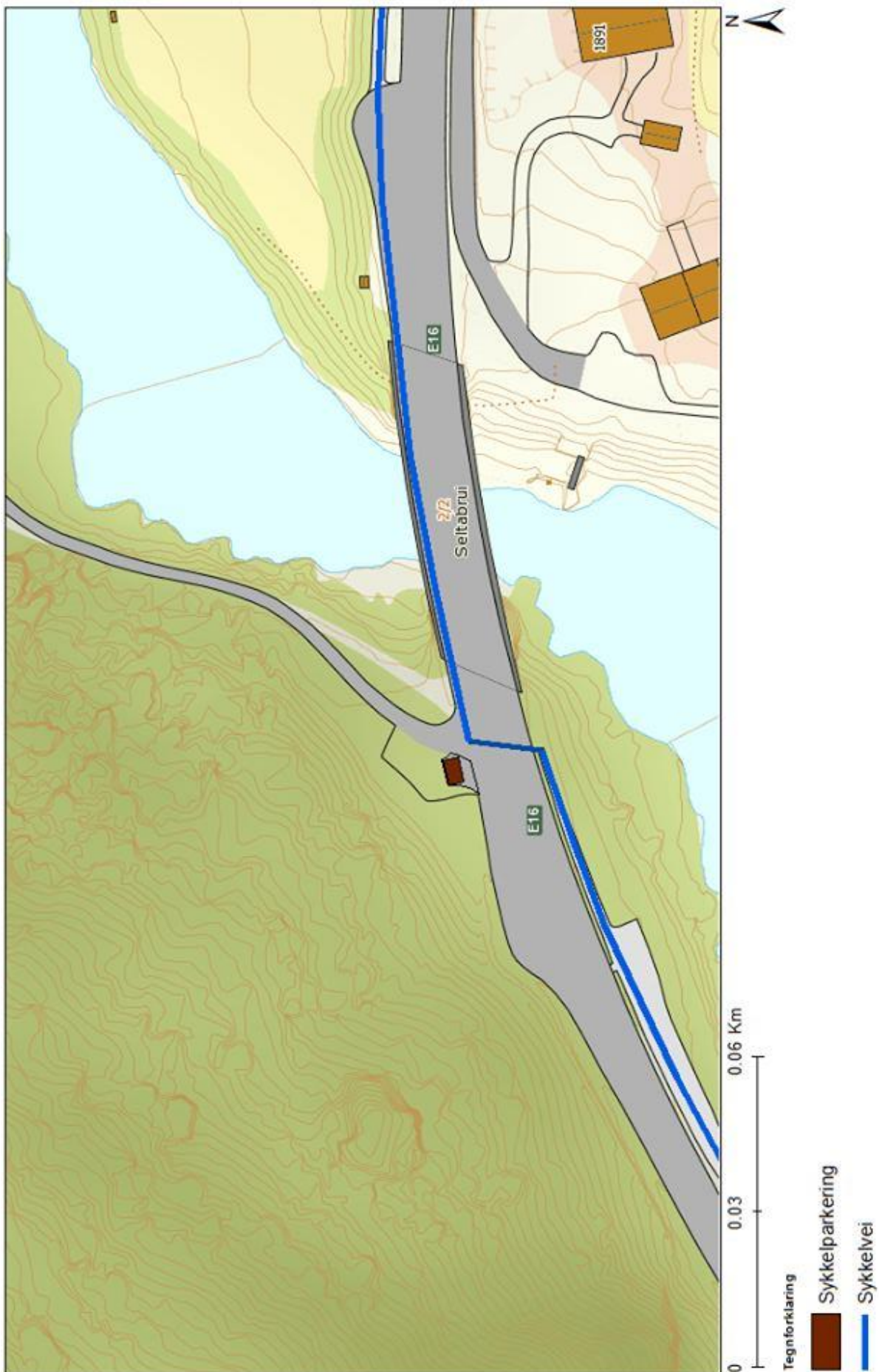
Beskrivelse av tiltak:

Sykkelstasjonen planlegges ved enden av kongevegen gjennom Galdane, der den møter E16 på Seltabru. Bygget planlegges sør-vendt. Området er planert og opparbeidet med asfalt og grus og det trengs derfor ingen terrengendringer eller inngrep i natur, kun grunnarbeid under selve bygget.

Stasjonen planlegges like vest for veien inn til Galdane, for å unngå inngrep på den historiske veien som er vernet (Fig. 153). En sykkelstasjon vil ikke bli en stor brytning i landskapet, da det er mye omkringliggende veianlegg. Grunnet fortauet langs E16 og frem mot stasjonen, anses ferdsel inn og ut av sykkelstasjonen som svært trygt (Fig. 152).



