



# KONGEVEGEN

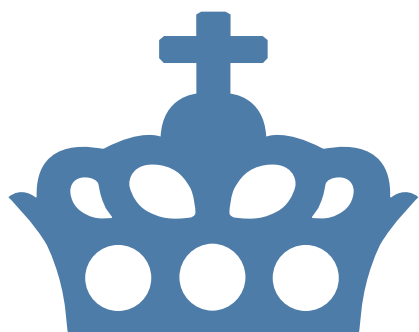
OVER DOVREFJELL



Utgiver: Statens vegvesen på vegne av samarbeidspartnerne  
Forfatter: Marit Johansson  
Kart: Marit Johansson. Oppland fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune har også bidratt med enkelte kart  
Layout: Sissel Gro Norland, Statens vegvesen Visuell kommunikasjon  
Trykking: Jørn Trygve Abelsnes Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Forsidefoto: Matti Bernitz  
Dato: Januar 2018

Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har vært et samarbeid mellom:





# KONGEVEGEN

OVER DOVREFJELL

En kartlegging av den historiske vegen og mulighetene i dag

Marit Johansson

Rapport fra Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell 2017

# Innhold

|                                                                                                       |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Forord</b>                                                                                         | <b>7</b>  |
| <b>1 Sammen drag</b>                                                                                  | <b>9</b>  |
| <b>2 Innledning</b>                                                                                   | <b>13</b> |
| 2.1 Kongevegen over Dovrefjell i dag                                                                  | 13        |
| 2.2 Bakgrunnen for Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell                                             | 14        |
| 2.3 Formålet med forprosjektet                                                                        | 14        |
| 2.4 Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell – hva har vi oppnådd?                                      | 16        |
| <b>3 En historisk oversikt</b>                                                                        | <b>19</b> |
| 3.1 Kongevegene i Norge – de første kjørevegene                                                       | 21        |
| 3.2 Kongevegen over Dovrefjell                                                                        | 22        |
| 3.3 Kongeferdene over Dovrefjell                                                                      | 23        |
| 3.4 Fjellstueene på Dovrefjell                                                                        | 24        |
| <b>4 Restaurering av historiske veger</b>                                                             | <b>27</b> |
| 4.1 Instruks om vegbygging og vegarbeid fra 1700-tallet                                               | 29        |
| 4.1.1 Georg Anton Kroghs lensmannsinstruks fra 1767                                                   | 29        |
| 4.1.2 Georg Anton Kroghs instruks til rodemesterne av 1774                                            | 30        |
| 4.2 Restaurering av historiske veger i dag                                                            | 31        |
| <b>5 Metode</b>                                                                                       | <b>37</b> |
| <b>6 Formidling og orientering om forprosjektet</b>                                                   | <b>41</b> |
| 6.1 Forprosjektet i nyhetene                                                                          | 41        |
| 6.2 Grunneiere og lokal, regional og nasjonal nettverksbygging og informasjonsarbeid                  | 41        |
| <b>7 Områdebeskrivelse – Kongevegen over Dovrefjell fra Dovre kirke til Oppdal kirke</b>              | <b>45</b> |
| <b>8 Kongevegen over Dovrefjell – parsell for parsell</b>                                             | <b>51</b> |
| 8.1 Parsell 1 Dovre kirke–Åteigen, Dovre kommune, Oppland fylke                                       | 51        |
| 8.1.1 Delstrekning 1a Dovre kirke–Tofte                                                               | 53        |
| 8.1.2 Delstrekning 1b Tofte gård–Åteigen                                                              | 58        |
| 8.2 Parsell 2 Åteigen–Fokstua, Dovre kommune, Oppland fylke                                           | 63        |
| 8.2.1 Delstrekning 2a Åteigen–Ståkån                                                                  | 65        |
| 8.2.2 Delstrekning 2b Ståkån–Bønnealteret                                                             | 67        |
| 8.2.3 Delstrekning 2c Bønnealteret–Hardbakken                                                         | 70        |
| 8.2.4 Delstrekning 2d Hardbakken–Hondyrju                                                             | 72        |
| 8.2.5 Delstrekning 2e Hondyrju–Fokstua                                                                | 76        |
| 8.3 Parsell 3 Fokstua fjellstue–Dovregubbens hall, Dovre kommune, Oppland fylke                       | 80        |
| 8.3.1 Delstrekning 3a Kongevegen ved Fokstua                                                          | 82        |
| 8.3.2 Delstrekning 3b Fokstua–Dovregubbens hall                                                       | 84        |
| 8.4 Parsell 4 Dovregubbens hall–Hjerkinn fjellstue, Dovre kommune, Oppland fylke                      | 93        |
| 8.4.1 Delstrekning 4a Dovregubbens hall – sykkelveg (Holsætre)                                        | 95        |
| 8.4.2 Delstrekning 4b Sykkelveg (Holsætre)–Hegglingbakken (E6)                                        | 98        |
| 8.4.3 Delstrekning 4c Hegglingbakken (E6)–Gautåsætervegen (adkomstveg til Hageseter)                  | 99        |
| 8.4.4 Delstrekning 4d Gautåsætervegen (adkomstveg til Hageseter)–Hjerkinn fjellstue                   | 101       |
| 8.5 Parsell 5 Hjerkinn fjellstue–Kongsvold fjellstue, Dovre/Oppdal kommune, Oppland/Trøndelag fylke   | 109       |
| 8.5.1 Delstrekning 5a Hjerkinn fjellstue - Hjerkinnhø (pilegrimsmerket), Dovre kommune, Oppland fylke | 110       |

|            |                                                                                                        |            |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 8.5.2      | Delstrekning 5b Hjerkinnhø (pilegrimsmerket)–Jøroskloppa, Dovre/Opdal kommune, Oppland/Trøndelag fylke | 114        |
| 8.5.3      | Delstrekning 5c Jøroskloppa–Kongsvold fjellstue                                                        | 116        |
| 8.6        | Parsell 6 Kongsvold fjellstue–Hesthåggån, Opdal kommune, Trøndelag fylke                               | 122        |
| 8.6.1      | Delstrekning 6a Kongsvold fjellstue – Gammelholet                                                      | 124        |
| 8.6.2      | Delstrekning 6b Vårstigen fra Gammelholet–Nestavollen                                                  | 126        |
| 8.6.3      | Delstrekning 6c Vårstigen fra Nestavollen–Hesthåggån                                                   | 139        |
| 8.7        | Parsell 7 Hesthåggån–Engan, Opdal kommune, Trøndelag fylke                                             | 144        |
| 8.7.1      | Delstrekning 7a Hesthåggån–Tøftan                                                                      | 144        |
| 8.7.2      | Delstrekning 7b Tøftan–Engan                                                                           | 149        |
| 8.8        | Parsell 8 Engan–Opdal kirke, Opdal kommune, Trøndelag fylke                                            | 154        |
| 8.8.1      | Delstrekning 8a Engan Vinstraelva                                                                      | 154        |
| 8.8.2      | Delstrekning 8b Vinstraelva–Ålma                                                                       | 159        |
| 8.8.3      | Delstrekning 8c Ålma–Opdal kirke                                                                       | 163        |
| <b>9</b>   | <b>Oppsummering – Kartleggingen av Kongevegen over Dovrefjell</b>                                      | <b>171</b> |
| 9.1        | Kongevegen over Dovrefjell – fra Dovre kirke til Opdal kirke                                           | 171        |
| 9.1.1      | Parsell 1 Dovre kirke–Åteigen                                                                          | 171        |
| 9.1.2      | Parsell 2 Åteigen–Fokstua                                                                              | 171        |
| 9.1.3      | Parsell 3 Fokstua fjellstue–Dovregubbens hall                                                          | 173        |
| 9.1.4      | Parsell 4 Dovregubbens hall–Hjerkin fjellstue                                                          | 173        |
| 9.1.5      | Parsell 5 Hjerkin fjellstue–Kongsvold fjellstue                                                        | 175        |
| 9.1.6      | Parsell 6 Kongsvold fjellstue–Hesthåggån                                                               | 176        |
| 9.1.7      | Parsell 7 Hesthåggån–Engan                                                                             | 178        |
| 9.1.8      | Parsell 8 Engan–Opdal kirke                                                                            | 178        |
| 9.2        | Om prioritet, sårbarhet og alternative traséer                                                         | 179        |
| <b>10</b>  | <b>Merking, skilting og videre informasjonsarbeid</b>                                                  | <b>183</b> |
| 10.1       | Informasjonsskilt langs kongevegen                                                                     | 183        |
| 10.2       | Merking av kongevegen                                                                                  | 184        |
| 10.3       | Videre informasjonsarbeid                                                                              | 184        |
| <b>11</b>  | <b>Kongevegen over Dovrefjell – som ressurs og attraksjon</b>                                          | <b>187</b> |
| 11.1       | Kongevegen som opplevelse                                                                              | 187        |
| 11.2       | Kongevegen som turveg                                                                                  | 190        |
| 11.3       | Kanalisering av ferdsel                                                                                | 192        |
| <b>12</b>  | <b>Vegen videre – Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell</b>                                         | <b>195</b> |
| 12.1       | Forslag til organisering av et hovedprosjekt                                                           | 195        |
| 12.2       | Finansiering                                                                                           | 197        |
| 12.2.1     | Beregning av kostnader                                                                                 | 197        |
| 12.3       | Fremdriftsplan                                                                                         | 198        |
| <b>13</b>  | <b>Konklusjon</b>                                                                                      | <b>201</b> |
|            | <b>Kilder</b>                                                                                          | <b>203</b> |
|            | <b>Vedlegg</b>                                                                                         | <b>206</b> |
| Vedlegg 1: | Mediedekning under Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell i 2017                                       | 206        |
| Vedlegg 2: | Samarbeidsavtale                                                                                       | 207        |
| Vedlegg 3: | Rapport fra dendrokronologisk analyse                                                                  | 213        |
| Vedlegg 4: | Tabell som viser oversikt over tiltak og kostnader                                                     | 220        |



*Oversiktsbilde av området mellom Hjerkinn og Avsjøen som viser Dovrefjells veghistorie. Fra høyre mot venstre sees jernbanen, E6 og tidligere riksveg 50 tydelig. Kongevegens trasé sees mellom E6 og riksveg 50. Foto: Kjetil Rolseth*

# Forord

## Gammel veg får nytt liv

Dovrefjell har en lang veghistorie som strekker seg fra jernalderens og middelalderens stier og tråkk til dagens E6. Kongevegen over Dovrefjell var den første kjørbare vegen for vogner over Dovrefjell. Vegen var en del av hovedvegen mellom Christiania og Trondheim, og fra slutten av 1600-tallet forbandt vegen det nordenfjelske og det sønnenfjelske. Gjennom 1700-tallet ble Kongevegen over Dovrefjell utbedret slik at den kunne brukes av stadig større kjøretøy og reisefølge. Ved Christian den VI's kongeferd over Dovrefjell i 1733, var det mulig å kjøre med firehjuls vogner, og et følge på rundt 200 personer reiste med kongen over fjellet.

Kongevegen over Dovrefjell har en rik kulturhistorie som knytter seg til kongeferder, fjellstuedrift og generalvegmeaternes pionerarbeid. Vegen er dermed både en viktig del av Norges veghistorie, samtidig som den representerer viktige nasjonale, regionale og lokale begivenheter. Kongevegen er utvilsomt et viktig kulturminne som bør bevares for fremtiden!

Formålet med Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har vært å kartlegge kongevegen fra Dovre til Oppdal. For første gang har vi nå gjennomført en helhetlig kartlegging av denne kongevegraseen. Det har gitt oss en langt bedre oversikt over kongevegens tilstand og behovet for utbedring. Et annet viktig formål med forprosjektet har vært å vurdere hvilke økonomiske og ressursmessige muligheter som finnes for å istandsette Kongevegen over Dove-

fjell. Som denne rapporten viser, er det nå en bred vilje og interesse for å restaurere Kongevegen over Dovrefjell, og å ta den i bruk som en sammenhengende historisk turveg.

Statens vegvesen har et særskilt sektoransvar for veghistorien og de eldste kjørevegene. En istandsetting og bevaring av Kongevegen over Dovrefjell vil være en viktig del av vårt arbeid. Å bevare Kongevegen over Dovrefjell er avgjørende rent kulturminnefaglig, samtidig vil en istandsatt kongeveg ha stor betydning for reise- og næringslivsutvikling i områdene ved Dovrefjell. Et av hovedmålene er å gjøre kongevegen til en sammenhengende vandringsveg, noe som også gir prosjektet et friluft- og folkehelseperspektiv. Forprosjektet har vist hvilket potensiale som ligger i kongevegen som attraksjon. Oppmerksomheten og interessen for prosjektet har kommet til uttrykk blant reiselivsaktører, media og politiske myndigheter. Det er en tydelig entusiasme for å få dette kulturminne frem i lyset, og å bedre kongevegens bruks- og opplevelsesverdi.

Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har vært et samarbeid mellom flere parter – Oppland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Oppdal kommune, Dovre kommune, Pilegrimssenter Dovrefjell, Dovrefjell nasjonalparkstyre, Rondane-Dovre nasjonalparkstyre, Gudbrandsdalsmusea og Statens vegvesen. Dette samarbeidet har vært avgjørende for etableringen og gjennomføringen av forprosjektet. Jeg vil rette en stor takk til alle samarbeidspartnerne for innsatsen. Vi håper på et fortsatt godt samarbeid!

Bjørne Grimsrud  
Direktør Styrings- og strategistaben, Statens vegvesen



*Mathilde Sofie Martinsen på kongevegen nord for Hjerkinnhø i Oppdal kommune. Foto: Marit Johansson*



# 1

## Sammendrag

Kongevegen over Dovrefjell er et viktig kulturminne med en rik kulturhistorie, og inngår som en sentral del i Dovrefjells lange veghistorie. Vegen ble bygget på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet som en av de første kjørevegene i Norge. I over hundre år var vegen en hovedfartsåre som knyttet sammen to landsdeler – det sønnenfjelske og det nordenfjelske. Sentralt i historien om kongevegen er kongeferdene som gikk over Dovrefjell i 1685, 1704 og 1733. Kongeferdene var viktige nasjonale begivenheter, og bidro samtidig til en oppgradering av vegstandarden, tilpasset hest og vogn, over fjellet. Store deler av Kongevegen over Dovrefjell er fortsatt bevart, og Vårstigen i Drivdalen byr på spektakulære vegstrekninger som slynger seg oppover dalsiden, med elva Driva i dalbunnen. Over Hjerkinnhø kan vi se kongevegens tydelige og rette linje, som viser stor ingeniørkunst, anlagt etter datidens vegidealer. Dette var generalvegmeaternes epoke, som ledet vegbyggingen på vegne av den dansk-norske kongen. I løpet av 1700-tallet får Norge et godt utbygget vegnett.

Ved Kongevegen over Dovrefjell er det mange verdifulle kulturminner, som gravfeltet på Vang i Oppdal. Vangfeltet er det største gravfeltet i Norge og et av de største i Nord-Europa med 900 graver fra jernalder. Langs kongevegen ligger også de tradisjonsrike fjellstuene Fokstua, Hjerkin, Kongsvold og Drivstua med sine unike og autentiske bygninger og kulturmiljøer. Fjellstuene er fremdeles i drift og bidrar til et levende miljø på Dovrefjell. Kongevegen over Dovrefjell er omkranset av et storslått fjellandskap, med flere utsiktspunkt mot Snøhetta, Svånåtindan

og Rondane. Dovrefjell har flere verneområder, og ved og langs kongevegen finner vi nasjonalparker, naturreservater og landskapsvernområder, som vitner om et spesielt verneverdig fjellandskap, med et rikt dyre- og fugleliv.

Forprosjektet har ønsket å løfte fram Kongevegen over Dovrefjell som et sentralt kulturminne i norsk historie, med et tydelig behov for oppgradering og bevaring. Hensikten har vært å kartlegge kongevegens strekning og tilstand fra Dovre kirke i Dovre kommune, Oppland fylke til Oppdal kirke i Oppdal kommune, Trøndelag fylke. Traséen strekker seg gjennom to fylker i et variert landskap, fra bygd til bygd over høyfjellet. En strekning på 10 mil. Kartleggingen har gitt oss god oversikt over vegens nåværende tilstand, og bidratt med ny kunnskap.

Kartleggingsarbeidet har vist at det finnes flere lengre strekninger av kongevegen som er godt bevart, men som krever tilrettelegging for å sikre videre bruk og større opplevelsesverdi. *Disse strekningene er kongevegen mellom Åteigen og Fokstua, kongevegen over Hjerkinnhø og Vårstigen. Strekningene vurderes som spesielt viktige på grunn av bevaringsgrad og opplevelsesverdi, og en istandsettelse av disse traséene bør være av høyeste prioritet i et hovedprosjekt.*

På hele strekningen av Kongevegen over Dovrefjell utgjør vegetasjon og tilgroing en stor trussel for kongevegen. En annen utfordring er vannerosjon som har vasket vekk store deler av vegen på enkelte strekninger. Manglende drenering bidrar også til forfallet som vi ser i dag, og gjør vegen lite

farbar. I tillegg har moderne utbygging, omlegging av jordbrukslandskapet, anleggelse av jernbanen og nyere veger ført til at mange strekninger av kongevegen har gått tapt. Flere steder er det derfor kun korte strekninger igjen av den opprinnelige kongevegen. *Strekningene med høy grad av fragmentering utgjør en spesiell utfordring i forhold til å gjøre Kongevegen over Dovrefjell til en sammenhengende turveg, og alternative turveger må utredes på disse strekningene.*

For å gjøre kongevegen mer brukervennlig og opplevelsesverdig, foreslås det å gjøre flere istandsettelsestiltak på strekningen, som vegetasjonsrydding, drenering, istandsetting av vegfundament og tørrmurer, rekonstruksjoner av originale stikkrenner og bruer, samt merking og oppføring av informasjonsskilt. Det vil være et overordnet mål å gjennomføre istandsettelsen etter kulturminnefaglige prinsipper, så langt terreng og andre hensyn gjør dette mulig.

I løpet av forprosjektfasen har vi sett hvordan kongevegen som kulturminne har stor interesse, og lokale, regionale og sentrale myndigheter ønsker nå å istandsette Kongevegen over Dovrefjell. Hovedmålet med forprosjektet har vært å lage et beslutningsunderlag for å avgjøre om det er interesse, vilje og økonomi til å gjennomføre et hovedprosjekt. *Hovedprosjektets visjon er å restaurere og tilrettelegge Kongevegen over Dovrefjell slik at vegen sikres og bevares for*

*fremtidige generasjoner. Tilretteleggingen skal fremme fysisk aktivitet, næringsutvikling og inngå i reiselivssatsingen på Dovrefjell og på begge sider av fjellet.*

En av hovedmålsettingene for et hovedprosjekt er å tilrettelegge kongevegen mellom Dovre og Oppdal som en sammenhengende historisk vandringsveg. En istandsettelse av kongevegen er viktig for den stadig mer populære pilegrimsleden, for en bedre kanalisering av ferdsel utenfor sårbare områder for plante- og dyreliv, og for en generelt bedre tilrettelegging av turveger over Dovrefjell. I områdene ved og på Dovrefjell er det et stort fokus på verdiskaping med utgangspunkt i natur- og kulturarven. Kulturarv og næringsutvikling får en stadig sterkere sammenheng, og i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan for 2018–2029 ble Kongevegene på Filefjell og Dovrefjell spesielt nevnt som viktige ryggrader i reiselivet. Det er videre et overordnet nasjonalt mål at kulturarven skal være en ressurs og kilde til kunnskap, opplevelse og verdiskaping.

I løpet av forprosjektet som har pågått gjennom 2017, har vi jobbet målrettet for å sikre finansieringen av et hovedprosjekt. Store deler av finansieringen til et hovedprosjekt er nå på plass, samtidig er det gitt positive signaler fra flere bidragsyter. Vi har derfor håp om at Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell kan starte opp i 2018.



*Kongevegen sør for Allmannrøysa. Foto: Ann Kristin Engh*



*Kongevegen med Fokstua fjellstue og E6 i bakgrunnen. Foto: Matti Bernitz*

# 2

## Innledning

### 2.1 Kongevegen over Dovrefjell i dag

Kongevegen over Dovrefjell er en historisk veg, omsluttet av kulturminner og kulturmiljøer i et storslått fjellandskap. Vegene ble bygget på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet som en av de første kongevegene i Norge – anlagt i krevende terreng over høyfjellet, fra Dovrebygda i sør til Oppdal i nord. I over hundre år var dette hovedvegen mellom Trøndelag og Gudbrandsdalen. Behovet for en stadig bedre vegstandard førte til at nye vegtraséer ble anlagt over fjellet, og kongevegen, i sin opprinnelige form, gikk etter hvert ut av bruk. Tilbake lå det flere strekninger av den opprinnelige kongevegen som senere ble tatt i bruk av turgåere og moderne pilegrimer.

I dag er store deler av Kongevegen over Dovrefjell fremdeles bevart, og Vårstigen i Drivdalen byr på spektakulære vegstrekninger som slynger seg oppover dalsiden. Over Hjerkinnhø kan vi se kongevegens tydelige og rette linje, og fra kongevegen, som strekker seg over Hardbakken, kan vi skue inn over Dovrefjell mot Snøhetta og Svånåtindan.

Både moderne utvikling og tidens tann har ført til store endringer av den opprinnelige Kongevegen over Dovrefjell. Frem til nå har det aldri vært gjennomført en fullstendig kartlegging av Kongevegen over Dovrefjell, og det har vært

liten oversikt over vegens tilstand. Videre har det ikke vært tilstrekkelig kunnskap om kongevegens historie og dens ulike traséer over fjellet. Det har derfor vært et stort behov for å få mer kunnskap om denne kongevegen, samt å gjennomføre en helhetlig kartlegging og vurdering av Kongevegen over Dovrefjell, mellom Dovre og Oppdal.

Over lengre tid har kongevegen forfalt og store deler av vegen er nå i ferd med å gro igjen. På hele strekningen utgjør vegetasjon og tilgroing den største trusselen for kongevegen. Sterk gjengroing har ført til at kongevegen kun synes som en sti på store deler av strekningen. Det betyr at kongevegen som en historisk kjøreveg forsvinner og står i fare for å bli glemt. En annen utfordring i forhold til forfall, er vannerosjon som har vasket vekk store deler av vegen på enkelte strekninger. Gjengrodde grøfter og tette eller ødelagte stikkrenner bidrar også til forfallet som vi ser i dag, noe som gjør vegen lite farbar flere steder.

I tillegg har moderne utbygginger, omlegginger av jordbrukslandskapet, anleggelsen av jernbanen og nyere veger, ført til at mange strekninger av kongevegen har gått tapt. Flere steder er det derfor kun korte strekninger igjen av den opprinnelige kongevegen. Andre steder er det kun kongevegens linjeføring som er opprettholdt, mens selve vegen har blitt oppgradert og modernisert i senere tid. Disse traséene defineres likevel som bevarte deler av kongevegen.

## 2.2 Bakgrunnen for Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell

I løpet av de senere årene er det blitt et større fokus på veger som viktige kulturminner, og i 2014 startet istandsettingen av Kongevegen over Filefjell. Prosjektet ga inspirasjon og viste hvilke muligheter som ligger i historiske veger. Vegstrekningene over Hjerkinnhø og Vårstigen er med i Statens vegvesens nasjonale verneplan som objekt 139 (Devold m.fl. 2002), og sommeren 2014 startet Statens vegvesen arbeidet med å istandsette Kongevegen over Hjerkinnhø. Strekningen over Hjerkinnhø var da i svært dårlig stand. Dette arbeidet ble videreført mellom 2015–2017, og det ble også gjort utbedringer på Vårstigen høsten 2016. Utbedringene var et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Dovre kommune, Dovrefjell nasjonalparkstyre, Oppland fylkeskommune, Pilegrimssenter Dovrefjell og Riksantikvaren. Istandsettingen av kongevegen over Hjerkinnhø initierte samarbeidsavtalen som ble inngått av samarbeidspartnerne i 2016 og Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell som er blitt gjennomført i 2017.

## 2.3 Formålet med forprosjektet

*Forprosjektets mandat var å kartlegge kongevegens tilstand og vurdere hva en istandsettelse og en tilrettelegging av kongevegen over Dovrefjell, fra Dovre kirke til Oppdal kirke, vil bety av muligheter, utfordringer og kostnader. Hovedmålet med Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell var å lage et beslutningsunderlag for å avgjøre om det er interesse, vilje og økonomi til å gjennomføre et hovedprosjekt. Visjonen er å istandsette autentiske strekninger av kongevegen etter antikvariske prinsipper, og å tilrettelegge kongevegen mellom Dovre og Oppdal slik at den kan tas i bruk som en sammenhengende vandringsveg.*

Hovedprosjektets visjon er at tilretteleggingen av kongevegen skal fremme fysisk aktivitet og næringsutvikling, og inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet. I områdene ved og på Dovrefjell er det et stort fokus på verdiskaping med utgangspunkt i natur- og kulturarven. En istandsettelse av kongevegen er viktig for den stadig mer populære pilegrimsleden, for en bedre kanalisering av ferdsel utenfor sårbare områder, og for en generelt bedre tilrettelegging av turveger over Dovrefjell.

Visjonen for Kongevegen over Dovrefjell er i tråd med nasjonale mål og retningslinjer for bevaring og bruk av kulturarv i kunnskaps- og reiselivssammenheng. I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan for 2018–2029 ble kongevegene spesielt nevnt som ryggrader i reiselivet. I Nasjonal transportplan 2018–2029 (Meld. St. 33) står det videre at:

Det er et overordnet mål at kulturarven skal bevares som bruksressurs og kilde til kunnskap, opplevelse og verdiskaping. Etatene skal tilrettelegge for alternative bruk av kulturminner som de ikke har tjenstlige behov for. Dette kan skje i samarbeid med frivillige organisasjoner og lokale og regionale myndigheter. For kulturminner som er ute av bruk, skal tilrettelegging for allmenn bruk være et mål.

I Statens vegvesen handlingsprogram 2018–2023 (2029) som følger opp Meld. St. 33 (2016–2017) fremheves det hvordan:

Statens vegvesen arbeider med å ta igjen vedlikeholdsetterslep og hindre videre forfall på kulturminner i verneplanen for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner som ligger langs riksveg, eller der det er uavklart eierskap. Det gjennomføres blant annet tiltak på Bergenske kongeveg, Kongevegen Dovrefjell, Fredriks-haldske kongeveg og Wingerske kongeveg.

Reiseliv er den største vekstnæringen i Norge. Samtidig ser vi hvordan det har vært et økende fokus på å kombinere natur- og kulturopplevelser

og bærekraftig bruk av kulturminner. I stortingsmeldingen nr. 19 (2016–2017) *Opplev Norge – unikt og eventyrlig* trekkes det frem viktigheten av tilretteleggelse av historiske vegfar generelt, hvor kongevegen over Filefjell er nevnt spesielt.

Stortingsmeldingen understreker også at «[Ø]kt kunnskap om verdiskaping og vern gjennom bruk, øker mulighetene for at kulturminnene blir tatt vare på» (s. 45).



*Deler av styringsgruppa på tur på Kongevegen over Filefjell ved Vindhella i Sogn og fjordane fylke. Fra venstre: Inge Angård, Hans-Jacob Dahl, Ann Kristin Engh, Nina Hildre, Marit Johansson, Eline Meyer Størseth, Izabela Chlewicka, Ingvill Dalseg, Kristin Prestvold og Geir Paulsrud. Foto: Jan Adriansen*

## 2.4 Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell – hva har vi oppnådd?

I 2016 gikk samarbeidspartnerne Pilegrimssenter Dovrefjell, Oppland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Dovre kommune, Oppdal kommune, Dovrefjell nasjonalparkstyre og Rondane-Dovre nasjonalparkstyre, Gudbrandsdalsmusea og Statens vegvesen sammen om et forprosjekt for å kartlegge vegens trasé og status, samt utrede muligheter og utfordringer knyttet til istandsetting, vern, bruk og næringsutvikling. En samarbeidsavtale ble inngått og signert av alle partene. Samarbeidsavtalen ligger vedlagt, men den mangler en samlet oversikt over signaturer.

Prosjektet fikk navnet Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell, og hver samarbeidspartner utnevnte sine representanter til styringsgruppa for prosjektet. Hans-Jacob Dahl fra Pilegrimssenter Dovrefjell har ledet styringsgruppa. Øvrige representanter i styringsgruppa har vært: Ann Kristin Engh og Ragnar Bjørnstad fra Statens vegvesen Region øst, Izabela Chlewicka og Eline Meyer Størseth fra Statens vegvesen Region midt, Kjersti Tidemansen, Geir Paulsrud og Cathrine Thorstensen fra Statens vegvesen Norsk vegmuseum, Nina Hildre og Erlend Gjelsvik fra Oppland fylkeskommune, Kristin Prestvold fra Trøndelag fylkeskommune, Inge Angård og Knut Nytun fra Dovre kommune, Ingvill Dalseg, Anne Kristin Loeng og Eli Grete Nisja fra Oppdal kommune, Carl Bjurstedt fra Nasjonalparkstyre Dovrefjell, samt Torveig Dahl fra Gudbrandsdalsmusea. Marit Johansson har vært prosjektleder for forprosjektet, og ble tilsatt i april 2017.

*I tråd med målsettingen har Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell gjennomført en fullstendig*

*kartlegging av hele Kongevegen over Dovrefjell, fra Dovre kirke til Oppdal kirke – en strekning på omtrent 10 mil. Kartleggingsarbeidet i 2017 har gitt oversikt over kongevegens tilstand, og det er gjennomført en generell vurdering over hvilke tiltak som kreves for å hindre videre forfall og istandsette den historiske kjørevegen. Samtidig har vi vurdert hvilke utfordringer som finnes og hvilke tiltak som kreves for å gjøre kongevegen til en sammenhengende turveg. I denne rapporten foreligger det en tabellarisk oversikt som viser kostnadsberegninger for tiltakene på de ulike strekningene (se kapittel 12 og vedlegg 4).*

Forprosjektets kartleggingsarbeid i 2017 har gitt et godt kunnskapsgrunnlag om kongevegen, da vi nå har en langt bedre oversikt over kongevegens historie og kongevegens trasé over Dovrefjell. I løpet av kartleggingen har vi funnet flere ukjente strekninger av kongevegen, samtidig har vi innhentet dokumentasjon på flere tapte strekninger. Rapporten utgjør et dokument hvor all informasjon som er innhentet i løpet av forprosjektet er samlet.

Jamfør hovedmålet for Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell, er det gjennomført et bredt formidlings- og kartleggingsarbeid for å vurdere om det er interesse, vilje og økonomi for å gjennomføre et hovedprosjekt. Gjennom formidlingsarbeidet ovenfor lokale, regionale og nasjonale styringsmakter, grunneiere, næringsliv- og reiselivsbedrifter og øvrige beboere i området og regionen, har vi sett et stort engasjement og interesse for å istandsette Kongevegen over Dovrefjell. Forprosjektets ledelse og styringsgruppe har samtidig jobbet målrettet for å sikre finansieringen av et hovedprosjekt, og per dags dato er det tilstrekkelige økonomiske midler til å gjennomføre et hovedprosjekt som kan starte i 2018 (se kapittel 12).





*Brukar ved Hondyrju. Foto: Matti Bernitz*



«Kong Sverre på Vårstien» malt av Gerhard Munthe i 1903. Privat samling. Foto: O. Væring

## 3

## En historisk oversikt

Ferdselsvegen mellom Dovre og Oppdal har vært en av de viktigste og mest brukte fjellovergangene i Norge. De fysiske sporene etter ferdselsrutene kan spores tilbake til jernalder og middelalder, og kilder forteller om ferdene til Olav den Hellige, kong Sverre og Håkon Håkonsson over Dovrefjell (Sletbak 1977). Folk har imidlertid ferdes over Dovrefjell i uminnelige tider. Fjellet har vært en viktig ressurs, og vi finner fangstanlegg, bosetningsspor og aktivitetsområder tilbake til steinalderen på Dovrefjell (Jordhøy m.fl. 2005).

I følge kongesagaene var vegen over Dovrefjell en allfarveg eller hovedveg. En allfarveg er omtalt i Magnus Lagabøtes landslov fra 1274, og defineres her som den mest betydelige vegen som var underlagt offentlig tilsyn (Hildre og Tidemansen 2013: 15). I middelalderen var de fleste veger mer som stier eller rideveger, noe som var en vanlig vegstandard i mange områder fram til 1600-tallet. Det har vært gjennomført flere undersøkelser for å finne middelalderens vegfar over Dovrefjell. Arkeologen Birthe Weber undersøkte området på 1980-tallet, og mener å ha grunnlag for å definere Gautstigen som en av hovedferdselsårene i middelalder. Gautstigen ligger øst for kongevegens trasé, fra lia over Tofte på Dovre, gjennom Einbuggdalen og Gautdalen til Gautåseter på Dovrefjell. En ny arkeologisk registrering av middelalderens vegfar over fjellet bekrefter Webers



*Pilegrimsmerke fra middelalder funnet på Hardbakken. Foto: Laurits Sønstebo/Digitalt museum.*

teori. Imidlertid kan det være sannsynlig at omleggingen av hovedferdselsårene fra Gautåseter til Hardbakken har skjedd allerede i middelalder, da strekningen over Hardbakken også er et middelaldervegfar (Hildre og Tidemansen 2014:17–20).

I middelalderen var ferdselsvegen over Dovrefjell preget av pilegrimer som gikk til Nidaros og helgenkongen – Olav den Hellige. I Nidaros kunne pilegrimene knele ved Olavsskrinet eller få noen hellige dråper fra Olavskilden, for frelse, tilgivelse og helbredelse. Helgenkulten vokste fram på 1000-tallet, og de gamle vegfarene ble pilegrimsleder. Som religionshistoriker Gro Steinsland forklarer:

Det var altså derfor de gikk, pilegrimene, langs vegene mot Nidaros og andre helligsteder, de rustet seg for et liv med evighetsperspektiv, de så sammenheng mellom livet her og nå og det som skulle følge. De brakte med seg bønner om hjelp til å takle denne verdens prøvelser, de bar på syke barn og vannføre slektninger. De opplevde nye former for menneskelige fellesskap underveis og kanskje noe større når de knelte ved skrinet til den hellige kongen i Nidaros (Steinsland 2014: 125).

Over Dovrefjell er det funnet flere gjenstander som vitner om pilegrimstrafikken over fjellet i middelalderen. Ved Allmannrøysa på Dovre ble det blant annet funnet et pilegrimsmerke med Olav den hellige sittende på en tronstol med den langskaftede øksen i hånden, som er pilegrimsmerket for Nidaros. Tradisjonen med pilegrimsvandringen varte over 500 år, fram til reformasjonen i 1537, da det ble satt et endelig punktum for helgenkulten (Steinsland 2014: 128).

### Ferdseislandskapet Dovrefjell

To forlatte skjold og et reiseskrin på en kolle ved Fokstummyra. Et pilegrimsmerke og en vandrestav som ble liggende igjen på fjellet. Hva var det som skjedde disse stedene for 800–900 år siden? Ble menneskene overrasket av uvær og forulykket? Ble de redde og flyktet fra eiendelene sine?

Som små spørsmålstegn lå disse og andre spor igjen i bakken og forteller at folk har hatt ærend over Dovrefjell langt tilbake i tid. Før de første kjerrevegene på 1600-tallet, gikk eller red folk til fjells på sommerstid. Om vinteren kunne det gå unna på ski eller med hest og slede hvis forholdene lå til rette for det. Sporene etter de eldste stiene er vagere enn de seinere kjørevegene, men noen steder er de synlige for den som ser nøye etter. Stiene må ha vært godt oppråkket og mulig å se for den som i jernalderen skulle nordover for å drive byttehandel, for omreisende håndverkere, for jegere som skulle jakte rein eller se til det omfattende anlegget med fangstgroper over Dovrefjell, og for brudefølget på vei til bryllupet som skulle alliere to ætter.

Fjellene må ha virket overveldende. Der fantes mektige krefter, guddommer, jotner og underjordiske. Mer håndfast var faren for røvere og uvær. Dagens pilegrimer kaster steiner og personlige gjenstander på Allmannrøysa over Hardbakken, ved inngangen til Dovrefjell. Etter funn av pilspisser og andre jerngjenstander i bakken der, har arkeologer

diskutert om den nye varptradisjonen har gjenklang i offerpraksiser i møte med fjellet tilbake i jernalder og middelalder, eller om dette var gjenstander som ble mistet underveis. Pilegrimer på reise til og fra Nidaros i middelalderen, ble beskyttet av både kirke og kongemakt. Det er bevart eksempel på vernebrev for reisen utstedt av kongen, og vegbrev (pilegrimspass) skrevet av presten før reisen. Pilegrimstrafikken kan også ha bidratt til sterkere regulering av vegene, med mer permanent vegmerking som varder eller reiste steiner langs stiene. Etter hvert kom det sælehus og fjellstuer for overnatting.

Dovrefjell er et ferdseislandskap. Vi går i fotsporene til alle som har gått der før oss. Landskapet og fortellingene om fjellet forener oss. Fremdeles kjenner vi og deler vi noen av de mytiske forestillingene om Dovrefjell som fantes langt tilbake i tid. Vi kan se tufter der folk har overnattet og søkt ly, og varder som må ha vært livsviktige i dårlig vær. På Dovrefjell møtes myter og realiteter. Sagaen forteller om samiske Snøfrid som møtte Harald Hårfagre på Dovre og ble stammor for konger. Ved Aursjøen er det funnet en samisk boplass fra vikingtid og middelalder. Dovrefjell har symbolisert Norges opphav og rikssamling. Dovre har vært selve symbolet på nasjonen Norge. Linjer kan trekkes fra mytene om Snøfrid og kongen og Harald Hårfagre som ble oppfostret hos en jotun på Dovre, til den norske grunnloven i 1814. Myter, historie og arkeologi gir dimensjoner til alle turene som skal gås.



Av Nina Hildre, arkeolog  
i Oppland fylkeskommune

Illustrasjon til «Magnus Erlingssons Saga»  
i Snorre Sturlason, Kongesagaer, Kristiania  
1899

«Olavs menn gikk seks rasters veg om natta»  
av Wilhelm Wetlesen. Eier: Nasjonalmuseet



Stiftsstøtta på Filefjell. Reist av C. J. Hammer i 1797. Illustrasjonen er hentet fra boken "Norsk Prospect-Samling" av P.F. Wergmann (1833–1836). Eier: Nasjonalbiblioteket

### 3.1 Kongevegene i Norge – de første kjørevegene

Det var en generell utbedring av vegene her til lands på 1600- og 1700-tallet da det ble behov for mer effektiv samferdsel i forbindelse med bergverksdrift, postvesen, næringsvirksomhet og militærvesen (Hildre og Tidemansen 2014: 50, Schulerud 1974: 86, 87). Det kom kongelige forordninger om bygging av bedre veger mellom landsdelene. Christian IV var den første som hadde en visjon om å utbedre vegnettet i Norge, og i 1643 sendte han ut en forordning om at alle hovedveger skulle forbedres. I forordningen ble det bestemt at vegene skulle planeres, gruses og ryddes for stein, og bøndene ble underlagt vedlikeholdsplikt. Etableringen av postvesenet i 1647 var også

en viktig reform som bidro til å etablere bedre hovedveger i Norge (Eikehaug og Adriansen 2011: 23–25).