Figur 152: Illustrasjon av planlagt sykkelstasjon ved Seltabru



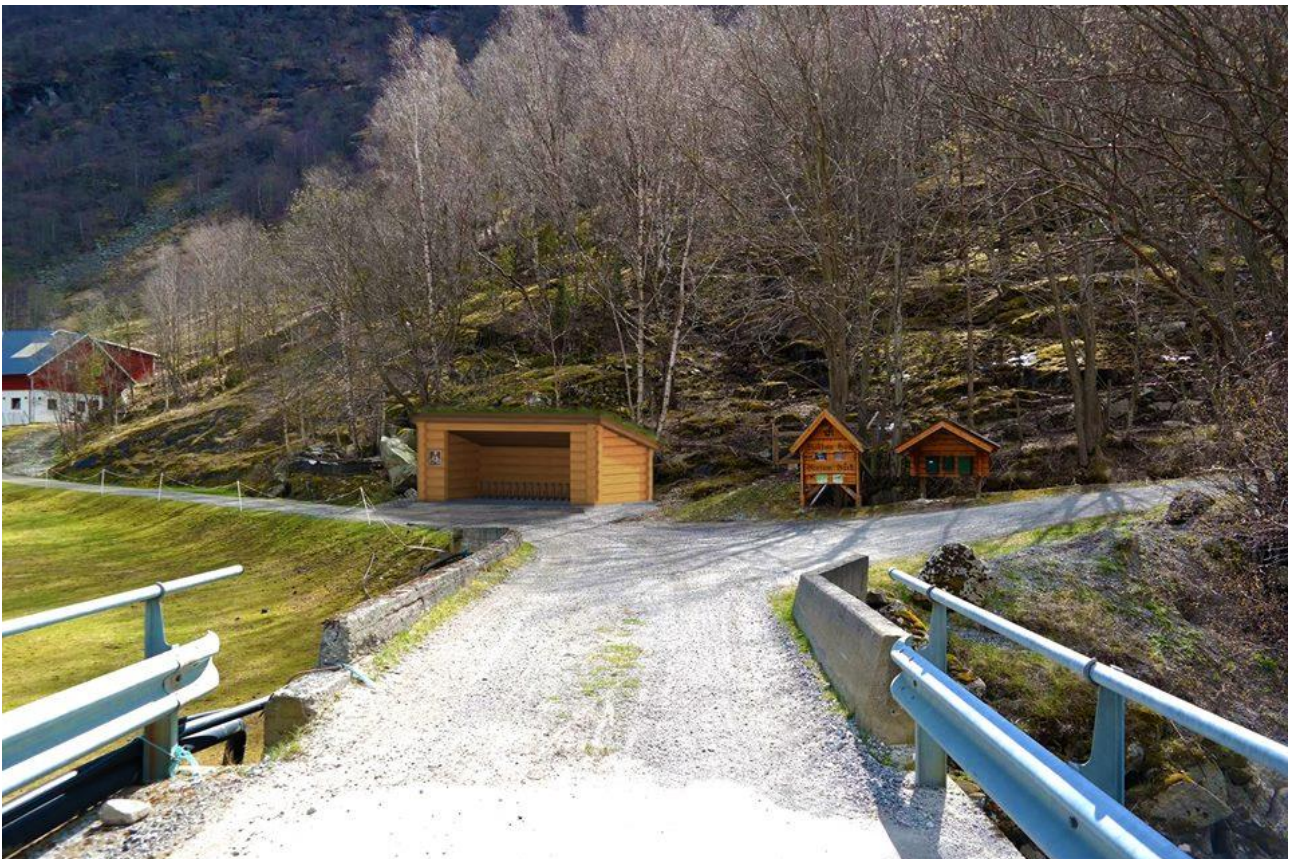
Figur 153: Plankart over sykkelstasjonen ved Seltabrui.

Sykelstasjon 5. Søre Bjørkum

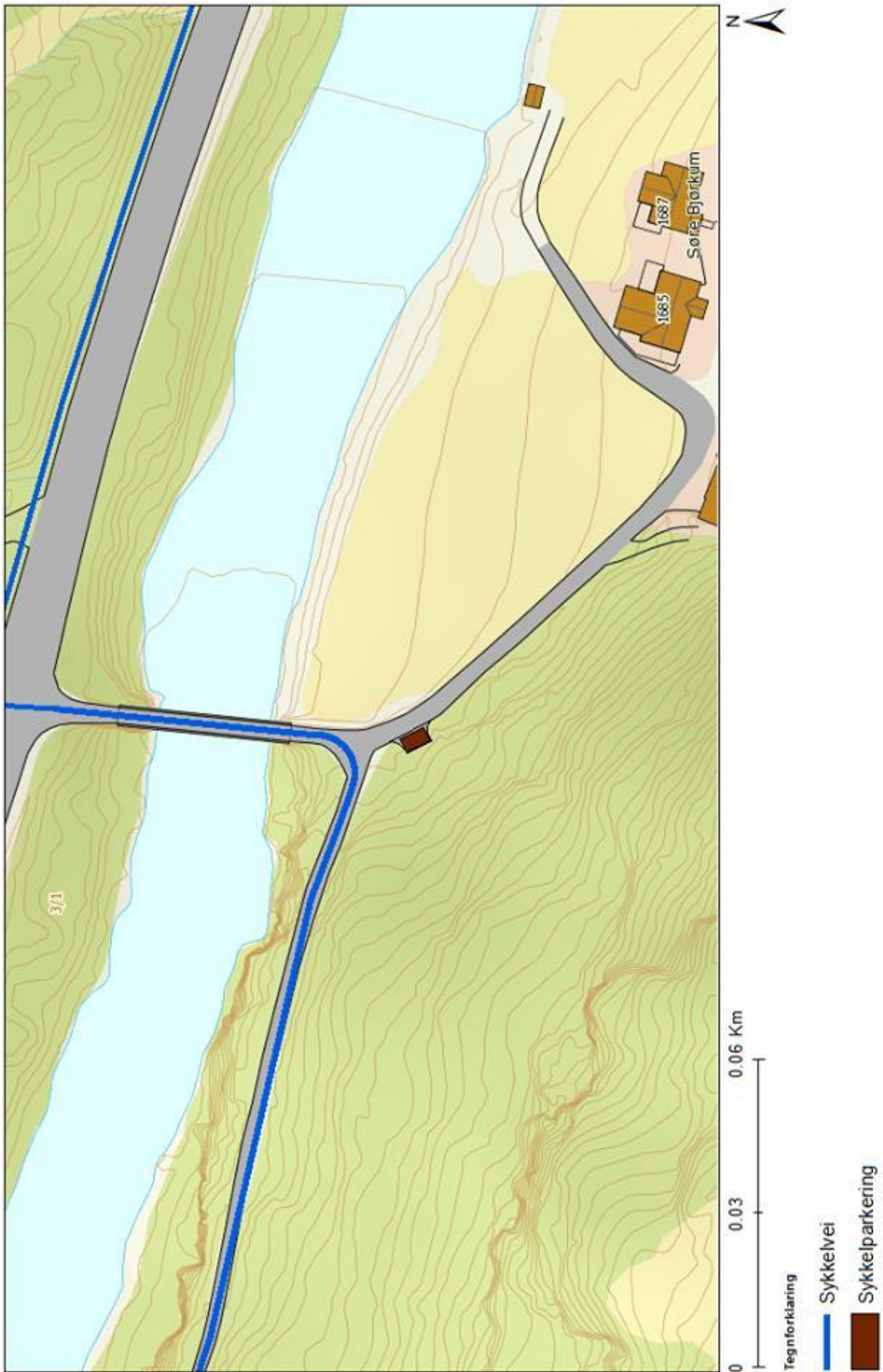
Muligheter for ferdsel opp Hynjahovden.