*Betegnelsen kongeveg ble brukt om hovedvegene i Norge fra begynnelsen av 1700-tallet, selv om allfarveg antagelig var den vanligste betegnelsen fram til midten av 1700-tallet (Paulsrud 2017). En kongeveg skulle ha en standard tilpasset kjøring med hest og vogn. I Danmark var kongevegen kun ment for embetsmenn, administrasjon og kongen selv, mens i Norge blir benevnelsen kongeveg brukt på mange kjørbare offentlige hovedveger som ble anlagt på 1600- og 1700-tallet. Etter vegloven i 1824 ble imidlertid betegnelsen kongeveg byttet ut med «hovedveg», og betegnelsen «riksveg» ble innført i 1928. Den første kongevegen i Norge*

var Sølvvegen fra Kongsberg til Hokksund, som ble anlagt i 1624. En annen viktig og mye omtalt kongeveg er Kongevegen over Filefjell, som først ble bygget i perioden fra 1789 til 1794 (Eikehaug og Adriansen 2011: 23–25). Videre har vi kongevegen mellom Kristiania og Halden, mellom Kristiania og Drammen/Kongsberg (og kanskje til Vestfold), mellom Kristiania og Bergen og mellom Kristiania og Trondheim, samt den Wingerske kongeveg, og trolig kan også hovedvegen gjennom Østerdalen via Røros, og mellom Trondheim mot Molde, anses som kongeveger.

I 1665 opprettet kong Fredrik III to generalveg-mesterstillinger som skulle ha ansvaret for utbyggingen og forbedringen av vegnettet i hver sin landsdel. En hadde ansvaret for det sønnenfjelske (Stavanger- og Akershus stiftsamt), og en for det nordenfjelske (Bergenhus og Trondhjems stiftsamt) (Eikehaug og Adriansen 2011: 23).

### 3.2 Kongevegen over Dovrefjell

Kongevegen over Dovrefjell ble anlagt på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet. Utbyggingen av veggen over Dovrefjell førte til at man fikk en kjørbar veg som var anlagt etter datidens krav med oppbygget veglegeme, planbestemt kurvatur og stigning, stabbesteiner, varder og stikkrenner. Vi kjenner kun til bruddstykker av historien om utbyggingen av Kongevegen over Dovrefjell. Generalvegmeister Peter Dreyer gjorde trolig en betydelig innsats med å utbedre kongevegen over Vårstigen og opp til Porten (fylkesgrensen) i forbindelse med Frederik IVs reise i 1704, og daværende generalvegmeister Ulrich Fredrik Boysen gjennomført utbedringer av kongevegen på strekningene i det sønnenfjelske. Beskrivelsene av vegstandarden ved kongeferdene i 1685 og 1704 vitner også om en betydelig utbedring av hele vegstrekningen mellom disse kongeferdene.

Da Christian V reiste over Dovrefjell i 1685 var det kun mulig å ri til hest, selv om det antagelig ble gjort noen utbedringer av veggen allerede før denne ferden. Beretninger om neste kongeferd beskriver hvordan Fredrik IV kunne reise med en tohjuls vogn – en chaise – i 1704 (Nielsen 1999: 30). Antagelig ble vegstandarden ytterligere forbedret til Christian IVs kongeferd i 1733, da han og hans følge kunne kjøre på kongevegen over Dovrefjell med firehjuls vogner (Sletbak 1977). Det var trolig generalvegmeister Charles Æmilius Lützow som var ansvarlig for utbedringene av veggen før kongeferden i 1733.

I siste halvdel av 1700-tallet ble kongevegen over Dovrefjell igjen utbedret. Brødrene Krogh, som var generalvegmeistere for hver sin landsdel, var ansvarlig for disse utbedringene. Nicolai Fredrik Krogh var generalvegmeister for det nordenfjelske fra 1768 til 1801 og ansvarlig for utbedringene i Trøndelag, mens Georg Anton Krogh var generalvegmeister for det sønnenfjelske fra 1767 til 1786, og ansvarlig for utbedringene av kongevegen over Dovrefjell i Oppland (Paus 1966: 36, 37). Flere steder fikk kongevegen nye løp da utbedringene av brødrene Krogh ble gjennomført etter det franske prinsipp.

*Det franske prinsipp* handlet om bedre fundamentering og grøfting, samt idealet om den rette linjeføring. I stedet for å følge terrengets naturlige svinger og stigninger, skulle veggen nå gå rett fram for å gjøre veggen kortere (Eikehaug og Adriansen 2011: 36). På Dovrefjell førte dette idealet til at kongevegen ble lagt i våte myrer og bratte bakker, noe som både må ha vært upraktisk og vedlikeholdskrevende. Kongevegen på Dovrefjell har flere eksempler som viser det franske prinsippet og hvordan det ble gjennomført uansett landskapsmessige forhold, som for eksempel traséen over myra sør for Fokstua, den lange rette linjen før Hjerkin fjellstue, og de bratte rette bakkene på Vårstigen.



Tegning av Vårstigen av Johannes Flintoe fra 1835. Eier: Nasjonalmuseet

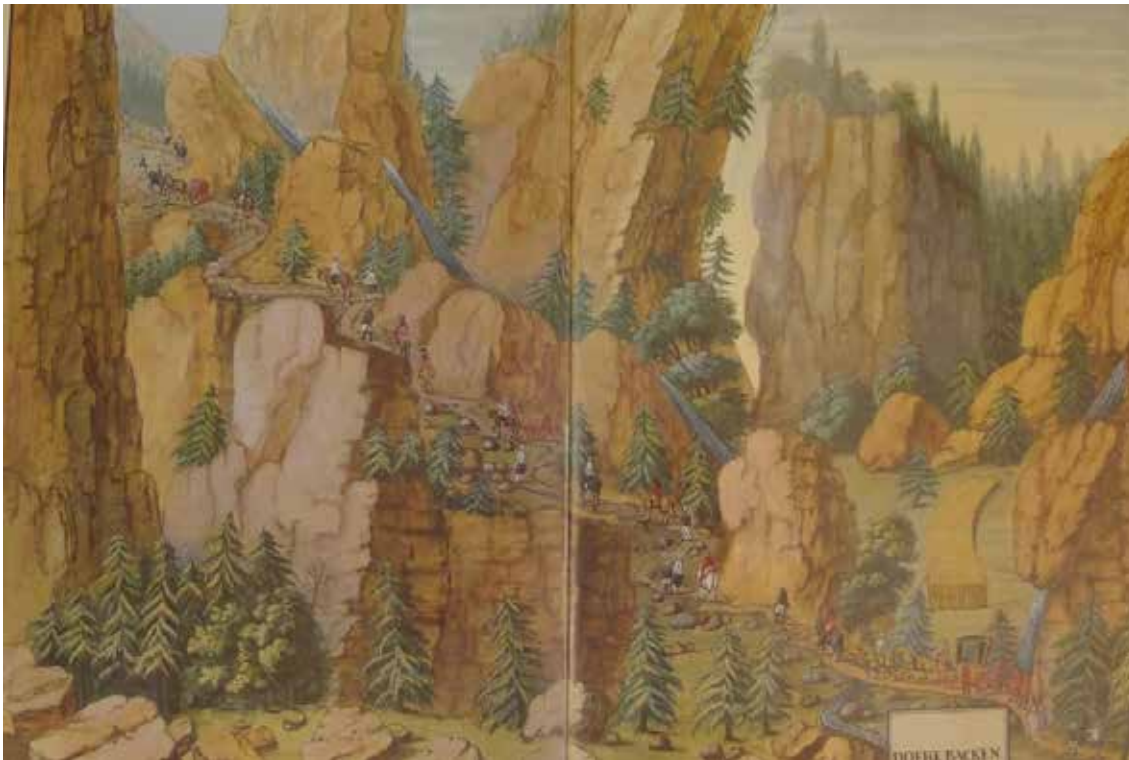
### 3.3 Kongeferdene over Dovrefjell

På 1600- og 1700-tallet var det flere kongeferder over Dovrefjell. I 1685 gjennomførte Christian V en Norgesreise. Deler av reisen gikk gjennom Gudbrandsdalen, over Dovrefjell og videre til Trondheim. Reiseskildringer vektlegger den farefulle reisen og de vanskelige vegforholdene. Spesielt vanskelig var det over Vårstigen i Drivdalen som beskrives følgende i en reiseskildring fra reisen:

Derpaa følger et forfærdelig og meget høit og steilt Bjerg, hvor man af Siden oprider, havende paa den ene Haand dette forfærdelige Fjeld og paa den anden Side aldeles intet uden at se neder af en Præcipice, ligesom udi Afgrunden, og er denne Vej, som saaledes paa Kanten langs op ad Bjerget er indhuggen, saa smal, at neppe en Hest uden Fare kan passere den anden (Kværne 1965: 100).

I 1704 reiste Christian Vs sønn, Fredrik IV, på sin kongeferd gjennom Norge. Det kom en kongelige forordning om å forbedre vegen i 1687, og kong Fredrik IV kunne nå kjøre med tohjuls karjoler over Dovrefjell. Fredrik IV skildrer likevel en farefull ferd over Vårstigen, hvor de måtte få hjelp av bøndene i området for å skyve karjolene opp kleivene i Vårstigen. På fylkesgrensen ble det stilt en stor velkomstportal for kongen, noe som senere ble tradisjon. Stedet heter fremdeles Porten. I dag står det også en kopi av portalen som ønsket kongene velkomne ved Grønnbakken på Dovrefjell (Steinsland 2014: 81).

I 1733 la nok en dansk-norsk konge ut på en kongeferd over Dovrefjell. Det var Christian VI med dronning Sophia Magdalena, og svigermor grevinne Sophie Christine av Brandenburg, som reiste med hofffunksjonærer, tjenestefolk og



Akvarell av Jacob Fosie som illustrerer Christian VI i 1733 med følge opp bakkene fra Dovre mot fjellet. Avfotografert i Faksimileudgave av Håndskrift i Hendes Majestæt Dronningens Håndbibliotek, København (1992). Foto: Marit Johansson.

embetsmenn fra sentraladministrasjonen. Til sammen var det et følge på nesten 200 personer. Christian VI kunne da kjøre med firehjuls vogner, også kalt karosse, noe som tyder på at vegen har gjennomgått nok en utbedring siden siste kongeferd. Reisen varte i over fire måneder, og er dokumentert gjennom daglige rapporter og illustrasjoner. Kunstneren Jacob Fosie malte flere akvareller som gir viktige illustrasjoner av kongeferdens strabaser over Dovrefjell, og det store følget som reiste fra gård til gård gjennom landet (Steinsland 2014: 81–84, Kværne 1965: 100).

### 3.4 Fjellstuene på Dovrefjell

Sagaen forteller om kong Eystein (1088–1123) som bygde fjellstuer på Dovrefjell. Ordet som ble brukt for fjellstuer var *sælehus*, som kommer av ordet sál eller sjel. Betydningen kan være knyttet til

den omsorgen fjellstuene hadde for menneskene som ferdes over fjellet. Ferden over Dovrefjell var forbundet med fare, spesielt vinterstid. I følge sagaen nevner Eystein dette, og forteller om at folk fryser i hjel på Dovrefjell, og blir utsatt for store strabaser over fjellet. Dette er også noe av grunnen til at han bygger fjellstuene på Dovrefjell, og sørger for at det er midler til å drifte dem. Trolig var det enkle buer over fjellet før Eysteins tid, men han sikret trolig en bedre organisering og drift av fjellstuene (Steinsland 2014: 75).

Fokstua, Hjerkin, Kongsvold og Drivstua er de fire opprinnelige fjellstuene, som ble driftet av bønder som var pålagt ansvar for å betjene de reisende over fjellet. Til gjengjeld fikk bøndene skattelette. Vinteren 1718 led alle fjellstuene på Dovrefjell en ublid skjebne, da de ble ofret i kampen for å bekjempe fremrykningen av General Armfeldts



armé under Den store nordiske krig. Samtlige fjellstuer med alle bygninger brant ned til grunnen, da de brukte den kjente «brente jords taktikk» for å stoppe arméen som man trodde var på veg sørover over Dovrefjell. Bare på Hjerkinnt brant 27 hus ned til grunnen, og det fortelles at folket på fjellstuene ikke fikk tid til å berge hverken mat eller budskap (Steinsland 2014: 77).

Kongevegen går gjennom tunene på alle fjellstuene på Dovrefjell, noe som vitner om den betydningen Fokstua, Hjerkinnt, Kongsvold og Drivstua hadde som overnattingssted og skysstasjoner for de reisende langs kongevegen. Beskrivelser av kongeferdene skildrer også hvordan de dansk-norske kongene med følge besøkte flere av fjellstuene. I 1919 fikk de som driftet fjellstuene mulighet til å kjøpe fjellstuene fra staten. Alle fjellstuene nær som Kongsvold drives av etterkommerne av de som kjøpte stuene på begynnelsen av 1900-tallet. Per Holaker, som var den siste private eieren av Kongsvold, testamenterte fjellstua til staten på 1970-tallet, og siden har fjellstua vært i statlig eierskap.

*Fokstua fjellstue* er den sydligste fjellstua, og ble etablert på midten av 1600-tallet, men trolig

går den eldste fjellstua på Fokstua tilbake til vikingtid (Hildre 2017). Den eldre fjellstua Gamle Fokstugu lå syd for dagens plassering av Fokstua. Arkeologiske undersøkelser har vist hvor Gamle Fokstugu lå, og trolig kan bosetningen der dateres til 900-tallet e. Kr. I dag er det full gårdsdrift og pilegrimsovernatting på Fokstua. På *Hjerkinnt* har det vært en fjellstue tilbake til 1100-tallet. Vesle-Hjerkinnt lå et stykke syd for dagens fjellstue som ligger ved foten av Hjerkinnt. Fremdeles er det stor aktivitet på Hjerkinnt, som i tillegg til vanlig fjellstuedrift, driver utstrakt hesteturisme.

*Kongsvold fjellstue* har ligget på sitt nåværende sted siden begynnelsen av 1700-tallet. Tidligere lå fjellstua ved Vårstigen og gikk under navnet Hullet. På grunn av et ras i området på begynnelsen av 1700-tallet ble fjellstua flyttet 2 km lengre syd. Kongsvold hadde en offisiell status som fjellstue fra 1670, og fungerte som en viktig skysstasjon frem til slutten av 1800-tallet. I dag drives Kongsvold som et kjent overnattings- og spisested for bilturister, fjellturister og pilegrimer. *Drivstua fjellstue* ligger i Drivdalen, og er den nordligste av de fire fjellstuene. Drivstua er nevnt i kilder fra 1200-tallet, og beskrivelser av kongeferdene skildrer besøk på Drivstuen. I dag er Drivstua et heltids gårdsbruk.



Maleriet «Tunet på Kongsvold» av Gerhard Munthe fra 1895. Eier: Nasjonalgalleriet



*Kongevegen langs Vårstigen. Foto: Matti Bernitz*

## 4

## Restaurering av historiske veger

Gjennom mange år har Statens vegvesen vært ansvarlig for flere restaureringsprosjekter knyttet til historiske veger og bruer i Norge. Kongevegen over Filefjell er et kjent restaureringsprosjekt som blant annet var ledet av Statens vegvesen. Et hovedmål for Kongevegen over Filefjell var å restaurere vegen etter generalvegmester Hammers instruks, som var ansvarlig for byggingen av Kongevegen over Filefjell. Hammers instruks ble utgitt i 1794, etter at vegen over Filefjell ble bygget, og hadde tittelen: *Instrux og almindelige Regler hvorefter Landevejene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes* (Eikehaug og Adriansen 2011). På samme måte er målet å restaurere Kongevegen over Dovrefjell etter datidens instruks for vegbygging. Georg

Anton Kroghs lensmannsinstruks fra 1767 (som gjengitt i Hage 2000) og Nicolai Fredrik Kroghs generalvegmesterinstruks fra 1768 (Paus 1966: 104–114) vil derfor være *veiledende*, og det skal tilstrebes å *gjøres alle tiltak, så langt det er mulig, i henhold til disse instruksene*.

Det understrekes at instruksene er veiledende, da det må tas hensyn til terreng og andre landskapsmessige forhold ved istandsettelsen. Det er heller ikke et mål å rekonstruere hele traséen til en 1700-talls vegstandard. Det vil være ulike grad av istandsettingstiltak langs strekningen, og naturlig forfall og dagens tilstand, bør også bevares og formidles, der det er hensiktsmessig.



Geir Paulsrud ved Norsk vegmuseum, Statens vegvesen konstaterer skader og restaureringsbehov langs Vårstigen.  
Foto: Marit Johansson

### Statens vegvesens sektoransvar for nyere tids veger og veghistorie

Statens vegvesen har et særskilt sektoransvar for å forvalte og bevare nyere tids veger og veghistorien, noe som er forankret i en kongelig resolusjon av 1. september 2006. Arbeidet med å ta vare på veghistorien begynte i imidlertid i 1974, da Statens vegvesens regionskontorer oppnevnte museumskontakter som skulle sikre dette arbeidet. I 2002 forelå *Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner* som ble utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Riksantikvaren og fylkeskommuner på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Målsettingen med verneplanen var å fremskaffe kunnskap om- og sikre et utvalg av vegminner og vegmiljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og frem til i dag (Devold m. fl. 2002).

### Kongevegen over Filefjell

Da Kongevegen over Filefjell mellom Vang og Lærdal, det kanskje mest spektakulære partiet av den Bergenske kongevei mellom Oslo og Bergen, var ferdigstilt i 1790-årene, kunne en for første gang kjøre med hest og vogn mellom Øst- og Vestlandet. Vegen går fra det trange og dramatiske fjordlandskapet, innerst i Sognefjorden via høyfjellet på Filefjell, ned i innlandsbygdene i Valdres. Kongevegen var et storstilt samferdselstiltak i sin samtid, og en viktig del av moderniseringen av landet. Generalvegmeistere ledet arbeidet på oppdrag fra den dansk-norske kongen. Kongevegen over Filefjell er et av landets fineste veghistoriske kulturminner, bygd for hånd med enkle redskap i en tid der dynamitten ennå ikke var oppfunnet. Vegen avløste den eldre ride- og kløvvegen, som helt siden middelalderen, hadde rykte på seg som en av de farligste, men likevel en av landets viktigste vegger.

I Statens vegvesens Nasjonal verneplan inngår tre strekninger av kongevegen; vegen over fjellet



*Vindhella på Kongevegen over Filefjell.  
Foto: Sverre Hjørnevik/Statens vegvesen*

mellom Kyrkjestølen og Maristova, Vindhellavegen og vegen gjennom Galdane. I 2009 startet Statens vegvesen, og flere samarbeidsparter på begge sider av fjellet, et formelt prosjekt for å reetablere veggstrekningen som en 10 mil sammenhengende kulturhistorisk vandreveg mellom Lærdalsøyri i Sogn og Fjordane og Vang i Valdres. Arbeidet som er utført på vegen er av høy kvalitet og utført etter gamle restaureringsmetoder. Prosjektet har hatt et stort fokus på formidling av arbeidet med vegen og den nasjonalt viktige ferdselshistorien over Filefjell. Istandsettingen og tilretteleggingen av Kongevegen over Filefjell har mottatt flere utmerkelser for sitt arbeid. I 2014 mottok prosjektet Statens vegvesens Vakre vegars pris, og i 2017 fikk prosjektet EUs kulturminnepris Europa Nostra Awards i kategorien bevaring med en særlig utmerkelse. Utdrag fra juryens begrunnelse ved tildeling av Europa Nostra Awards var som følger: «Det er lagt vekt på at Kongevegen er et kombinert kultur- og landskapsprosjekt med fokus på best mulig praksis i gjennomføringen».

*Av Ann Kristin Engh, regional koordinator for vegminner i Statens vegvesen Region øst*

## 4.1 Instruks om vegbygging og vegarbeid fra 1700-tallet

### 4.1.1 Georg Anton Kroghs lensmannsinstruks fra 1767

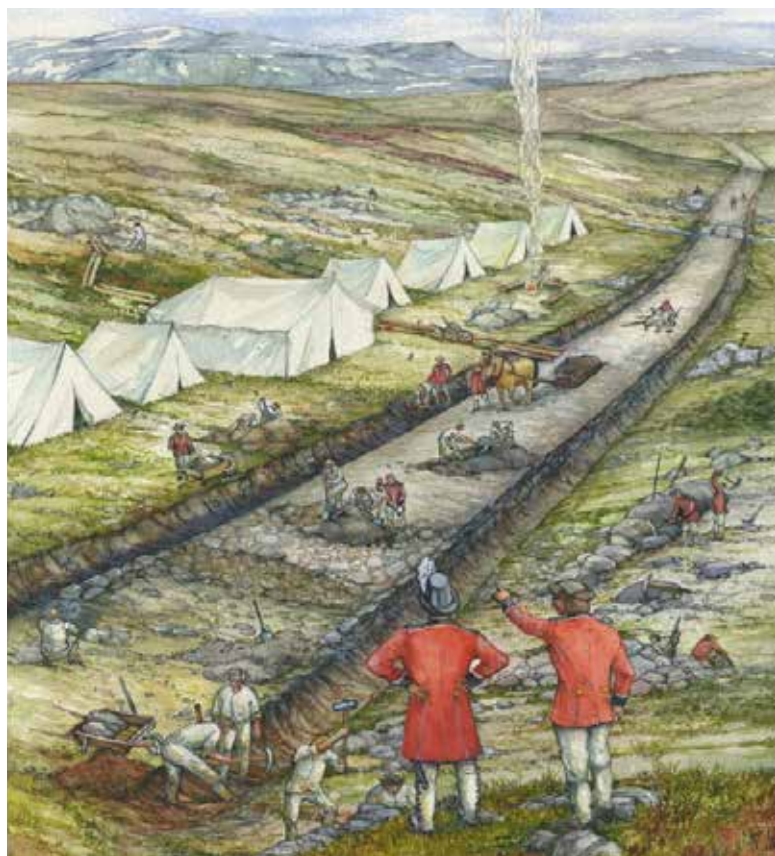
Generalvegmeister Georg Anton Kroghs instruks til landets lensmenn fra 1767, om fremgangsmåte ved anleggelse og forbedring av vegstandarden (som gjengitt i Hage 2002: 82–97), innleder med å vise til kongens forordning om å utbedre vegene:

Hans Mait. Vores allernaadigste Konge, vile allernaadigst, at Samtlige Veje, Bruer, Miilesteene med øvrigt Vejene vedkommende her i Norges Søndenfjelds, nu maae og skal sættes udi den allermueligst beste, og fuldkomeste Stand (Krogh i Hage 2000:84).

Han skriver videre hvordan han har tatt på seg ansvaret for å gjennomføre denne utbedringen som generalvegmeister. En sentral instruks om vegstandarden omhandler *vegbredde*, der han fastslår at kongevegene mellom Svinesund og Trondheim skal være 12 alen brede. En alen er det samme som 63 cm. *Grøftene* skal være 2 alen øverst, 1–1,5 alen dype og nederst 0,5 alen brede. Han tar imidlertid visse forbehold, da grunnforhold og terreng kunne gjøre det vanskelig å oppfylle kravene. Krogh understreker viktigheten av å lede vannet ut av grøftene, og ved behov grave *stikkrenner* for å sørge for at vannet ble ledet under vegen. Stikkrenner bør med fordel anlegges i stein, der det finnes.

Ved sterkere vannføring (bekker) var det nødvendig å grave en grøft gjennom vegen, 1,5–2 alen i bredde, som skulle mures opp slik at bredden på grøften beholdes. Over grøften skulle det legges en bru av tømmer dekket av stokker og vanlig vegdekket. Hvis det fantes store og flate steiner eller *heller* kunne disse brukes som overgang. I forhold til *vegetasjon* ble det gitt instruks om at det skulle sørges for at vegen hadde en tilstrekkelig bredde. Skog og trær skulle ikke vokse for nært vegen, og grener skulle ikke henge over vegen.

Generalvegmeister Kroghs instruks vektlegger viktigheten av at *vegfundamentet* skulle være forhøyet der det naturlige terrenget ikke ga et naturlig godt fundament (for eksempel for lavt). Instruksens fortsetter med beskrivelser om hvordan *vegkroppen* skulle bygges der det er behov for det. I bunnen av vegen skulle det være en flåte av tømmer som skulle steinsettes av store og små steiner, så tett som mulig, og deretter fylles med tilstrekkelig sand og grus. Det skulle sikres at vegdekket hadde en god forhøyning i midten, slik at vannet kunne sige til begge sidene. Han mente at slike vegger kunne vare i århundrer uten å trenge reparasjoner. I forhold til massetilføring, gir han instruks om at sand, sten og grus skal kjøres inn på vinterføret.



Tegning som viser hvordan Kongevegen over Filefjell kan ha blitt anlagt på slutten av 1700-tallet. Tegning: Kjersti Hjelmeland Brakstad

I begge instruksene til brødrene Krogh gis det instruksjoner om bygging av bruer, hvor det understrekes viktigheten av et godt og sterkt fundament.

1. Alle bruer skal være 8 til 9 alen brede.
2. Alle bruer skal bygges av godt furu-tømmer, men små og ubetydelige bruer kunne bygges i gran.
3. Fundamentet skal være av det største tømmer. 12 til 15 tommer i toppen og 24 alen langt. Dersom det er naturlige forekomster av stein i nærheten, så skal sidefundamentene mures.
4. Til underlaget for brugulvet skulle det brukes tømmer som holdt 10 tommer i toppen og være 18 til 20 meter langt. Stokkene skulle legges så tett sammen som mulig. Sterke tverrbånd var viktig.
5. Til selve gulvet på brua skulle det brukes tømmer som er 6 til 7 tommer i toppen, og 16, 18, 20 alen lange. Stokkene skulle flathugges som mye som mulig slik at gulvet ble jevnt. Videre skulle stokkene forbindes på yttersiden, og stedvis nagles fast til bruene, slik at alt blir fast.
6. Bruene skulle ikke bygges uten gode rekkverk. Rekkverket skulle bestå av stolper, som ikke skulle stå mer enn 6 alen fra hverandre, og høyden skulle være 1,5 alen.
7. Treverket på bruene skulle enten tjæres eller males med en oljefarge.
8. Ved store bruer skulle endestoplene være 6 alen høye, og merkes med kongelig siffer, årstall, samt elven eller stedets navn.
9. Alle bruer, store eller små, måtte aldri være høyere enn veggen på begge sider.

Georg Anton Kroghs lensmannsinstruks er en viktig dokumentasjon på vegstandarden på slutten av 1700-tallet, og den gir nærmest en oppskrift for hvordan kongevegen kan restaureres i forhold til 1700-talls standard.

#### 4.1.2 Georg Anton Kroghs instruks til rodemesterne av 1774

I 1774 utarbeidet Georg Anton Krogh en instruks for ansvar, vedlikehold og drift av veggen. Instruksjonen gikk til rodemesterne som hadde ansvaret for vedlikeholdet av vegene. Hallstein Hage har gjengitt store deler av instruksjonen i sin artikkel i Årboka for Norsk vegmuseum 2000: 98–109, hvor han forklarer hvordan rodemesterne hadde ansvaret for hver sin rode eller strekning av veggen. En fordeling av arbeidsplikt og ansvar for enkelte vegstykker har tradisjoner tilbake til Magnus Lagabøters landslov fra 1274, hvor det heter at kongens ombudsmann skulle påby bøndene vegarbeid der bøndene finner det «heldigst at bøte på vegene» (i Hage 2000). Bøndene ble pålagt pliktarbeid ved en kongelig forordning i 1636, og i 1648 ga Fredrik III en forordning om skyssferd og gjestgiveri i Norge, der det står at bøndene enten skal bidra med penger eller tjenester til vegarbeidet og vedlikeholdet av veggen.

Georg Anton Kroghs instruks fra 1774 er på samme måte en veiledning om hvilke plikter rodemesteren og bøndene hadde, og han gir en detaljert beskrivelse om hvordan vedlikeholdsarbeidet skulle utføres. Først og fremst var det viktig at vegarbeidet skulle foregå etter instruksens forskrift. Pliktarbeidet skulle gjennomføres 12 ganger årlig for hver gårdbruker og fire ganger årlig for husmenn. Rodemesteren skulle selv passe på sitt rodemannskap, og ikke avvente ordre. Rodemesterens belønning for arbeidet var blant annet at han selv var unntatt vedlikeholdsarbeid, og at han ikke var pliktig å sende en hest eller anskaffe materialer til vegarbeidet. Forsømmelser fra rodemester eller bønder ble bøtelagt. Instruksjonen forteller også om hvordan vegene skulle vedlikeholdes og holdes kjørbare på vinterstid, og bruer skulle overvåkes slik at de ikke manglet noe eller var farlige.

## 4.2 Restaurering av historiske vegger i dag

Direktoratet for naturforvaltning ga i 1994 ut en håndbok for bruk, vern og istandsettelse av eldre vegfar (Møyner 1994). Håndboken gir tips og råd om hvordan vegfundament, vegdekket, grøfter og stikkrenner, samt murer skal istandsettes.

Det påpekes tidlig i håndboken at istandsetting av historiske vegger krever spesielle hensyn da de ikke er dimensjonert for tunge kjøretøy. *Vegfundamentet* er spesielt utsatt ved bruk av tyngre kjøretøy, og små arbeidsmaskiner eller manuell arbeidskraft, bør benyttes så langt det er mulig. Terrenggående maskiner med brede belter kan minske belastningen (Møyner 1994: 72).



Bildene viser progresjonen gjennom restaureringen av en tørrmur langs Kongevegen over Filefjell. Foto: Jan Adriansen



Bilde av tørrmur med tiltaksbehov langs Vårstigen. Foto: Matti Bernitz

Erfaringer fra de siste årenes restaureringer av kongevegen over Dovrefjell viser imidlertid at selv forholdsvis lette maskiner med belter kan skade vegfundamentet i våte områder. En alternativ løsning er å kjøre inn en del av massene på vinterstid, da tele og snø vil skåne vegen. Et annet alternativ for å frakte masser er helikopter. På Filefjell ble unntaksvis maskiner på opptil 15,5 tonn benyttet, i samarbeid med manuelt arbeid. Det var påkrevet å gjennomføre selve muringsarbeidet etter manuelle og tradisjonelle håndverksprinsipper (Adriansen 2017: 46, 47).

Ved reparering av *tørrmurer* bør det originale uttrykket opprettholdes. Steiner bør legges på samme måte som det ble gjort opprinnelig, med både jevn og ujevn skiftgang, og det er viktig at original størrelse, form og type stein benyttes. Prosjektledelsen fra Filefjellprosjektet understreker viktigheten av at den som utfører

tørrmuringarbeidet må ha god erfaring med historisk tørrmuring, og må kunne fordele last i murliv, tverrsnitt og bakmur ved bruk av forband og tverrband.

Et generelt problem på historiske veger, er trær som vokser i tørrmurene. Trærne både støtter og bryter muren, og fjerningen av disse trærne kan derfor være kompleks (Møyner 1994: 72). Erfaringer fra restaureringen av Filefjell viser at fjerning av vegetasjon i muren bør gjøres i samråd og samarbeid med tørrmurere (Jan Adriansen, muntlig meddelelse).

I forhold til *vegdekke*, har historiske veger som regel vært dekket av grus. Grusen ble tatt ut der det var naturlige forekomster i nærområdet. Direktoratets råd er at det bør brukes grus fra nærområdet ved en istandsettelse av et historisk vegfar. Som vi har sett flere eksempler på langs



Kongevegen over Dovrefjell, finnes det fremdeles spor etter slike uttak. De er markert som større eller mindre groper i terrenget. Som Møyner også påpeker, vil gjenbruk av gropene skape sår, og samtidig skade et kulturminne (Møynes 1994). Det foreslås derfor å hente grus til vegdekket fra nærmeste grustak (Møyner 1994: 72). Bruk av lokale masser kan være spesielt viktig på Dovrefjell, da innførsel av masser fra andre geografiske områder, kan tilføre nye plantearter. Et viktig hensyn i forbindelse med uttak av masser og tilføring av masser er de gjeldende vernebestemmelsene for nasjonalparkområdene og landskapsvernområdene (se Bjurstedt og Rusten 2006). Som nevnt strekker Kongevegen over Dovrefjell seg gjennom både en nasjonalpark og landskapsvernområder.

En annen viktig pekepinn ved tilføring av ny grus på historiske veger er at den ikke bør være knust med maskin, men naturlig knust (naturgrus). Det bør brukes grus med stor bindeevne slik at vegdekket blir fast. Enkelte steder kan det være behov for grovere masser, mulig under finere



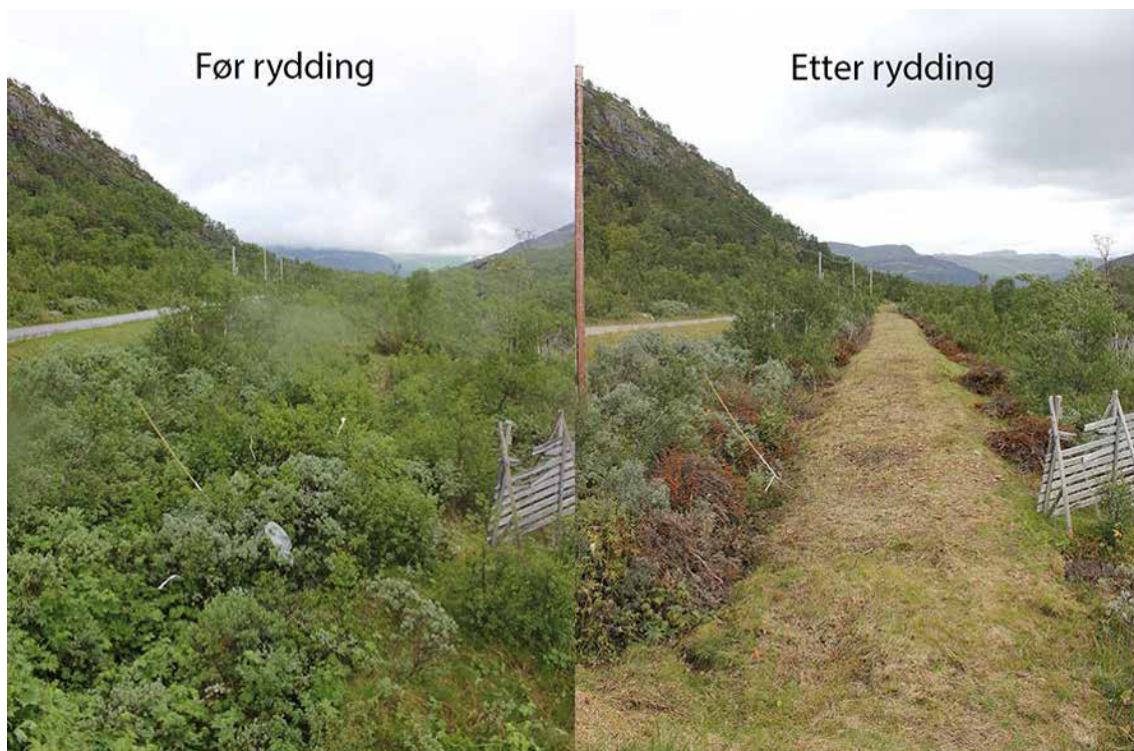
Tørrelagt stikkrenne på Kongevegen over Hjerkinnhø.  
Foto: Izabela Chlewicka

masser. Det er viktig å legge mer grus i midten av vegbanen slik at vannet renner ut av vegbanen og ned på hver side av vegen. Grusing bør selvfølgelig vurderes i hvert tilfelle, og kanskje er det kun nødvendig å gruse mindre deler av vegstrekningen (Møyner 1994: 72, 73).

I forbindelse med en restaurering av et vegfar er det grunnleggende å anlegge eller istandsette *stikkrenner og grøfter*. Vann er en stadig trussel mot et vegfar, og det er viktig å lede vannet ut av vegen. I noen tilfeller vil det kun være nødvendig å rense grøfter og stikkrenner. Andre ganger kan det være behov for å anlegge nye stikkrenner på vegstrekningen, og da bør stikkrennen bygges i stein. Stein er både et autentisk materiale og mer holdbart enn plastikk og betong.

*Vegetasjonsrydding* er ofte et sentralt tiltak ved istandsettelse av en historisk veg. Rydding av vegetasjon bør i mange tilfeller være det første tiltaket som settes i gang, da ryddingen kan gi en bedre oversikt over vegens utstrekning, dimensjoner og tilstand. Et hovedprinsipp for rydding av historiske veger er at vegens fulle bredde, inkludert grøfter, blir ryddet. Kratt og busker skal heller rives opp enn å klippes.

Som Møyner (1994) understreker, er det viktig å avklare vegetasjonsryddingen med grunneier. Rydding av trær som vokser i vegen, muren eller tett ved vegen må vurderes nøye slik at eventuelle skader på vegen unngås. Ellers må mengde trær, og hvor mye som skal ryddes, vurderes i hvert enkelt tilfelle, og et estetisk utseende bør etterstrebes. Rydding bør i flere tilfeller også omfatte kulturminner ved vegen og siktelinjer (Adriansen 2017: 26). Det er uansett viktig å rydde vekk kvist, stubber og annet avfall, slik at dette ikke tetter grøfter eller stikkrenner. Trær og kvist som ligger igjen langs en historisk veg kan også skjule opplevelsesverdige kulturminner langs vegen, som gravhauger eller røyser, varder eller tørrmurer (Møyner 1994: 78–79). Bildet på neste side viser hvor stor effekt vegetasjonsrydding har i forhold til synlighet, opplevelse og bevaring.