Beskrivelse av tiltak:

Sykelstasjonen planlegges på Søre Bjørkum langs tilkomstveien til Bjørkum gård i krysset sør for broen. Bygget planlegges vendt mot nord (Fig. 155). Området er et allerede opparbeidet og gruslagt område og vil dermed ikke påvirke naturområder. På grunn av terrenget avsettes det ikke mye areal foran sykelstasjonen. En sykelstasjon vil ikke bli en stor brytning i landskapet mot de eksisterende skiltene og nærliggende gårdsbebyggelse. Ferdsel inn og ut av sykelstasjonen anses som trygt da det er lite trafikk på tilkomstveien (Fig. 154).



Figur 154: Illustrasjon av planlagt sykelstasjon ved Søre Bjørkum



Figur 155: Plankart over sykkelstasjon ved Søre Bjørkum.

Sykelstasjon: 6. Åbryo

Muligheter for gåtur på Ljøsnaveiti og ferdsel opp mot klatrefeltet på Ravnolen.

Beskrivelse av tiltak:

Sykelstasjonen planlegges ca. 30 m. fra innkjørselen til Åbryo fra E16, i et skogholt Nord-Øst for veien. Stasjonen planlegges sørvendt. (Fig. 157). Skogen som sykelstasjonen planlegges i er ikke merket som prioritert eller utvalgt naturtype, og et inngrep vil ikke ha stor negativ påvirkning for naturen. Omkringliggende natur skal bevares og bygget skal gå i ett med naturen. Området er relativt planert, og inngrepet vil ikke ha store konsekvenser. Kun noe grunnarbeid er nødvendig under selve bygget. Bygget plasseres 1m fra tilkomstveien, med naturlig grusvei inn til stasjonen. Stasjonen vil ikke skape noen stor brytning i landskapet (Fig. 156). Ferdsel inn og ut fra sykelstasjonen er trygt da det er lite trafikk på tilkomstveien. Strekningen der sykkelveien krysser E16 for å komme over til Åbryo må det vises forsiktighet.



Figur 156: Illustrasjon av planlagt sykkelstasjon ved Åbryo



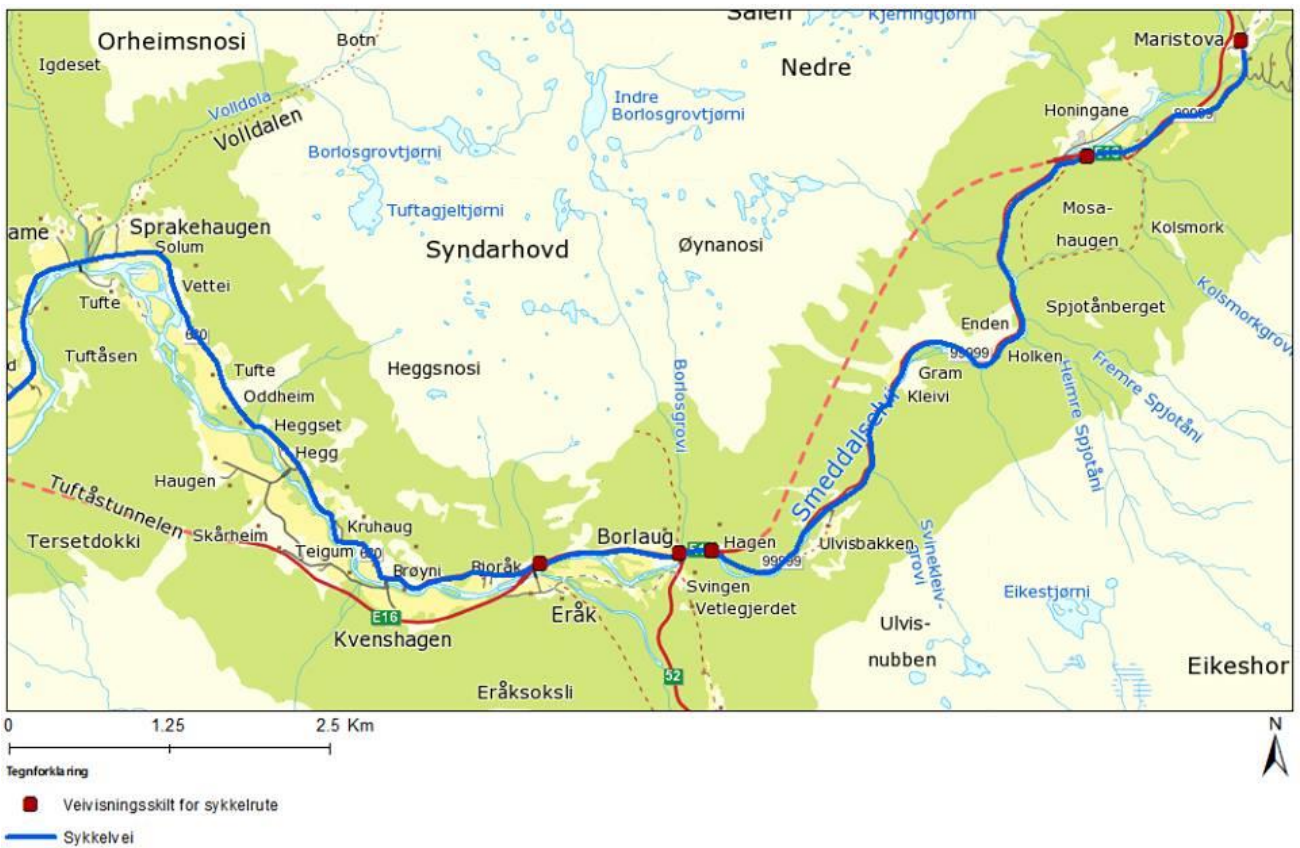
Figur 157: Plankart over sykkelstasjon ved Åbryo.

3.7 Skilting av sykkelrute

Statens vegvesen har egne standardskilt for sykkelruter (veivisningsskilt). Vi planlegger å bruke «Avstandsskilt for syklende» nr. 757 (Fig. 51). Disse har vi planlagt å plassere ved naturlige steder (kryss, overganger) langs hele den planlagte sykkelruten (Fig: 159, 160, 161 & 162). Ved god skilting unngås misforståelser og det oppnås en bedre opplevelse av hele sykkelturen (Fig. 158).



Figur 158: Sykkelskilt langs hele veien er nødvendig for trygg og riktig ferdsel ned Lærdal. Her illustrert ved Nevlo, Borgund.



Figur 159: Plassering av planlagte sykkelskilt Maristova - Borgund sentrum.



Figur 160: Plassering av planlagte sykkelskilt Borgund sentrum - Seltun.



Figur 161 Plassering av planlagte sykkelskilt Seltun - Voll.



Figur 162: Plassering av planlagte sykkelskilt Voll - Lærdalsøyri.

4. Drøfting

Dagens sykkelrute kan skape trafikkfarlige situasjoner og misforståelser. Våre utbedringsforlag for vei- og stilegging, samt skilting vil skape en tryggere og mer oversiktlig sykkelrute nedover dalføret fra Maristova til Lærdalsøyri.

Plasseringen av veivisningsskiltene som fremlegges i planforslaget vil føre til at sykkelruten fremstår som enkel å følge og dermed unngår man frustrasjon tilknyttet dette. Planforslagene med fareskilt vil forhåpentligvis gjøre motoriserte kjøretøy oppmerksom på syklende og forhåpentligvis hindre ulykker tilknyttet kryssing av vei. Utbedringsforslag tilknyttet endring av vei vil skape en mer helhetlig og bedre opplevelse av sykkelruten, samtidig som det vil være en stor forbedring av trafiksikkerheten.

Det er mange biter som må på plass før vi kan konkludere med hvor realistisk våre utbedringsforslag er. Det viktigste vil trolig være økonomi og hvem som skal være økonomisk ansvarlig. Foreslåtte utbedringer av dagens sykkelrute vil koste betydelige summer for både statlige og kommunale aktører, samt potensielle investorer. Utbedring av broer, veisystem og oppsetting av skilt vil være de største kostnadspostene i prosjektet. Til gjengjeld vil disse tiltakene øke trafiksikkerheten og kanskje skåne menneskeliv. Det er mulig å begynne med de minst kostbare utbedringene. Skilting bør kanskje bli oppført først, da dagens situasjon kan føre til mye forvirring. I flere av våre løsningsforslag er sykkelveien lagt vekk fra E16 og andre mulige asfalterte strekninger. Dette er gjort for å skape en bedre naturopplevelser for tilreisende. Dette fører til at flere steder er utbedringene planlagt på privateide eiendommer. I oppgaven har vi ikke vært i kontakt med grunneiere, så det kan ikke konkluderes om hvorvidt disse utbedringene kan gjennomføres.

Sykelstasjonene som blir fremlagt vil gjøre det mulig for tilreisende å sette ifra seg sykkelen og oppleve gåturer i et storslagent og unikt landskap. Stasjonene gjør det mulig å kombinere sykkelkultur og aktiviteter uten sykkel. Dette gjør at turister får et mer helhetlig inntrykk av hva Lærdal har å by på. Ved en eventuell sykkelutleie i kombinasjon med stasjonene vil dette videre styrke aktivitetstilbudet til Lærdal. Sykelstasjonene vil ikke bryte med tradisjonell Norsk byggeskikk og gli naturlig inn i landskapet. Før planen om sykkelparkering kan gjennomføres er det en del saker som må avklares. Plassering av parkeringene er valgt med tanke på nærhet til gåturer og opplevelser tilknyttet natur. Det ikke gjort undersøkelser av eiendomsforholdene, så videre planlegging må utføres før etablering av sykkelparkeringer kan bli aktuelt. Det er også mulig her å starte i en mindre skala, med en eller to parkeringer, deretter vurdere nytten av disse. Ved stor etterspørsel er det mulig

å utvikle denne ideen videre og kanskje oppføre flere sykkelparkeringer. Utforming av sykkelparkeringshuset ble laget med tanke på at de skulle reflektere eldre norsk byggeskikk. Dette fører til at kostnadene ved bygging av disse blir dyrere enn andre «enklere» sykkelkur. Her er det mulig å velge en annen og mindre kostbar utforming.