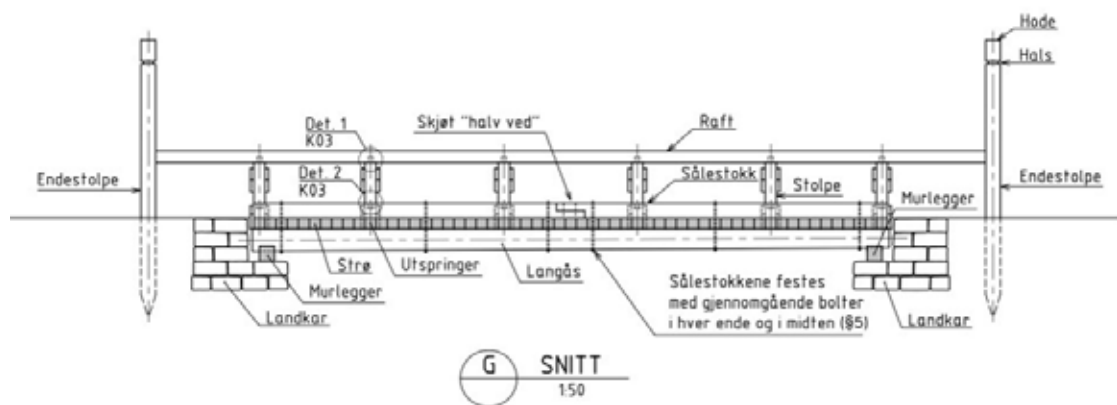
*Bildene viser en strekning av Kongevegen over Filefjell, før og etter vegetasjonsrydding. Foto: Jan Adriansen*

På Kongevegen over Dovrefjell vil det være aktuelt å rekonstruere enkelte av de originale trebruene på strekningen, som for eksempel over Hondyrju og Vårstigåa. I løpet av Filefjellprosjektet ble flere av de originale trebruene langs kongevegen rekonstruert, og deres erfaringer har derfor stor overføringsverdi. På Filefjell valgte man å rekonstruere bruene etter generalvegmaster Hammers instruks fra 1794. På bakgrunn av denne instruksen ble det ved hjelp av flere brueksperter tegnet en moderne brutegning.

Prosjektet etterstrebet å lage en så autentisk bru som mulig, både byggteknisk og materialmessig. Lokale håndverkere stod for byggingen av brua, og brua ble laget på verkstedet som byggesett før det ble kjørt, og til slutt fløyet inn med helikopter. Håndsmidde nagler ble levert av Hjerleid håndverkssenter på Dovre. Brutegningen som ble utarbeidet av Filefjellprosjektet har blitt offisielt godkjent av Vegdirektoratet, og kan brukes ved istandsetting av lignende historiske vegger (Adriansen 2017: 72–76).



Rekonstruert bru, etter generalvegmester Hammers instruks fra 1794, ved Store Sokni bru på Kongevegen over Filefjell.  
Foto: Jan Adriansen



Nye tegninger etter generalvegmester Hammers instruks som ble brukt når flere bruer ble rekonstruert langs Kongevegen over Filefjell.



*Fotograf Matti Bernitz fotografierer del av kavlebru ved Hondyrju-elvene. Foto: Marit Johansson*

# 5

## Metode

Kartleggingen av Kongevegen over Dovrefjell, fra Dovre kirke til Oppdal kirke, pågikk fra april til september 2017. Det meste av kartleggingen ble imidlertid gjennomført i siste periode av juni, gjennom hele juli og første del av august. Store deler av kartleggingen av kongevegen er gjennomført av Marit Johansson, men flere fra styringsgruppen har bidratt i løpet av registreringsperioden. Ann Kristin Engh, Izabela Chlewicka, Kristin Prestvold, Hans-Jacob Dahl og Geir Paulsrud deltok på registreringen av kongevegen i ulike perioder, og har vært til stor hjelp i kartleggingsarbeidet.

Arkeologisk utmarksregistrering har vært utgangspunktet og hovedprinsipp for hvordan kartleggingen av kongevegen over Dovrefjell har blitt gjennomført. En arkeologisk utmarksregistrering innebærer å gjennomføre en fysisk undersøkelse av terrenget og landskapet for å finne spor etter kulturminner. I denne sammenheng har vegrelaterte kulturminner vært relevant, som for eksempel vegfar, varder, brukar, stikkrenner og milesteiner.

Kongevegen over Dovrefjell har flere traséer, dvs. at den har gått i flere parallelle spor, noe som ble tydelig i løpet av registreringen. Gjennom kartleggingsarbeidet har vi hovedsakelig fokusert på to generasjoner av kongevegen; det vi antar er første anleggelsen av kongevegen på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet, og utbyggingen/forbedringen av vegen som fant sted på slutten av 1700-tallet. Flere strekninger av den opprinnelige kongevegen er imidlertid tapt eller modifisert. Vi har registrert alle de sikre strekningene av kongevegtraséer som senere

ble ombygd (asfaltert, utvidet, planert), og fikk benevnelsen hovedveg og riksveg. Slike intakte, men modifiserte kongevegtraséer, finner vi blant annet ved Engan, og mellom Drivstuen og Hesthåggån.

Alle strekninger ble beskrevet i feltnotater under feltarbeidet. Beskrivelsene innbefattet vegens utseende, mål, antatt alder, tilstand og beliggenhet. Samtidig ble det gitt en generell områdebeskrivelse. *Strekningenes tilstand ble vurdert ut fra Statens vegvesens tilstandsvurdering, som er en gradering fra Tilstandsgrad 1(TG1) til Tilstandsgrad 3 (TG3). Vurdering av veg til TG1 betyr at strekningen har behov for vanlig vedlikehold, mens graderingen TG2 tilsier at vegen har symptomer på skader som på sikt kan utvikles til å bli mer omfattende dersom tiltak ikke settes inn. TG3 er en veg som har kraftige symptomer på alvorlig skade, eller står i fare for å få betydelige skader dersom tiltak ikke settes inn (Eikehaug 2012)*

Kongevegen og andre relevante kulturminner ble dokumentert med foto. I tillegg ble en profesjonell fotograf (Matti Bernitz) leid inn for å fotografere og filme deler av strekningen. Bernitz tok også bilder ved hjelp av drone på enkelte strekninger, noe som har gitt informative oversiktsbilder over kongevegen. På bakgrunn av bilder og film fra kongevegen har Bernitz laget en kort film om Kongevegen over Dovrefjell som skal brukes til videre formidling og promoteringsarbeid.

Lokal kunnskap om kongevegen og øvrig lokalhistorie har vært viktig for å gjennomføre arbeidet innenfor tidsrammen av forprosjektet.



*Kristin Prestvold og Marit Johansson kartlegger Vårstigen. Foto: Geir Paulsrud*

Flere lokale grunneiere har delt av sin kunnskap, og hjulpet til med kart, dokumentasjon og andre nyttige opplysninger om kongevegen. En spesiell takk rettes til Kjell Haugland, Jon Olav Ekran, Anne Margrethe Hjerkind Ekre, Anne Stine Hjerkind Ekre, Martin Hjerkind, Knut Nyhus, Olav Tofte og Laurits Fokstugu, som har bidratt med lokal kunnskap om nærområdene og kongevegen. I tillegg har det vært andre informanter som har bidratt med viktig informasjon i forhold arbeidet med Kongevegen over Dovrefjell, og en fullstendig liste over alle informanter finnes under Kilder.

Lidarscanning og ortofoto har vært andre nyttige hjelpemidler i løpet av registreringen, da kongevegen viste seg å være mer synlig på disse kartene enn i terrenget på enkelte strekninger. Lidarscanningen gjorde det mulig å finne strekninger som var ukjente eller ansett som tapt, og laserscanningen ble også brukt ved utforming av oversiktskartene. De fleste av de nye strekningene som ble funnet i løpet av registreringen er målt inn med DPOS slik at vege har riktige geografiske punkter. Kjersti Tidemansen utførte innmålingsarbeidet. I rapporten er det flere oversiktskart som viser alle sikre bevarte strekninger av kongevegen og autentiske traséer av kongevegen.

Historiske bilder og historiske kart har vært sentrale kilder i kartleggingen av kongevegen. Bilder fra 1800-tallet har gitt ny kunnskap om tapte strekninger av kongevegen og samtidig gjort oss i stand til å finne strekninger som har vært ukjente. Historiske kart har på samme måte gitt informasjon om kongevegens trasé over Dovrefjell, og gitt opplysninger om når traséer har blitt anlagt, strekningenes opprinnelige karakter og tidligere bruoverganger.



*Tidligere eier av gården Ekrann i Oppdal, Jon Olav Ekrann, viser kart fra 1862/1863 over Rise på Oppdal. Foto: Marit Johansson*



*Fotograf Matti Bernitz fotografierer varder ved kongevegen nord for Allmannrøysa, Dovre. Foto: Marit Johansson*



Prosjektleder Marit Johansson intervjues om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell da NRKs sommertog passerte Fokstua stasjon. Foto: Hans-Jacob Dahl



# 6

## Formidling og orientering om forprosjektet

En viktig del av Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har vært formidling av prosjektets hovedmålsetting, kartleggingen som har pågått og historien om kongevegen. Like etter oppstart i april 2017 ble det utviklet en nettside for Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell, hvor vi jevnlig har lagt ut blogginnlegg om aktuelle saker, relevante historiske fakta og annen informasjon. Til sammen har det vært lagt ut 15 aktuelle saker på nettsiden. Prosjektet har også hatt en egen Facebook-side, hvor vi har hatt flere innlegg i løpet av 2017. I løpet av forprosjektet har vi holdt over 10 foredrag og presentasjoner, blant annet for Dovre kyrkjelege råd, Hovedutvalget for Plan, næring og utvikling i Dovre kommune, Dovre historielag, Oppdal historielag (Oppdal museum), Dovre kommunestyre, Kultur-, velferd- og miljøkomiteen i Trøndelag fylkeskommune, ledelse i Statens vegvesen, Statens vegvesens årlige museumskonferanse, styremøte for Pilegrimssenter Dovrefjell, Den norske turistforening (DNT), samt for Arkeologisk forening for Dovre og Lesja. I tillegg har flere i styringsgruppa orientert om prosjektet i sine organisasjoner.

### 6.1 Forprosjektet i nyhetene

Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har hatt flere oppslag i ulike nyhetskanaler. To ganger har vi vært på riksdekkende nyheter, første gang som innslag på *Norge i dag og Østnytt*, og andre gang som innslag på NRKs *Sommertoget 2017* da de passerte Fokstua. Vi har også hatt ett oppslag i Gudbrandsdølen Dagingen og to oppslag i

lokalavisa Vigga, samt to oppslag i Oppdalsavisa Opp. Både Oppland fylkeskommune og Dovre kommune har hatt nettsaker om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell. I tillegg ble prosjektleder intervjuet på Radio E6. Det kan videre nevnes at vi har bidratt med faglig stoff og vært på befaring med forfattere av boken om veger i Trøndelag, hvor Kongevegen over Dovrefjell blir tematisert. I tillegg har prosjektleder skrevet en artikkel om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell som publiseres i Årbok for Norsk vegmuseum i 2017 (se vedlegg for fullstendig oversikt over alle nyhetssakene).

### 6.2 Grunneiere og lokal, regional og nasjonal nettverksbygging og informasjonsarbeid

I løpet av forprosjektet har vi tilstrebet å ha en god dialog med grunneiere, eiere og driftere av reiselivsbedrifter og fjellstuer langs kongevegstrekningen og andre beboere i området. Videre har vi vært tilstede på flere grunneierlag for å informere om prosjektet, og alle berørte grunneiere på strekningen har fått tilsendt et orienteringsbrev om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell og den kartleggingen som skulle gjennomføres i løpet av 2017. Til sammen ble det sendt ut informasjonsbrev til 85 berørte grunneiere i Dovre kommune. Oppdal kommune bistod med utsending av informasjonsbrev til grunneiere i sin

kommune, og her ble det sendt ut informasjon til ca. 50 grunneiere.

I løpet av forprosjektfasen har vi drevet aktivt informasjonsarbeid ovenfor nasjonale kulturminnemyndigheter, politiske myndigheter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, samt ovenfor ledelse i Statens vegvesen. Prosjektledelsen og representanter i styringsgruppa for Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell gjennomførte en befaring av kongevegen for direktør Bjørne Grimsrud i Statens vegvesen, Vegdirektoratet, ledelse i Statens vegvesen Region øst, politiske

ledelse i Trøndelag fylkeskommune, samt politiske ledelse i Dovre kommune og Oppdal kommune og rådgivere i Oppland fylkeskommune. I tillegg har prosjektledelsen deltatt på ulike relevante arenaer for å representere og informere om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell. Slike arenaer har for eksempel vært Riksantikvarens høstmøte, markering av Kongevegen over Filefjells Europa Nostra pris, samt pilegrimsvandring, ledet av Hans-Jacob Dahl, med blant annet kulturminister Linda Hofstad Helleland, direktør i Innovasjon Norge Anita Krohn Traaseth og generalsekretær i Den norske turistforeningen Nils Øverås.



Avisoppslag i Oppdalsvisa Opp om Kongevegen over Dovrefjell ved en befaring med blant annet direktør Bjørne Grimsrud i Statens vegvesen, Vegdirektoratet, politiske ledelse fra Trøndelag fylkeskommune, samt politiske ledelse fra Dovre og Oppdal kommune. Oppslaget stod på trykk torsdag 9. september 2017.



Reportasje om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell i Gudbrandsdølen Dagningen den 3. juli 2017. Hans-Jacob Dahl og Marit Johansson intervjues ved Åteigen på Dovre. Reportasje og foto av Vidar Heitkøtter.



Bjørne Grimsrud, Bengt Fasteraune, Tom-Alex Hagen, Hans-Jacob Dahl, Ingvill Dalsegg og Kristin Prestvold på befaring av Kongevegen over Dovrefjell, september 2017. Foto: Marit Johansson



*Kongevegen opp mot Hardbakken med Snøhetta i bakgrunnen. Foto: Kjetil Rolseth*

# 7

## Områdebeskrivelse – Kongevegen over Dovrefjell fra Dovre kirke til Oppdal kirke

Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har hatt som hensikt å kartlegge kongevegens strekning og tilstand fra Dovre kirke i Dovre kommune, Oppland fylke til Oppdal kirke i Oppdal kommune, Trøndelag fylke. Traséen strekker seg gjennom to fylker i et variert landskap, fra bygd til bygd over høyfjellet. Kongevegen går gjennom Dovre nasjonalpark og ligger i randsonen til Dovrefjell-Sunnalsfjella nasjonalpark. Videre nordover går kongevegen gjennom Fokstua naturreservat, og Hjerkin, Kongsvold og Drivdalen landskapsvernområde (Brox 2008, Bjormyr og Kopperud 2009). Dette er områder som har klare bruks- og vernebestemmelser (Bjurstedt og Rusten 2006). Pilegrimsleden, som ble etablert i 1997, følger store deler av kongevegen på strekningen over Dovrefjell.

I sør strekker kongevegen seg gjennom Dovrebygda, i en strak linje fra Dovre kirke mot Tofte kongsgård. Kongevegen går gjennom tunet på Tofte før den skrå opp lia til gårdene Budsjord, Ruste og Åteigen. Fra Åteigen slynger kongevegen seg gjennom skog og einerkratt, før den når tregrensa ved Bønnealteret. Fra Bønnealteret er landskapet preget av et åpent og klassisk høyfjellslandskap. Kongevegen fortsetter i nordvestlig retning opp til Hardbakken og et av kongevegens høyeste punkt ved Allmannrøysa som ligger på 1210 meter over havet. Fra Allmannrøysa kan man se innover Dovrefjell, med Snøhetta i bakgrunnen.

Kongevegen fortsetter nordover mot Fokstua som ligger på omtrent 900 meter over havet. Landskapet mellom Allmannrøysa og Fokstua er for det meste åpent, men landskapet er mer skogkledt i nærheten av Fokstua. Terrenget er ellers myrlendt og fuktig, spesielt nord for elva Hondyrju. Kongevegen har flere løp på denne strekningen, og den yngste og vestligste strekningen strekker seg over et myrlendt område nord for elvene Hondyrju. Kongevegen blir brutt av både riksvegen og E6 før tunet på Fokstua. Fra Fokstua er landskapet preget av et lett skogsterreng, og sjøen Vålåsjøen strekker seg nord for vegstrekningene her. Mellom Fokstua og Dovregubbens hall er kongevegen i store deler tatt av dagens E6 og riksvegen, og det er kun enkelte korte intakte strekninger av den gamle kongevegen.

Ved Dovregubbens hall finner vi den kjente steinbrua fra 1820-tallet – Anfinnsbrue, men det er få spor etter intakte strekninger av kongevegen i dette området. Kongevegen blir først synlig et stykke videre nordøst for Dovregubbens hall. Kongevegen strekker seg her i et lett skogkledt terreng nord for E6 og Avsjøen, før den krysser E6 nord for Avsjøen og strekker seg rett fram i retning Hjerkin fjellstue. Den nyanlagte sykkelvegen mellom Hjerkin stasjon og Dombås er lagt på store deler av kongevegen i området mellom Dovregubbens hall og Hageseter. Sør for Hjerkin fjellstue finner vi to parallelle generasjoner av

KONGEVEGEN OVER DOVREFJELL :: OMRÅDEBESKRIVELSE – KONGEVEGEN OVER DOVREFJELL  
 FRA DOVRE KIRKE TIL OPPDAL KIRKE



Oversiktskart som viser Kongevegen over Dovrefjell fra Oppdal kirke til Dovre kirke.

kongevegen. Landskapet sør for Hjerkin er først forholdsvis åpent før vi kommer inn i en tettere bjørkeskog like sør for hestebeite på Hjerkin.

Fra Hjerkin fjellstue strekker kongevegen seg over Hjerkinhø, hvor det høyeste punktet på strekningen ligger på omtrent 1200 meter over havet. Kongevegen fortsetter mot Porten (fylkesgrensen) før den blir brutt av E6 ved Jørskloppa. Fra Jørskloppa til Kongsvold har vi flere korte strekninger av kongevegen på begge sider av E6. Terrenget er preget av lett skog, og elva Driva renner vest for kongevegen og E6.

Ved Kongsvold er det flere enger og beiteområder, og kongevegen strekker seg over høyden sør for Kongsvold før den går gjennom tunet. Fra Kongsvold kommer vi inn i Drivdalen, en forholdsvis smal dal med bratte fjellsider og elva Driva renner i dalbunnen. Nord for tunet på Kongsvold blir imidlertid kongevegen tatt av E6, og vi finner kun to korte strekninger av kongevegen før Vårstigen. Vårstigen strekker seg oppover langs østre dalside av Drivdalen, øst for E6, først opp mot Tingsvaet og videre til

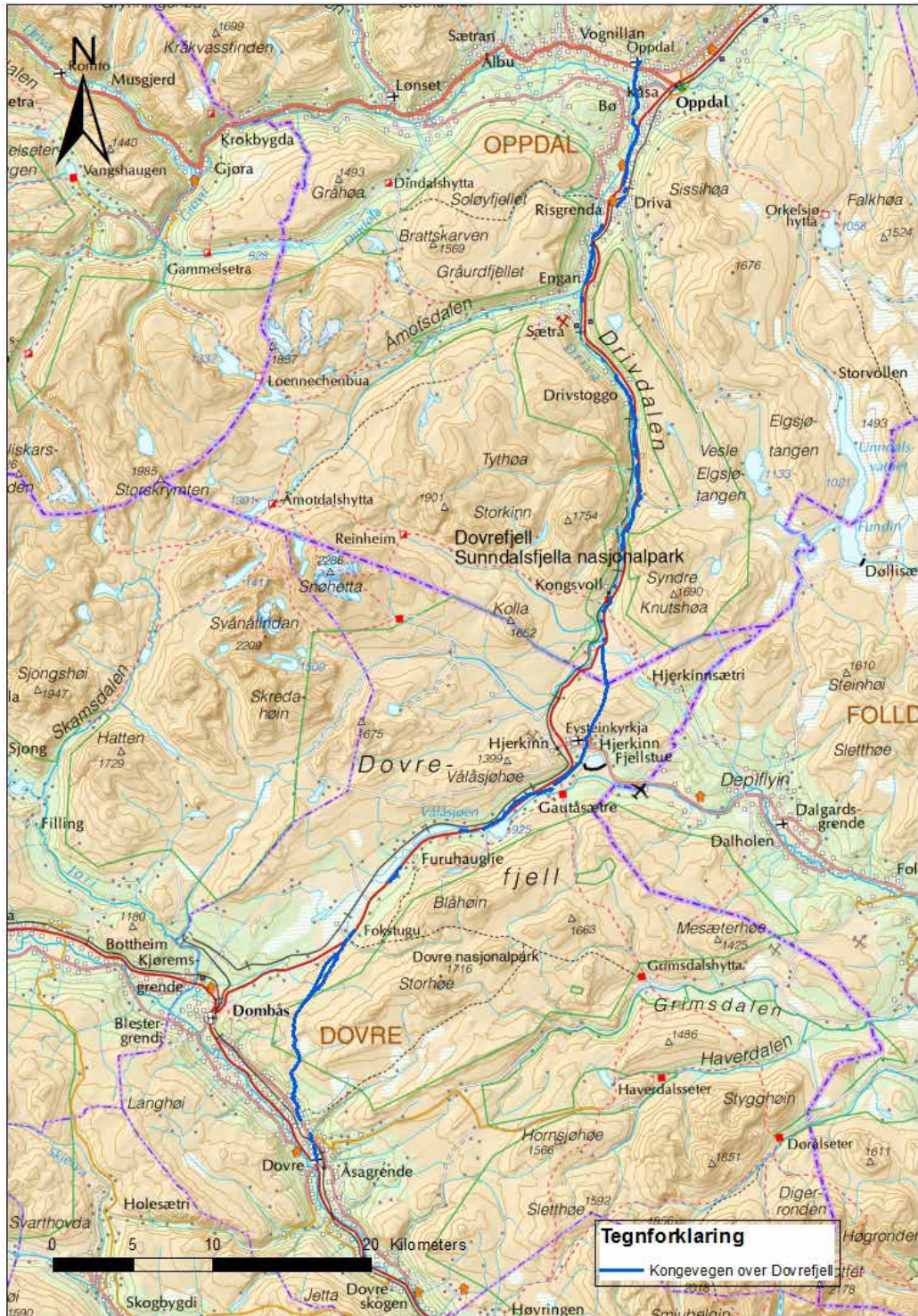
Drivstoggosætra og Søgårdssætra som ligger sør for Vårstigåa. Terrenget er forholdsvis kupert og heller mot vest. Vegetasjonen er preget av tett løvskog. Første del av Vårstigen består av en 6 km lang strekning fra Gammelholet til Nestavollen, og andre del av Vårstigen går fra Nestavollen til Hesthåggån, og er omtrent 3 km lang.