Det er kartlagt aktiviteter og overnattingstilbud langs sykkelruten. Noen få tilbud og potensielle muligheter er utelatt for å begrense oppgavens størrelse. Enkelte vil sikkert føle seg oversett i denne delen av oppgaven, men vi mener vi har tatt med de med mest potensiale og tilgjengelighet for syklende langs ruten.

Sykkelturen har i dag helt klart et potensiale som ikke er fullt utnyttet. Vi mener med våre utbedringsforslag og en satsing på sykkelturen fra enten kommunen eller private aktører vil dette ha potensiale til å bli en av Norges flotteste sykkelturen, og bli en ettertraktet sykkeldestinasjon. Lærdal har et bredt spekter av opplevelser og storslagen natur, en sykkelstur er kanskje den beste måten å få oppleve alt dette på.

5. Litteraturliste

Bok/Artikkel/Publikasjoner

Aspevik, M. & Hoveland, K. (2009). *Kommunedelplan for landbruk og kulturminnevern, Temaplan*. (1. utg.). Lærdal kommune.

Bøthun, S.W. (2003). *Biologisk mangfold i Lærdal kommune*. (2. utg.). Aurland Naturverkstad.

Eikhaug, T., Adriansen, J. & Statens vegvesen (2011). *Kongeveggen over Filefjell, Forprosjektet – et mulighetsstudie*. Statens vegvesen i samarbeid med Sogn og fjordane-, Oppland fylkeskommune, Lærdal-, Vang kommune, Valdres Natur og kulturpark og Valdresmusea.

Hauge, L. & Austad, I. (1989). *Kulturlandskap og kulturmarkstypar i Lærdal kommune, bruk og vern, rapport nr. 4*. Samarbeidsgruppa i Sogn og Fjordane.

Lærdal turistinformasjon (2013) *Lærdal: velkommen til Lærdal*. Sognefjord

Lindstrøm, C. & Lindstrøm, I. (2005). *Gamle Lærdalsøyri, Plan for vern, vedlikehold og forvaltning Del 2. Lærdal kommune*

Moen, A (1998). *Nasjonatlas for Norge: Vegetasjon*. Hønefoss: Statens kartverk.

Norstrand, L., Lomheim, P.B, Bosheim, O., Urtegaard, G., Hovda, S., Hommedal, H., Grøv, O., Hoveland, K., Fretland, H., Ese, K., Lotsberg, G. & Handeland, O. (1993). *Frå kongeveg til stamveg* (1. utg.). Statens vegvesen.

Håndbøker

Statens Vegvesen. (2013). *Håndbok N100 Veg- og gateutforming*. ISBN: 978-82-7207-663-3

Statens Vegvesen. (2013). *Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder*.

ISBN: 978-82-91228-33-4

Statens Vegvesen. (2013). *Håndbok VI22 Sykkelhåndboka*.

ISBN: 978-82-7207-667-1

Statens Vegvesen. (2012). *Håndbok N300, del 2, Trafikkskilt: fareskilt, markeringsskilt, vikeplikt- og forkjørsskilt*.

ISBN: 978-82-7207-668-8

Statens Vegvesen. (2012). *Håndbok N300, del 3, Trafikkskilt: Forbudsskilt, opplysningsskilt og skilt med trafiksikkerhetsinformasjon*.

ISBN: 978-82-7207-668-8

Statens Vegvesen. (2012). *Håndbok N300, del 4a, Trafikkskilt: Vegvisningsskilt: Planlegging og anvendelse* ISBN: 978-82-7207-668-8

Nettsider

Allkunne (2011) *Husum hotell*. Hentet fra

<http://www.allkunne.no/framside/fylkesleksikon/samfunn/industri-naring-og-bedrifter/husum-hotell/1900/76739/> (Lest 02.09.2015)

Bjørkum gård (udatert) *Om oss*. Hentet fra: <http://bjorkumgard.drupalgardens.com/> (Lest 02.09.2015)

Eggum gård (udatert) *Om oss*. Hentet fra: <http://www.eggumgard.no/> (Lest 01.09.2015)

Fjell og fjord (udatert) *Bjøraker Camping*. Hentet fra:

<http://www.fjellandfjord.com/sok.php?wp=1&FreeText=bj&lang=no&tellusid=263608&rk=> (Lest 01.09.2015)

Fjell og fjord (udatert) *Hønjum gard*. Hentet fra:

<http://www.fjellandfjord.com/index.php?c=45&kat=&lang=no&tellusid=263613> (Lest 02.09.2015)

Fjell og fjord (udatert) *Seltun gård*. Hentet fra:

<http://www.fjellandfjord.com/index.php?c=34&kat=Hytter&lang=no&tellusid=263615&rk=> (Lest 20.01.2015)

Fylkesatlas (2015) *Temakart: Viktige naturområder*. Hentet fra: <http://www.fylkesatlas.no/> (Lest 20.01.2016)

Fjord Tours. (2016). *Rallarvegen - Norges vakreste sykkelstur*. Hentet fra <https://www.fjordtours.com/no/ting-aa-gjoere-i-norge/sykkelferie/rallarvegen/> (Lest 20.06.2015)

Hotel Grandane (udatert) *Om hotel Grandane*. Hentet fra: http://www.hotelgrandane.no/index.php?option=com_content&task=view&id=18&Itemid=33 (Lest 02.09.2015)

Lindstrøm hotell (udatert) *Om hotellet*. Hentet fra: <http://www.lindstroemhotel.no/lindstr-m-i-l-rdal> (Lest 02.09.2015)

Lærdal ferie og fritidspark (udatert) *Hjem*. Hentet fra: <http://www.laerdalferiepark.com/> (Lest 02.09.2015)

Lovdata (2009) *Forskrift om Verneplan for edellauvskog i Sogn og Fjordane. Vedlegg 13. Freding av Husum naturreservat, Lærdal kommune, Sogn og Fjordane*. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/2009-06-19-811> (Lest 02.03.2016)

Lærdalselvi (2014) *Fortsatt ingen Gyro i Lærdalselvi*. Hentet fra: <http://laerdalselvi.no/2014/09/05/fortsatt-ingen-gyro-i-laerdalselvi/> (Lest 20.09.2015)

Lærdal hotell (2016) *Framsida*. Hentet fra: <http://facingfjords.no/nn/framsida/> (Lest 02.09.2015)

Maristuen fjellferie As (2016) *Overnatting*. Hentet fra: <http://www.maristuen.no/index.php/nb/> (Lest 01.09.2015)

Miljødirektoratet (2016) *Om utvalgte naturtyper*. Hentet fra: <http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Arter-og-naturtyper/Prioriterte-arter/Utvalgte-naturtyper/> (Lest 02.02.2016)

Puschmann, O. (2005) *Nasjonalt referansesystem for landskap*. Beskrivelse av Norges 45 landskaps- regioner: Landskapsregion 23. Hentet fra: http://www.skogoglandskap.no/publikasjon/nj_rapport_10_05/publication_view (Lest 05.10.2015)

Regio AS (2016) *Kommuneprofilen, Befolkning*. Hentet fra: http://www.kommuneprofilen.no/Profil/Befolkning/DinRegion/bef_alder_region.aspx (Lest 15.04.2016)

Sognekart. (2008) *Sjukehusvegen alternativ 2*. Lærdal kommune. Hentet fra: http://www.sognekart.no/GISLINEWebinnsyn_sognekart/ (Lest: 15.04.2016)

Statens vegvesen (2013) *Blir lang tunnel tønjum-Ljøsne*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/e16tonjumljøsne/Nyhetsarkiv/blir-lang-tunnel-t%C3%B8njum-lj%C3%B8sne> (Lest 05.12.2015)

Statens vegvesen (2014) *Ryddar fram kongevegen*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/kongevegenfilefjell/Nyhetsarkiv/ryddar-fram-kongevegen> (Lest 25.09.2015)

Statens vegvesen (2015) *Vakre vegers pris*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Arkitektur+og+landskap/Vakre+vegers+pris> (Lest 27.09.2015)

Store Norske leksikon & Aldin N.T. (2015) *Borgund stavkirke*. Hentet fra: https://snl.no/Borgund_stavkirke (Lest 08.10.2015)

Store Norske leksikon (2015) *Husum hotell*. Hentet fra: https://snl.no/Husum_Hotell (Lest 21.11.2015)

Sanden pensjonat (2015) *Hjem*. Hentet fra: <http://sandenpensjonat.no/> (Lest 02.09.2015)

Sognefjord (2016) *Borlaug Vandrerhjem*. Hentet fra: <http://www.sognefjord.no/overnatting/hi-borlaug-vandrerhjem-p849353> (Lest: 08.09.2015)

Sognefjord (2016) *Borgund hyttesenter og camping*. Hentet fra: <http://www.sognefjord.no/overnatting/borgund-hyttesenter-og-camping-p849333> (Lest 01.09.2015)

Turapp/kongevegen (udatert) *Husmansplassen Galdane*. Hentet fra: <http://turapp.no/kongevegen/tur/?id=1064> (Lest 05.09.2015)

Thorsnæs, G. & Askheim, S. (2016). *Lærdal*. Hentet fra: <https://snl.no/lærdal> (Lest 07.01.2016)

Wikipedia, (2016). *Maristova*. Hentet fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Maristova> (lest: 08.09.2015).

Yr (2015) *Været som var; Lærdalsøyri målestasjon, Lærdal (Sogn og Fjordane)*. Hentet fra: https://www.yr.no/sted/Norge/Sogn_og_Fjordane/L%C3%A6rdal/L%C3%A6rdals%C3%B8yri_m%C3%A5lestasjon/klimatekst.html (Lest 03.05.2016)

Muntlige Kilder

Adriansen, Jan. Prosjektleder for «kongeveien over filefjell» i Statens vegvesen.

Brugrand, Odde Helge. Journalist og lokalhistoriker.

Grøtnebø, Magne. Lærdal kommune/ kultur avdeling

Hauge, Leif. Førsteamanuensis ved Høgskulen i Sogn og Fjordane.

Sælthun, Lasse. Leder i Lærdal elveigarlag.