Ved Hesthåggån er det en større rasteplass på vestsiden av E6, hvor kongevegen fortsetter nordover på den eldre riksvegen som strekker seg fra rasteplassen langs elva Driva. Dette er en asfaltert veg som vi kan følge forbi Drivstua stasjon frem til Drivstua fjellstue. Nord for Drivstua og gården Tøftan er det et stort skiferbrudd som har forstyrret kongevegens løp nordover, men vi finner kongevegen igjen nord for skiferbruddet ved gården Vollen. Kongevegen har flere brudd i dette området før Engan. På Engan følger kongevegen den gamle riksvegen frem til E6 ved Isbrekka. Området ved Engan består av flere gårdsbruk og innmarksområder som ligger langs Driva. Kongevegen strekker seg gjennom disse gårdsmiljøene på det som senere ble utbedret til en asfaltert riksveg.



Kongevegen fra Hjerkin fjellstue opp mot Hjerkinhø. Foto: Kjetil Rolseth

KONGEVEGEN OVER DOVREFJELL :: OMRÅDEBESKRIVELSE – KONGEVEGEN OVER DOVREFJELL  
FRA DOVRE KIRKE TIL OPPDAL KIRKE



Kartutsnitt som viser Kongevegen over Dovrefjell markert med blå linje.





*Utsikt fra Rise mot Oppdal og Vang. Foto: Marit Johansson*

Ved Isbrekka går kongevegen ned mot Driva og videre mot bygda Rise som ligger sør for Vinstraelva. På Rise åpner Drivdalen seg og møter Vinstradalen, og det er god utsikt mot Oppdalsbygda og fjellet Blåøret. Kongevegen har imidlertid blitt pløyd bort i området ved Rise, men vi har god informasjon om hvor kongevegen har gått i dette området (se senere beskrivelser av dette området). Rise omfatter flere store gårdsbruk som ligger spredt mellom beiter og åkrer. På Rise ligger det et gravfelt fra jernalder.

Nordover fra Rise er kongevegen synlig og intakt på strekningen mot Vinstraelva, og hvor den er i bruk som gårdsveg og pilgrimsled ned mot elva. Kongevegen blir imidlertid brutt av jernbanen mellom brukene Oppesto og Holan. Ved Lo, som ligger nord for Vinstraelva, er kongevegen igjen tapt på grunn av pløying og endringer av jordbrukslandskapet. Nordover fra Lo mot Oppdal kan vi anta at kongevegen følger dagens E6 fram til Mjøa. Fra Mjøa følger kongevegen Krossvegen og senere Ålmvegen som går i retning Ålma, et tidligere tettsted som ligger like

sør for Oppdal sentrum. Miljøet rundt kongevegen i dette området er preget av jordbruksområder og privatboliger, og vegetasjonen består av løv- og granskog. Fra Ålma går kongevegen først langs Ålmevegen og senere Prestbakkane i retning Vangfeltet. Kongevegen strekker seg langs vestre side av gravfeltet på Vang i retning Oppdal kirke, hvor den først krysser riksvegen før den følger en asfaltert veg (Kjerkvegen) som går langs åkerkantene sør for kirken.



*Vårstigen ved nedstigningen til Nestavollen parallelt med E6 og elva Driva som renner gjennom Drivdalen. Foto: Matti Bernitz*



*Kongevegen nord for Allmannrøysa. Foto: Matti Bernitz*

## 8

## Kongevegen over Dovrefjell – parsell for parsell

Registreringsarbeidet som har pågått i 2017 har omfattet Kongevegen over Dovrefjell mellom Dovre kirke i syd til Oppdal kirke i nord, en strekning på omtrent 10 mil. I dette kapitlet beskrives tilstandsgraden og behovene for tiltak for de ulike delstrekningene av Kongevegen over Dovrefjell. I løpet av registreringsarbeidet ble strekningen inndelt i 8 parseller, som igjen er delt i flere delstrekninger. Parsellinndelingene og inndelingen av delstrekningene er gjort på faglig grunnlag, uavhengig av inndelingene som finnes i Statens vegvesens Handlingsprogram 2018–2023 (2029). Likevel samsvarer flere delstrekninger med inndelingen som ble rapportert inn til Statens vegvesens handlingsprogram i forkant av kartlegging.

### 8.1 Parsell 1 Dovre kirke– Åteigen, Dovre kommune, Oppland fylke

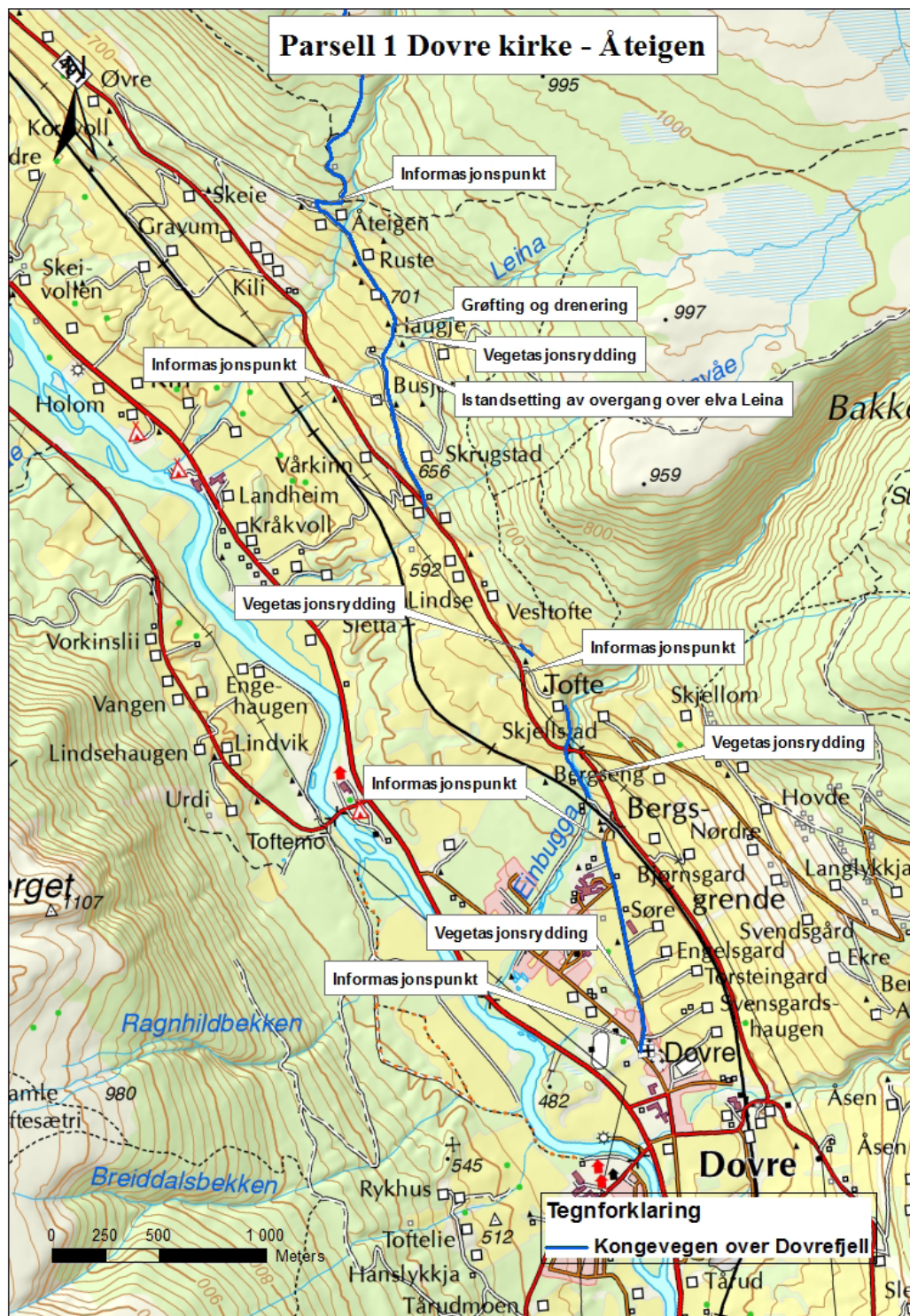
Parsell 1 samsvarer med parsell 1 som ble rapportert inn til Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029). Strekningen mellom Dovre kirke og Åteigen er omtrent 4,5 km og preget av et levende jordbrukslandskap, hvor vi finner gården Tofte sentralt plassert i den østre lia i Dovrebygda. Tofte har vært en historisk viktig gård, som kongsgård og skysstasjon. Sagaen forteller om Harald Hårfagres gjestebud på Tofte, og flere kilder beskriver Håkon Håkonssons interesse for Tofte. Historikeren Gerhard Schøningg beskrev senere hvordan han gjestet Tofte etter

overfarten over fjellet i 1775 (Steinsland 2014: 47). I forbindelse med omleggingen av vegen i 1820 overtok Toftemo turiststasjon funksjonen som skysstasjon på Dovre.

Kongevegen strekker seg nordover fra Tofte gjennom flere gårdsbruk på denne strekningen, som Budsjord, Ruste-gårdene og Åteigen. Budsjord er en gård med flere fredete bygninger, som i dag drives som pilegrimsgård og hotell (Budsjord 2017). På neste bilde ser vi hvordan kongevegen strekker seg rett fram gjennom Dovrebygda med Tofte og prestegården på Dovre i øvre del av bilde. Strekningen gir et godt eksempel på det franske prinsipp som ble innført på slutten av 1700-tallet, noe som kan bety at vegen ble utbedret her på slutten av 1700-tallet, trolig av daværende generalvegmeister Georg Anton Krogh.



*Kongevegen gjennom Dovrebygda. Foto: Matti Bernitz*



Kartutsnitt som viser Parsell 1 Dovre kirke-Åteigen hvor de overordnede tiltaksbehovene er inntegnet.



Foto av kongevegen gjennom Dovrebygda fra slutten av 1800-tallet. Foto: H.H. Lie/Gudbrandsdalsmusea

### 8.1.1 Delstrekning 1a Dovre kirke–Tofte

Fra Dovre kirke følger kongevegen Vangvegen i nordvestlig retning mot Tofte gård. Dette er en kjørbær veg hvor vegdekket består av jord og grus. Vegbredden er ca. 5 meter. I området er det privatboliger, gårdsbruk og jordbruksområder. Nord for Dovre kirke har kongevegen en tydelig oppbygning i vest. Nord for dette partiet går vegen gjennom et tun før den svinger lett mot nordøst. Ved nære vurderinger og ettersyn ser det ut som denne svingen er en nyere omlegging. Den opprinnelige kongevegen har trolig gått rett fram over knausen, som vegen nå svinger rundt. Knausen er lokalt kjent som Purkelykkja.

Kart fra 1820 bekrefter at kongevegen gikk i en rett strekning fra Dovre kirke, over knausen til elva Einbugga. I dag er det en traktorveg som

går over knausen fra Vangvegen i nord. På den sørlige siden av knausen er det mindre spor etter kongevegen, men flere store steiner i øst viser at det kan ha vært en oppbygging av vegen her. Mulig er den tilgrodde steinstrengen, som vi ser i dag over Purkelykkja, den samme som vi ser på fotografiet over.

Vegen over Purkelykkja bør først og fremst ryddes for vegetasjon, slik at vegen og oppbyggingen av vegen blir synlig. Vegstrekningen over knausen bør merkes for å vise at dette er en opprinnelig strekning av kongevegen, og et informasjonspunkt kan vurderes her.

Fotografiet over er tatt fra den nordre siden av knausen, hvor vi ser kongevegen som strekker seg i en strak linje i retning Tofte og videre

oppover gjelkanten ved elva Einbugga. Som nevnt er strekningen et godt eksempel på det franske prinsipp (jf. kapittel 3.2). På denne rette strekningen er vegdekket i dag preget av grus og jord. Det er grøftet på begge sider av vegen i nyere tid, og bredden på vegen er omtrent 5 meter. I nordre ende av den rette strekningen gjør dagens veg en kraftig sving, og fortsetter under jernbanen i en undergang før den svinger mot nord og skrå opp mot fylkesveg 491. Vegen under jernbanelinja er en nyere omlegging av vegen. Kongevegen har trolig fortsatt rett fram ved svingen før jernbaneundergangen, men det er ingen spor etter kongevegen her i dag, da den trolig er fjernet i forbindelse med anleggelsen av jernbanen. I dag står det flere våningshus og lagrede jordbruksredskaper i dette området sør for elva Einbugga.



Kart fra 1820 som viser kongevegens strekning mellom Dovre kirke og Tofte. Kilde: Kartverket, veikart – Norge 240 kartblad nr. 10, Reichborn 1820

Kongevegen blir igjen synlig på den nordre siden av elva ved eiendommen med gårds- og bruksnummer 38/75. Her finner vi en forholdsvis godt bevart strekning av kongevegen som strekker seg nærmest parallelt med Einbugga. Vegbanen er bred og tydelig oppbygd, og vegfundamentet er bygd opp av forholdsvis store steiner ned mot elva Einbugga. Det er antydning til grøfter på motsatt side. Bredden på vegen er omtrent 4–5 meter. Kart fra 1820 viser også denne strekningen som ligger på vestsiden av elva Einbugga. Forbedringstiltak vil først og fremst dreie seg om rydding av vegetasjonen på begge sider vegen, samt merking.

I den nordre enden av den tydelig oppbygde strekningen av kongevegen, som ligger rett nord for Einbugga, finner vi et laftet hus. Her gjør vegen en sving før den skrå opp langs jordekanten i retning Tofte gård. Svingen som synes på kartet fra 1820, kan være sammenfallende med svingen rundt det laftede huset. Etter det laftede huset skrå kongevegen oppover åkerkanten i nordøstlig retning mot fylkesveg 491 og Tofte gård. Terrenget er relativt bratt og vegen ligger i et hellende terreng. Vi ser at vegen har vært oppbygd mot elven i sydøst. Vegen er imidlertid svakt markert. Det er en del krattskog som skjuler mye av oppbyggingen av vegen i sydøst, og her bør det ryddes for å gjøre steinoppbyggingen tydeligere.

Kongevegen er brutt av den nyere fylkesveg 491 som går i nord-sydgående retning langs lia på Dovre. Kongevegen er svært godt synlig på østsiden av fylkesvegen hvor den skrå i sterkt hellende terreng langs gjelkanten opp mot gårdstunet på Tofte gård. Vegen følger sydlig ytterkant av åkeren nedenfor gårdstunet, og det er en tydelig oppbygd tørrmur i nedre del, samt en mur i nordlig kant. På bildet på neste side vises dette partiet av kongevegen som følger gjelkanten ved Einbugga og frem til tunet på Tofte.



Bilde av Tofte gård med kongevegen fra 1948–50. Foto: Mittet og Co/Nasjonaltbiblioteket

### **Kongevegen ved Tofte gård**

Tofte gård har vært en tidligere kongsgård, skystasjon og en av de største gårdene i Nord-Gudbrandsdalen (Steinsland 2014: 45). Gården er godt ivaretatt av dagens eier, og har et opplevelsesverdig autentisk firkanttun med flere bygninger fra 1600-, 1700- og 1800-tallet. Gården er vedtaksfredet og registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase med id-nummer 86307. Opprinnelig lå Tofte høyere opp i lia på Dovre, øst for dagens tun, men på grunn av en brann på midten av 1600-tallet ble tunet flyttet til dagens plassering.

Toftes historie og dens funksjon som skystasjon er nært forbundet med kongevegen. Kongevegen strekker seg rett gjennom tunet på Tofte, og for

de reisende var dette den siste skystasjonen før fjellet i sør. Tofte har antagelig vært en viktig skystasjon lenge før kongevegen, og en sentral kongsgård tilbake til Harald Hårfagres tid. Tofte var også åstedet for møtet mellom Harald Hårfagre og Snøfrid som fikk rikspolitiske konsekvenser. Rundt 1666 ble flere krongods i kongerike Norge-Danmark solgt, og noen år senere ble Tofte kjøpt av Ulrik Fredrik Gyldenløve som var stattholder i Norge mellom 1664 og 1699 før den ble solgt videre til bonde Knut Tolstad fra Vågå. Senere har Tofte vært et bondegods, og forble en sentral skystasjon fram til 1820, da Toftemo turiststasjon ble anlagt i forbindelse med den nye hovedvegen som ble lagt i dalbunnen på Dovre (Steinsland 2014: 45, 47).



Oversiktsbilde over Tofte gård. Kongevegen er synlig langs gjelkanten sør for Tofte, og en bevart strekning av kongevegen ble funnet i skogholtet nord for gården (øverst til venstre på bildet). Foto: Kjetil Rolseth



Bildet til venstre viser hvor kongevegen kom inn på tunet i sør. Bildet til venstre viser Tårnhuset som fungerte som gjestehus. Foto: Marit Johansson





Utsikt over Dovrebygda. Foto: Marit Johansson

Kongevegens spor ved Tofte er fremdeles godt synlig. På lang avstand er det mulig å se kongevegen langs gjelkanten ved Einbugga, og vi kan se hvor kongevegen kom inn på tunet, mellom husene som ligger sør på tunet (se bildet på motsatt side). Tunet på Tofte rommer en stor plass med våningshus, den kjente Stolpestugu og Tårnhuset som har vært et gjestehus. Kongevegen har strukket seg videre nordover fra Tofte ved den nordlige siden av tunet, mellom to fjøs. Det er ingen spor etter kongevegen her i dag, foruten mellomrommet mellom de to fjøsene som passer i forhold til kongevegens vegbredde. Fra Tofte har kongevegen antagelig strukket seg over jordet som ligger nord for gårdstunet, men det er ingen spor etter vegen her i dag, og trolig er hele vegfundamentet pløyd bort. I skoghollet som ligger nord for Tofte, ble det imidlertid funnet en intakt strekning av kongevegen.