Wms Kartgrunnlag

Kartverket (2016): *Topografisk Norges kart*. Tilgjengelig på:

<http://status.kartverket.no/tjenester/openwms.py?>

Miljødirektoratet (udatert): *Naturbase*. Tilgjengelig på:

<https://kartkatalog.miljodirektoratet.no/MapService>

Miljødirektoratet (udatert): *Utvalgte naturtyper*. Tilgjengelig på:

<https://kartkatalog.miljodirektoratet.no/MapService>

Norges geologiske undersøkelse (2014): *Berggrunn n250*. Tilgjengelig på:

<https://www.ngu.no/nyheter/wms-adresser-fra-ngu>

Norges geologiske undersøkelse (2014): *Løsmasser*. Tilgjengelig på:

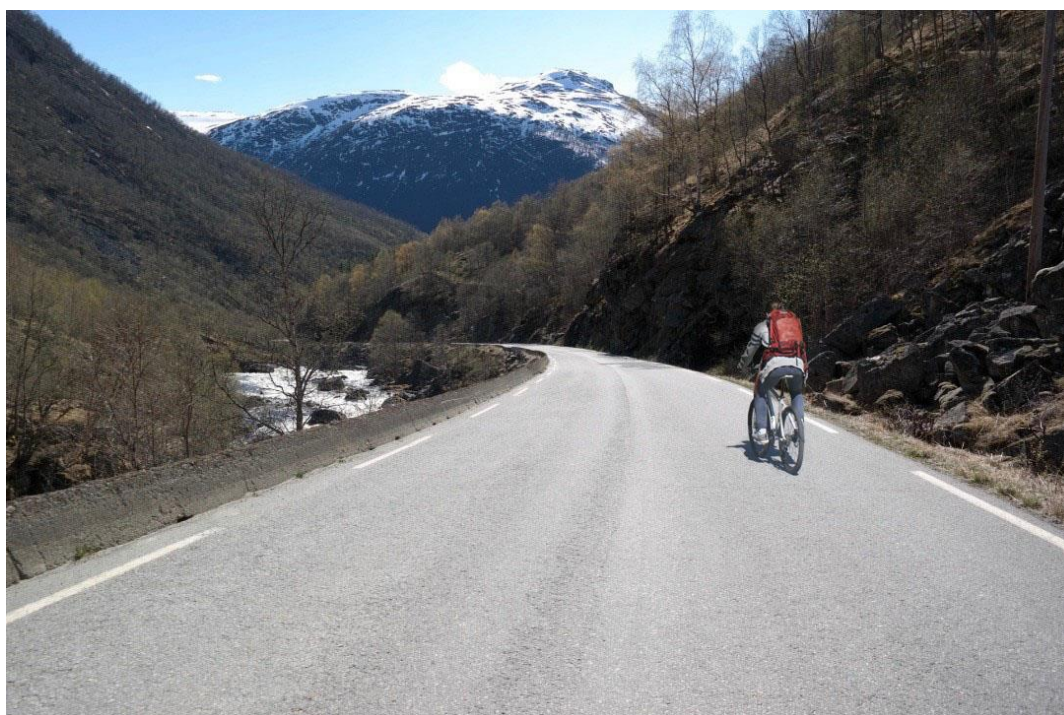
<https://www.ngu.no/nyheter/wms-adresser-fra-ngu>

6. Vedlegg

Vedlegg 1: Visuell presentasjon av ferdig planlagt sykkelrute:



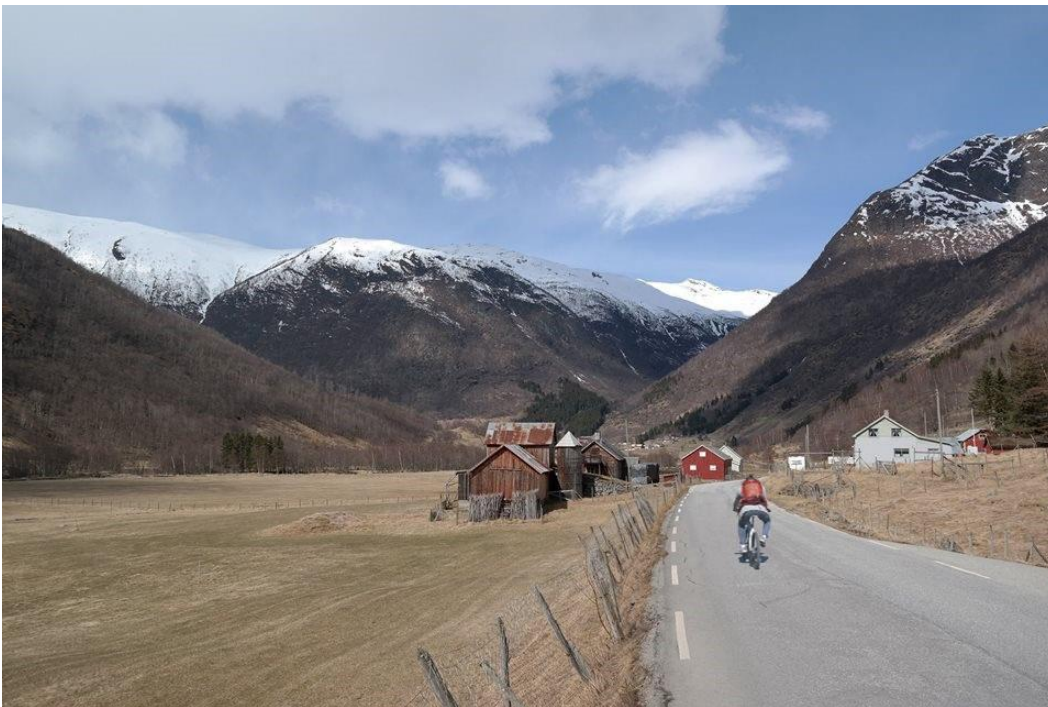
Figur 1: Like nedenfor Maristova. Sykkelveien går nedover mot Elefstøl og Gram.