#### **Tiltak på delstrekningen 1a Dovre kirke–Tofte**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 1–2, og aktuelle tiltak består av moderat vegetasjonsrydding, samt merking og formidling. Store deler av strekningen går i dag langs en bygdeveg på Dovre, som fremdeles er i bruk. Her er det mindre behov for istandsettingstiltak. Det er imidlertid to strekninger som har behov for oppgradering. Stekningen over Purkelykkja bør for eksempel ryddes slik at kongevegen som en gang gikk over denne knausen kommer fram. Strekningen mellom Einbugga og fylkesveg 491 bør også ryddes, spesielt i vegkantene slik at vegen kommer bedre fram. All vegetasjonsrydding må foregå etter samtykke med grunneiere. Et annet viktig tiltak vil være formidling. Strekningen utgjør startpunktet for kongevegen fra sør, og det bør settes opp et informasjonsskilt ved Dovre kirke, langs Vangvegen, og mulig også ved Tofte, som

forteller om Kongevegen over Dovrefjell. I tillegg bør hele strekningen merkes med kongevegens logo.

### 8.1.2 Delstrekning 1b Tofte–Åteigen

Kongevegen har gått ut fra tunet på Tofte mellom to steinmurte fjøs, med en overetasje i tømmer, ved den nordre kortsiden av tunet. Det er ingen synlige spor etter kongevegen ved tunet eller mellom fjøsene, men mellomrommet mellom bygningene passer i forhold til kongevegens vegbredde. Dagens adkomstvegen til Tofte fra fylkesveg 491 ligger i nedkant av den tidligere kongevegen, nord for tunet, og kommer inn på tunet på den vestre langsiden. Bildet under viser jordet som ligger nord for Tofte, og vi antar at kongevegen har strukket seg rett fram over jordet mot nord. Det er ingen spor etter kongevegen over jordet, og trolig er kongevegen pløyd bort her. Under kartleggingen av kongevegen ved Tofte,

ble det funnet en intakt strekning av kongevegen i et skogholt nord for Tofte.

Det er tett vegetasjon i skogholtet hvor det ble funnet en bevart strekning av kongevegen. Kongevegen er derfor noe tilgrodd, men likevel godt synlig der den strekker seg fra jorde til jorde i lia over fylkesveg 491. Veggen har en tydelig oppbygging i nedkant, og vi kan se en skjæring i overkanten av veggen. Vegbredden er omtrent 4 meter, og vegstrekningen er omtrent 70 meter, og avsluttes ved neste jorde, der kongevegen igjen er pløyd bort.

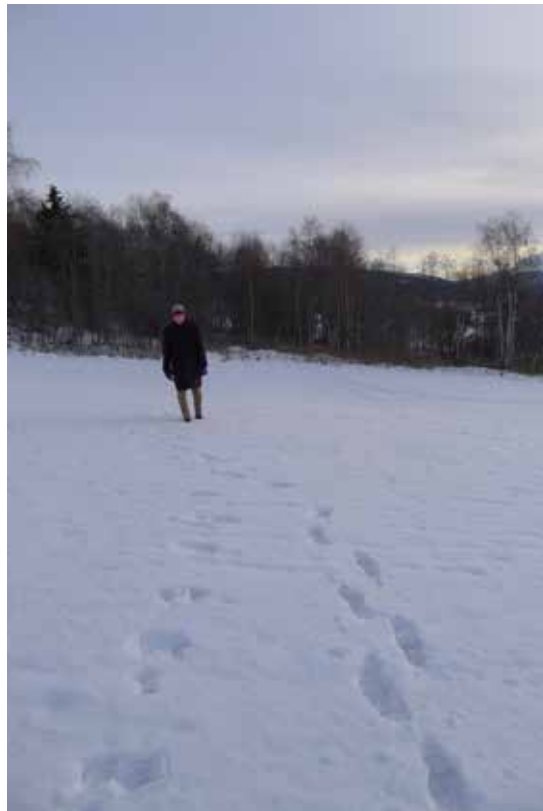
I følge kartet fra 1820 skal kongevegen ha strukket seg i overkant av 38/76 Vesle Tofte, og videre mellom Lindse-gårdene. Det er derfor mulig dagens fylkesveg 491 går i samme trasé som kongevegen fra området nord for 38/76 Vesle Tofte, og mellom Lindse-gårdene før oppstigningen til Budsjord.



*I bakgrunnen kan vi se låven på Tofte. Kongevegen har strukket seg over dette jordet nordover fra Tofte gård. I dag er det ingen spor etter kongevegen over jordet. Foto: Marit Johansson*



*Hans-Jacob Dahl viser kongevegen gjennom krattskogen nordvest for Tofte, og visualiserer hvordan kongevegen har gått over jordet videre mot Lindse-gårdene. Foto: Marit Johansson*



*Del av kongevegen som i dag er adkomstveg til Budsjord. Foto: Marit Johansson*

Vi antar at kongevegen har fulgt samme trasé som dagens bygdeveg og adkomstveg fra fylkesveg 491 til Budsjord og gårdene 35/24 Høgbrenna, 32/4 Haugje og 32/1 Haugje. Vegen skrår nå noe brattere oppover lia i nordvestlig retning mot Budsjord. Vegdekket på strekningen mellom riksvegen og Budsjord består av jord og grus, og vegbredden er ca. 4 meter. Vegen er tydelig oppbygd i nedkant av vegen. I overkant er det grøftet i nyere tid på grunn av tilsig av vann. I området ligger det flere åkre som ligger brakk, og det er mye tilsig av vann fra åkrene som ligger på oversiden av vegen.

Det er flere moderne stikkrenner på strekningen mellom fylkesvegen og Budsjord, og det er behov for oppgradering av stikkrenna som har blitt lagt ned rett sør for krysset til Budsjord. Stikkrenna



*Eldre informasjonsskilt på vegen opp mot Budsjord som beskriver Den gamle Kongevegen og Gautstigen. Foto: Ann Kristin Eng*

er tett og det har dannet seg en større dam på oversiden av vegen. Det er imidlertid gravd en nyere stikkrenne lengre ned mot riksvegen som fungerer bra, men en stor del av stikkrenna, som er i sort plast, er synlig og skjemmende. Stikkrenna bør forblendes slik at den sorte plasten blir mindre synlig. Det står et større informasjonsskilt over

kongevegen nord for avkjørselen fra riksvegen, men skiltet er slitt og bør byttes ut (se bildet under). Det er merket med både kongeveglogoen og pilegrimsledens merking på strekningen, men merkingen bør oppgraderes.

Like nord for vegkrysset som skiller gårdsvegene til Budsjord og 35/24 Høgbrenna og 32/1 Haugje, finner vi gården Budsjord i lia nedenfor kongevegen. Budsjord er nevnt i skriftlige kilder fra 1400-tallet, og har vært et kirkegods fra middelalder. Så sent som i 1588 var gården eid av erkebiskopen i Nidaros og biskopen i Hamar. Gårdsnavnet er trolig en avledning av «biskopsjord», som henspiller på den opprinnelige funksjonen som gården hadde. Budsjord består i dag av 18 fredete bygninger, som ble bygd en gang mellom 1750 og 1850 (Steinsland 2014: 49). Hele gården er vedtaksfredet og registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase med id-nummer 86302. Budsjord er fremdeles godt bevart, og er et opplevelsesverdig og autentisk gårdstun. Gården er i dag i privat eie, og er åpen i sommerhalvåret som overnattingssted og serveringssted for pilegrimer og andre (Budsjord 2017).



*Budsjord med kongevegen som strekker seg bak tunet gjennom lia på Dovre. Foto: Kjetil Rolseth*



*Til venstre på bildet sees rester av det de gamle brukarene. Ann Kristin Engh står til høyre ved den nyere overgangen. Foto: Marit Johansson*

Fra Budsjord strekker kongevegen seg oppover den østre lia på Dovre, over flere jorder, og gjennom gårdstunene til Ruste-gårdene. Kongevegen fortsetter først rett fram på oversiden av Budsjord. Vegdekket på denne strekning er preget av grus og jord, og brukes som adkomstveg til gården Haugje. Vegen er noe oppbygd i vest da den ligger i skrånende terreng. Sør for elva/bekken Leina skrår kongevegen oppover en mer stipreget veg, som er dekket av jord og gress. Kongevegen er likevel tydelig markert og det er mulig å se antydninger til en oppbygging i nedkant av vegen.

Vegen krysser etter hvert bekken Leina, hvor det er rester etter brukar på begge sider av elva, som er forholdsvis godt bevart. Det er i dag en moderne overgang over bekken en meter ovenfor brukarene. Det kan likevel være vanskelig å forsere bekken, og det foreslås derfor å legge en ny helle for å sikre en bedre overgang. Et annet alternativ kan være å rekonstruere den historiske brua over Leina. Forslaget om å rekonstruere

bruovergangen er begrunnet i at dette utgjør en inngangsport til kongevegen fra Dovrebygda. Det kan uansett med fordel ryddes ved brukarene og bekken for å synliggjøre fundamentene til den opprinnelige bruovergangen. Det er også mulig å lage et informasjonspunkt her. På den andre siden av bekken Leina er det en port, og kongevegen strekker seg videre fra porten opp mot gården Ruste.

Terrenget heller mot vest i hele området, og nord for porten kan vi se antydninger til oppbyggingen av vegen. Vegen er noe uklart definert og preget av gress og jord, og det er synlige hjulspor. På oversiden av vegen er det et jorde som ligger brakk, og her er det problemer med drenering. To bekker renner ned mot kongevegen, og i øverste del, før neste port er det et forstyrret område. Kongevegen er trolig påført skader her på grunn av flom og vannføringer, og det kan synes som om det er tatt ut masser. Det ligger også trær og kvist over vegen, og vi måtte gjøre en stor omveg for å komme videre. Etter dette området kommer vi til



Bildet viser kongevegen som går gjennom tunet på 31/9 Ruste øvre. I bakgrunnen synes Dovrebygda. Foto: Marit Johansson

nok en port og et gjerde. Forseringen av gjerdet er tilrettelagt for pilgrimsvandrere. Nord for porten går kongevegen over et jorde i nord-sydgående retning. I dette partiet over jorden er vegen svakt avmerket, og det går parallelle stier og dyretråkk her. Mot gården 31/2 Ruste Nordstuen er det imidlertid dype traktorspor i vegen.

Vegen fortsetter inn på tunet på 31/2 Ruste Nordstuen, og følger gårdsvegen ut fra tunet videre nordover. Kongevegen går videre gjennom et autentisk gårdstun på Ruste øvre 31/9, som er godt bevart og opplevelsesverdig. Mellom gården Ruste Nordstuen og Ruste øvre er det en ferist i vegen. Vegdekket på denne strekningen er preget av grus, og vegen er oppbygd i vest og det er grøftet i øst. Vegen strekker seg til gården Åteigen og går over en bekk hvor det er en moderne betongbru. Ved bruovergangen er det registrert en del av et brukar som er vurdert som et automatisk fredet kulturminne, og registrert i Askeladdens kulturminnedatabase med id-nummer 76443. Kongevegen strekker seg nordover gjennom tunet på Åteigen, før den skrår opp fra grusvegen inn på en gresskledd vegstrekning (svakt markert) bak plassen 27/3 Åteigen. Her fortsetter vi etter en jernport markert med symbolet for kongevegen.

#### **Tiltak delstrekning 1b Tofte gård–Åteigen**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 2. Aktuelle tiltak på strekningen vil være knyttet til vegetasjonsrydding, drenering, tilretteleggelse av en overgang over en bekk, samt merking og oppføring av informasjonsskilt. Det vil være behov for vegetasjonsrydding enkelte steder, samt bedre tilretteleggelse av vegen. På strekningen mellom Ruste-gårdene og Budsjord som er gjengrodd og forstyrret vil det være et spesielt behov for tiltak. I dette området vil det også være behov for å lede vann bort fra kongevegen. Nord for Budsjord, over elva Leina, vil det være behov for å legge til rette for en bedre overgang over elva. I et hovedprosjekt bør det vurderes om den opprinnelige brua skal rekonstrueres, da det er bevarte brukar på begge sider av bekken. Uansett bør brukarene sikres, og det vil være behov for å rydde vegetasjon i og ved brukarene (se bildet på s. 61).

Strekningen er forholdsvis godt merket og det er flere informasjonsskilt, men disse er i dårlig stand og bør erstattes. Aktuelle informasjonspunkter vil være Tofte, Budsjord og Åteigen. Det vil være spesielt viktig å merke vegkryssene på strekningen, slik at det er tydelig for turgåere hvor kongevegen går. Pilgrimsleden følger samme trasé som kongevegen på store deler av strekningen, og all merking må derfor koordineres med eksisterende pilgrimsmerker/skilt.

## 8.2 Parsell 2 Åteigen– Fokstua, Dovre kommune, Oppland fylke

Parsell 2 samsvarer med parsell 2a og 2b som ble rapportert inn til Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029). *Høyfjellstrekningen på nesten 12 km mellom Åteigen og Fokstua er den lengste autentiske strekningen av Kongevegen over Dovrefjell, og strekningen har et stort behov for istandsetting.* Strekningen strekker seg fra gården Åteigen på Dovre oppover lia, til kjennemerket Ståkån og Bønnealteret, før Allmannrøysa som ligger på 1200 meter over havet. Fra Allmannrøysa er det god sikt inn over Dovrefjell, og mot Snøhetta og Svånåtindan i vest. Fokstua fjellstue kan også skimtes fra Allmannrøysa.

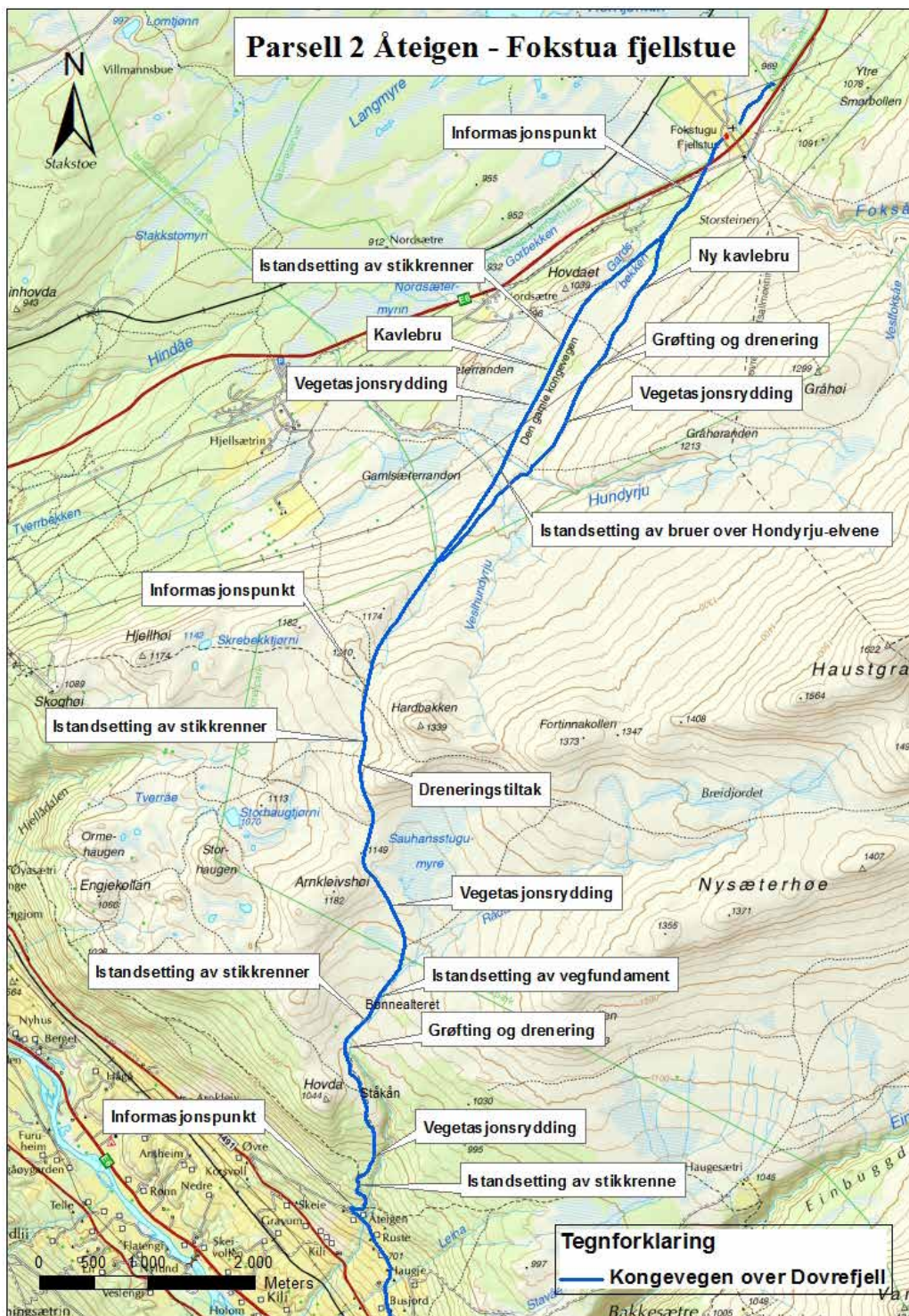
Allmannrøysa er et kjennemerke og et kjent varp som fremdeles er i flittig bruk. Den stadig voksende røysa er et synlig bevis på en høyst

levende varptradisjon. Allmannrøysa er registrert som en gravrøys i Askeladden (id-nummer 78613), og det kan være sannsynlig at det ligger en gravrøys under varpet (Hildre og Tidemansen 2014). Over Hardbakken er det spor etter flere vegfar, og et stort antall løsfunn registrert ved Hardbakken gjør at vi kan datere ferdselsvegen over Hardbakken til jernalder og middelalder, kanskje enda lengre tilbake i tid.

Langs strekningen mellom Åteigen og Fokstua har vi flere vegrelaterte kulturminner, som varder, brukar, kavlebruer og steinsatte stikkrenner. Vi finner også flere traséer av kongevegen nord for Hardbakken. Et tydelig bevis på vegutbedringen som ble gjennomført på slutten av 1700-tallet, inspirert av det franske prinsipp, finner vi mellom Hondyrju og Fokstua. Enkelte strekninger av kongevegen i dette området er godt bevart, men det er store behov for tiltak på delstrekning 2b Ståkån–Bønnealteret, 2c Bønnealteret–Hardbakken og 2e Hondyrju–Fokstua.



Allmannrøysa med utsikt mot Dovrefjell. Foto: Ann Kristin Engh



Kartutsnitt som viser Parsell 2 Åteigen–Fokstua fjellstue med de vesentlige tiltaksbehovene markert på kartet.