Figur 2: Vetleøyni. Sykkelveien går på gamle E16 nedover dalføret herfra mot Gram.



Figur 3: Borlaug, like etter Borlo bygdetun. Her går sykkelveien på veiskulderen til E16 nedover mot avkjørselen til Bjøråker der den kommer inn på den mindre trafikkerte Fv630.



Figur 4: Fjelly, Borgund. Sykkelveien går på Fv630 nedover mot Borgund sentrum.



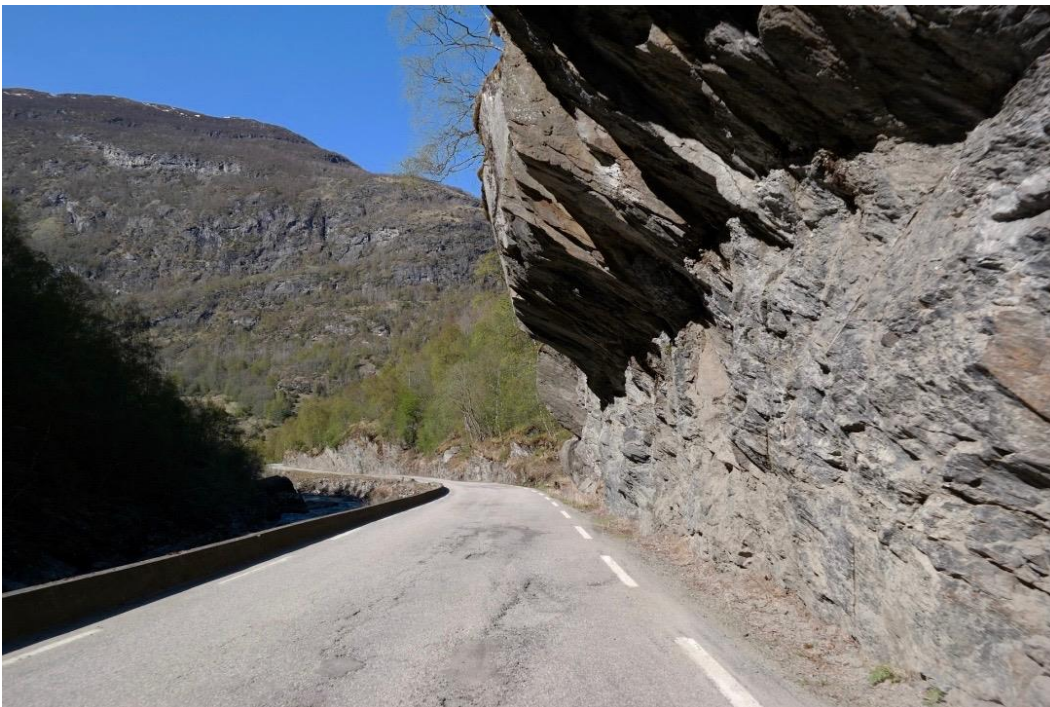
Figur 5: Borgund sentrum. Sykkelveien går gjennom tettstedet før den fortsetter nedover dalføret på gårdsveier og tilkomstveier.



Figur 6: Borgund hyttesenter og camping. Bildet viser tilkomstveien som sykkelveien følger nedover. Her går sykkelveien frem mot utløpet til Borgundstunnelen.



Figur 7: Grimsøyen, Borgund. Fra utløpet til Borgundstunnelen og nedover går sykkelveien på Fv630. Veien går nedover mot Husum.



Figur 8: Strekningen Grimsøyen – Husum. Sykkelveien går herfra og nedover mot Husum og videre til Sjurhaugfossen.



Figur 9: Kvamsbergi. Sykkelveien går på Fv630 langs Lærdalselvi i området Galdane. Sykkelveien følger Lærdalselvi nedover langs hele Galdane.



Figur 10: Storøyni. Her går sykkelveien på egen sykkelsti ned mot Seltun og videre nedover mot Bjørkum.



Figur 11: Like etter Hønjum gard. Sykkelveien går gjennom Hønjum og Hønjum gard på gamle traktorveier og tilkomstveier. Sykkelveien følger den gamle traktorveien ned mot Stuvane kraftverk.



Figur 12: Saltkjelen boligområde. Sykkelveien går fra Stuvane kraftverk og gjennom boligområdet ved Saltkjelen og videre nedover mot Nygard.



Figur 13: Nygard. Sykkelveien går her på Fv272 på sørsiden av Lærdalselvi, vekke fra E16. Her går sykkelveien frem mot Voll.



Figur 14: Sanden. Ved Voll krysses E16 og sykkelveien går over på Fv271 og går på nordøstsiden av Lærdalselvi, vekke fra E16. Her går sykkelveien nedover mot Molde



Figur 15: Molde. Her går sykkelveien nedover mot Lærdal sykehus og Lærdalsøyri.



Figur 16: Bildet er tatt på skulevegen, like etter Sjukehusvegen. Her begynner tettbebyggelsen i Lærdal og sykkelveien går videre nedover mot Lærdalsøyri.



Figur 17



Figur 18: Endepunktet i sykkelveien er Lærdalsøyri. Her med den gamle trehusbebyggelsen.

Vedlegg 2: Oversiktskart over aktiviteter, overnattingstilbud, gåturer og sykkelstasjoner langs planlagt sykkelrute.