### 8.2.1 Delstrekning 2a Åteigen–Ståkån

Fra Åteigen følger kongevegen gjerdet øst for plassen Åteigen 27/3 før den gjør en krapp sving opp lia mot øst. Veggen slynger seg oppover lia mot Ståkån, hvor det er god utsikt over Dovrebygda og Blåfjell mot sydvest. Terrenget er svakt hellende mot vest, og vegetasjonen består av løv- og barskog. Langs kongevegen er det tett med einerbusker som vokser i og ved tørrmurene. Bredden på veggen varierer fra 2,5 til 3 meter. Vegdekket er preget av gress og jord, samt noe stein og berg. Veggen er tydelig oppbygd i nedkant og vegfundamentet er forholdsvis jevnt. Flere steder er steinoppbyggingen/tørrmuren synlig i nedkant av veggen, og grøfter kan sees enkelte steder. Kraftig einerkratt gjør det imidlertid vanskelig å se oppbyggingen og tørrmuren. Strekingen brukes i dag som turveg, da den er en del av pilegrimsleden. Det ser ut som det første partiet blir brukt som rideveg og kjøreveg i forbindelse med beitet som ligger ved den nedre delen av veggen.



Kongevegen ved 27/3 Åteigen. Foto: Marit Johansson

Dagens tilstand på denne strekingen er forholdsvis god, men enkelte steder er det dype hjulspor på opptil 70 cm i øvre del av traséen. I nedre del av traséen ved 29/16 Knausn er det en ødelagt stikkrenne som har ført til en mindre oversvømmelse av veggen. Ved skiltet som viser antall kilometer til Fokstua, på midten av strekingen, er det en bekk som renner over veggen. Her bør det legges en helle for å sikre en god forsering. Som nevnt, er veggen noe gjengrodd, spesielt av einerbusker. Det er også partier med moderate utvaskinger, og en langsgående bekk på partiet ved Ståkån.

På strekingen mellom Åteigen og Ståkån er det registrert flere eldre vegfar, og kongevegen i dette området er registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase med id-nummer 35026. I tillegg er det registrert flere løsfunn på strekingen, som pilspiss, ildstål og kniv. Funnene vitner om at området har vært brukt som jaktområder og for ferdsel.



Izabela Chlewicka på kongevegen ved Ståkån med utsikt over Dovrebygda. Foto: Marit Johansson

### **Tiltak delstrekning 2a Åteigen–Ståkån**

Tilstandsgrad på strekningen er vurdert til 2. Aktuelle tiltak er vegetasjonsrydding, drenering, merking og formidling. Vegetasjon som er preget av einerkratt bør ryddes slik at veggen kommer tydelig fram. Det er spesielt oppbyggingen av veggen som blir skjult av einerkrattet. Det er lite grøftet i denne delen av området, og uthuling av veggen er tydelig enkelte steder. Grøfting i overkant av veggen kan være hensiktsmessig.

Ovenfor beitet og nedenfor hytta 29/16 Knausn som ligger ved denne delen av strekningen, er det en stikkrenne som ikke fungerer. Veggen er her delvis oversvømt og ødelagt på grunn av tilsiget av vann som ikke renner gjennom stikkrenna. Dagens stikkrenne er laget av sement, og denne bør oppgraderes til en mer historisk riktig stikkrenne. Det kan også være en mulighet å legge en helle over dette partiet. 5 meter fra denne stikkrenna er det en ny stikkrenne som kun er delvis skjult av veggen. Stikkrenna fungerer,

men det kan påføres noe masser her for å skjule stikkrenna.

Rett etter skiltet som anviser antall km til Fokstua, er det en bekk som er lett å forsere, men det er behov for å legge en helle over bekken. Annet tiltak kan være å sikre bekkens løp med grøfter eller støttemurer. Veggen er omtrent 2 meter i dette området. Det er tett vegetasjon ved veggen i området ved bekken, og det bør ryddes her for å lage siktlinjer. Veggen er jevn og forholdsvis i god stand videre nordover, men 200 meter fra bekken er det et område med moderat utvasking. Her kan det påføres noe masse.

Strekningen er godt merket med kongeveglogoen og som pilegrimsled. Det er viktig at det gjøres en vurdering i forhold til kombinasjonen av kongevegmerking, og merking av pilegrimsleden, slik at ikke veggen preges av for mange skilt og merker. Det bør være en planlagt og sammenfallende merking av veggen.



*Kongevegen mellom Åteigen og Ståkån. Veggen er tydelig markert, men det er behov for vegetasjonsrydding på strekningen. Foto: Izabela Chlewicka*

### 8.2.2 Delstrekning 2b Ståkån– Bønnealteret

Fra stedet Ståkån blir terrenget noe flatere, og vi får et mer fjellpreget landskap. Stedsnavnet *Ståkån* kan være knyttet til vegmerking, da merkingen over fjellet tradisjonelt startet her. En annen forklaring på dette stedsnavnet kan være knyttet til henrettelsen av en tjenestejente på Tofte, som fikk hodet satt på en stake akkurat her (Hildre og Tidemansen 2014: 22).

På strekningen mellom Ståkån og Bønnealteret er det en generell utfordring i forhold til tilsig av vann som fører til oversvømmelser av vegen. Dette kan løses ved grøfting, drenering og stikkrenner. Det er omtrent 10 steder med større vannproblematikk fra det flatere partiet nord for Ståkån til bekken som renner ned over vegen mot Rådåa, syd for Bønnealteret. Det første området møter vi omtrent 500 meter etter Ståkån, hvor to store dammer gjør vegen lite farbar, og man må gå større omveger rundt dammene for å komme videre langs

kongevegen. Området måler omtrent 30 meter i lengde. Problemet ved den nordligste dammen kan løses ved en stikkrenne og dreneringsgrøft, som kan lede vannet ut av vegen og ned mot elva som renner øst for vegen. Det er mulige spor etter en stikkrenne her. I dette området lider vegen under store utvaskinger, noe som innebærer at vegfundamentet har forsvunnet, og naturlig berg ligger synlig i dagen. Det er også hjulspor i vegen som trolig skyldes kjøring inn og ut av fjellet i forbindelse med jakt.

Det neste området med vannproblematikk finner vi kun noen meter nord for det første området og måler omtrent 14 meter i lengde. En renne i nordre del kan løse problemet med tilsig og opphoping av vann her. Hvis vi følger vegen videre nordover møter vi snart på et nytt område med tilsig fra overkanten av vegen. Her er det mulig å legge en renne for å lede vannet ut av vegen. Etter dette partiet forsvinner vegen på grunn av et myrlendt område og store utvaskinger. Det er



Kongevegen nord for Ståkån, med utsikt til Blåfjell. Foto: Ann Kristin Engh



*Kongevegen nord for Ståkån. Et område med stor vannproblematikk. Foto: Ann Kristin Engh*



*Bekk som renner over kongevegen med retning elva Rådåa. Foto: Ann Kristin Engh*

også tydelige markert hjulspor her. I myra kan det anlegges en kavlebru, legge kloppsteiner eller heller, for å gjøre det enklere å forsere området. Nord for dette partiet finner vi to lignende våte og myrlendte områder. En original stikkrenne i dette området som har kollapset. Det er mulig å istandsette denne stikkrenna, noe som vil løse vannproblematikken her.

I et tørt område like nord for stikkrenna som er omtalt ovenfor finner vi restene etter en ny stikkrenne. Stikkrennene er en type vegrelatert kulturminne som gir god informasjon om hvordan kongevegen ble anlagt, og det kan være et egnet sted for et informasjonspunkt. Går vi noen skritt nordover langs kongevegen ser vi restene av en oppbygd tørrmur i nedkant av vegen. Muren er omtrent 0,5 meter høy med fire omfar. Muren har noen utglidninger, og bør sikres. Etter muren finner vi nok en original stikkrenne som er kollapset. Her samler det seg vann i dag, og stikkrenna bør istandsettes. Det er også mulig å legge ut en helle for å gjøre vegen farbar igjen.



Bildet viser skader ved storflommen i 2013.

Bjørn Romsås går langs kongevegen ved Bønnealteret.

Foto: Ann Kristin Engh

En større utfordring finner vi noen meter videre nordover, hvor en stor bekk renner over kongevegen (se bildet på motsatt side). Bekken renner fra Sauhansstugumyre til Rådåa. Det er vanskelig å forsere bekken, og kloppsteiner eller en helle bør legges over bekken. Etter bekken finner vi et parti med store utvaskinger. Kun enkelte tuer står igjen av det opprinnelige vegfundamentet, da det meste av vegfundamentet er vasket bort. De store utvaskingene i området ved Bønnealteret skyldes antagelig store nedbørsmengder, da vegen trolig har fungert som et bekkefar ved spesielt store nedbørsmengder. Store skader ble påført kongevegen i dette området under flommen i 2013. Bildet under viser skadene og utvaskingen av vegen i 2013. Alvorlige utvaskinger av kongevegen er hovedutfordringen mellom bekken og Bønnealteret. Det utvaskede området fortsetter nord for Bønnealteret.

#### **Tiltak delstrekning 2b Stååkån–Bønnealteret**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 3, da tilstanden på strekningen er svært dårlig på store deler av strekningen. Aktuelle tiltak på denne strekningen vil hovedsakelig være vegetasjonsrydding, påføring av masser, drenering, restaurering av stikkrenner, utbedring av overgang over elv, samt merking og formidling. Som nevnt ovenfor bør det gjøres tiltak for å lede vannet ut av vegen ved hjelp av grøfter, renner og stikkrenner. Dette gjelder spesielt i området fra Stååkån til bekken som renner fra Sauhansstugumyre til Rådåa.

Det kan tilføres masser for å få et jevnere vegfundament, da spesielt på strekningen ved Bønnealteret. Det bør samtidig legges ut en helle eller kloppsteiner, slik at elva fra Sauhansstugumyre til Rådåa er lettere å forsere. Det er også en generell gjengroingsproblematikk på strekningen. Spesielt viktig vil det være å rydde einerkattet som vokser i og ved vegen. Fjerning av vegetasjon vil gi bedre oversikt over eventuelle behov for istandsettelse av tørrmurer.

På strekningen er det jevnlig merking med kongeveglogoen, men det er behov for oppgradering av noe av merkingen. Videre bør all merking koordineres i forhold til den eksisterende pilgrimsmerkingen. Åteigen utgjør en inngangsport til kongevegen mellom Åteigen og Fokstua, og det bør derfor settes opp et informasjonsskilt her.

### 8.2.3 Delstrekning 2c Bønnealteret–Hardbakken

Strekningen mellom Bønnealteret og Hardbakken ligger over tregrensen, og vegen stiger jevnt opp mot toppunktet Allmannrøysa. I det øvre partiet er vegen i forholdsvis god stand, mens det er større utfordringer ved Bønnealteret og området nord for Bønnealteret. Som tidligere nevnt, er vegfundamentet vasket bort i dette området (se bildet til høyre). Her kreves samme tiltak som syd for Bønnealteret, altså påføring av masser for å få et jevnere fundament, samt drenering og grøfting for å forhindre nye utvaskinger. Det renner vann inn i vegen flere steder, og trolig er det myra lengre nord som er kilden til vannsaget.

Videre nordover blir vegen etter hvert i bedre stand, med tanke på vegfundamentet. Her er det få utvaskede partier, men vegen går inn i et parti med tettere vegetasjon, noe som gjør vegen smalere og mer stipreget. Det er også mye stein i vegen her, og stedvis ligner vegen en ur. Vegstandarden blir i bedre stand opp mot Hardbakken, og enkelte steder kan vi se den opprinnelige bredden på vegen. Flere steder er det rester av varder eller fundament til stikker langs kongevegen på den øvre delen av strekningen mot Allmannrøysa og Hardbakken.

Når vi nærmer oss Hardbakken er vegen tydeligere og bredere. Vegbredden er omtrent 3 meter i dette området. Vegen er tydelig oppbygd, og på ett parti kan vi se en oppbygging på begge sider av vegen. På et parti er det store stabbesteiner på hver side av vegen. Vegfundamentet er generelt klart markert, og vegbanen er tørr, forholdsvis jevn

og i god stand. Det er imidlertid enkelte våtere områder og steder hvor det er dammer i vegen. Her kan det vurderes tiltak som kloppsteiner og dreneringsgrøfter som leder vannet ut av vegbanen. Det er rester etter to stikkrenner syd for Hardbakken, hvor den ene har kollapset og fungerer i dag som en helle. Kongevegen er i best stand rett sør og i nærheten av Allmannrøysa, og fortsetter tydelig og bred over åsen til vi ser inn mot Dovrefjell og Snøhetta.



Kongevegen ved Bønnealteret. Foto: Ann Kristin Engh

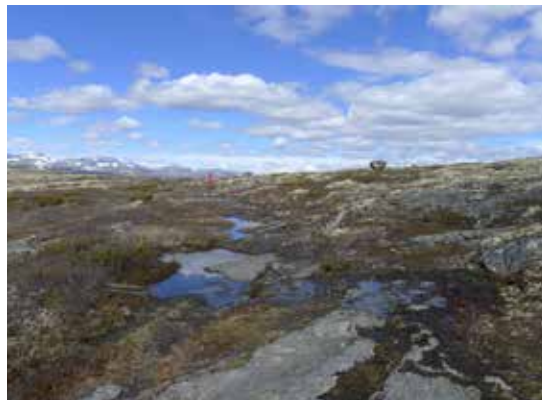


*Ann Kristin Engh på kongevegen sør for Hardbakken. Foto: Marit Johansson*

### **Tiltak delstrekning 2c Bønnealteret–Hardbakken**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 2–3. Den sørlige strekningen har store behov for tiltak og vurderes til tilstandsgrad 3. Den nordre delen har mindre behov for tiltak, og er i forholdsvis god stand, og vurderes til tilstandsgrad 2. Aktuelle tiltak vil være påføring av masser, drenering, grøfting, istandsetting av stikkrenner, vegetasjonsrydding, samt merking. I området ved Bønnealteret og frem mot et myrlendt område vil det være behov for drenering og grøfting, mulig også etablering av stikkrenner. I myrområdet kan det være aktuelt å anlegge en kavlebru. Opp mot Hardbakken, der vegen blir tørrere, er det behov for vegetasjonsrydding, samt tiltak for å utbedre vegfundament. Sør for Hardbakken er vegen i forholdsvis god stand, men enkelte steder er det behov for å legge ut kloppsteiner,

eventuelt renner for å lede vannet ut fra vegen. I dette området er det to kollapsede stikkrenner, og disse kan eventuelt istandsettes. Merkingen langs strekningen bør vurderes og oppgraderes.



*Kongevegen sør for Allmannrøysa, med behov for tiltak i form av kloppsteiner eller drenering. Foto: Ann Kristin Engh*

### 8.2.4 Delstrekning 2d Hardbakken–Hondyrju

Over Hardbakken er kongevegen bred og tydelig, og det er mindre behov for tiltak. Ved Allmannrøysa er det i dag både pilegrimsskilt og pilegrimsmarker, og det bør også merkes med kongeveglogoen her. Samtidig kan det være et naturlig punkt for et informasjonsskilt. Når vegen heller ned lia mot nord, nord for Hardbakken, kan vi se to parallelle vegløp av kongevegen. Det finnes trolig også flere og eldre vegfar i dette området (se Hildre og Tidemansen 2014). Den østlige traséen av kongevegen brukes i dag som vandringsveg, mens den vestlige traséen er svakt markert, gjengrodd og ute av bruk. Det vestlige vegløpet er likevel synlig i terrenget og fremheves av en tydelig oppbygging i øst. Det er en kant som skjærer inn i hellingen i vest. Den vestlige vegen har en bredde på 4 meter, mens den østlige vegen måler 5–5,5 meter i bredden. Det parallelle løpet går helt frem til grensen for nasjonalparkområdet, hvor det forsvinner.

Over Hardbakken og nord for Hardbakken er

det registrert flere løsfunn i form av rangler, isbrodder, ildstål, samt flere pilspisser. I nærheten av Allmannrøysa ble det funnet et pilegrimsmärke fra middelalder med et portrett av St. Olav. Løsfunnene har en viss spredning i alder, men de fleste løsfunnene dateres til yngre jernalder og middelalder. Flere av funnene er ferdselsrealterte løsfunn. Løsfunnene vitner om at det har vært en ferdselsveg over Hardbakken siden jernalderen og gjennom middelalderen, kanskje også tidligere (Hildre og Tidemansen 2014: 27, 28).

I området nord for nasjonalparkgrensen er det en lang rekke varder langs den østre kongevegtraséen, som trolig følger den gamle middelaldertraséen. Varderekkene er registrert med id 174378 i Askeladden. I følge rapporten i Askeladden, som bygger på registreringen som ble foretatt i 2013, er det sannsynlig at varderekkene tilhører den førreformatoriske ride- og gangvegen, men noen av vardene er definert som usikre og kan også være tilknyttet kongevegtraséene. Som bildet under illustrerer, består vardene av en høy stein omkranset av mindre stein.



*Ann Kristin Engh vandrer langs den vestlige traséen av kongevegen nord for Hardbakken. Foto: Marit Johansson*





*Varder mellom Allmannrøysa og Hondyrju.  
Foto: Matti Bernitz*

Nord for nasjonalparkgrensen deler kongevegen seg i to ulike vegtraséer, et vestre og et østre, som strekker seg parallelt frem mot Fokstua. Det nedre eller vestlige løpet er antatt å være et yngre løp, på grunn av strekningens karakter som er i tråd med det franske prinsippet som ble innført

i Norge på slutten av 1700-tallet. Brukarene ved Hondyrju-elvene, samt en datering av en kavlebru på strekningen, bekrefter også at dette er en yngre trasé av kongevegen. Fra krysset langs den vestlige strekning, er vegen forholdsvis godt markert og bred fram mot Vesle-Hondyrju. På strekningen finner vi en tydelig oppbygging i nedkant av vegen.

Det finnes forholdsvis godt bevarte rester etter brukarene over både Vesle-Hondyrju og Hondyrju. Ved Vesle-Hondyrju finner vi et tydelig markert brukar på nordre side av elva. Brukaret måler omtrent 6 meter i bredden og er omtrent 1 meter høyt (se bildet under). På den søndre siden av elva er det kun antydninger til et brufundament. Mellom Vesle-Hondyrju og Hondyrju er det et myrlendt og vått område hvor vi finner en stokk som ligger under flere heller. Stokken måler omtrent 2 meter. Det er mulig stokken er en del av en kavlebru.



*Brukar ved elva Vesle-Hondyrju. Foto: Matti Bernitz*



*Del av kavlebru med heller mellom Vesle-Hondyrju og Hondyrju som ble datert til slutten av 1700-tallet. Foto: Matti Bernitz*

En *kavlebru* er en veg som er bygget opp av kavler, det vil si runde eller kløvde stokker, gjennom myrlendte områder. Kavlelegging av myr er en kjent teknikk som fremdeles brukes for å gjøre veger farbare i myrlendte områder. I Norge begynte man å anlegge slike kavlebruer på 800–900-tallet, og teknikken ble fortsatt brukt gjennom middelalderen (Smestad 2001: 81). Stokken med overliggende heller, skiller seg ut i forhold til andre kjente kavlebruer, og kan gi informasjon om hvordan vegen er bygd over myra sør for Fokstua (se bildet over). Nærmere arkeologiske undersøkelser av kongevegen, som strekker seg over myra sør for Fokstua, kan gi sikrere svar på hvordan vegen er bygd opp over dette myrlendte partiet.

Stokken som vi antar er en del av en kavlebru, funnet mellom Vesle-Hondyrju og Hondyrju,

ble sendt til dendrokronologisk undersøkelse via Trøndelag fylkeskommune og gjennomført av dendroøkolog A. J. Kirchhefer. Resultatet fra prøven viser at det tidligste mulige tidspunktet for hogståret er 1769 e. Kr. Da det ikke er bark på treet, er de ytterste årringene usikre, og det er mulig det har vært flere lag som mangler. Hvis vi tar med dette usikkerhetsmomentet, er det en mulighet for at treet ble hugget på begynnelsen av 1800-tallet. Forutsatt at stokken inneholder geitved, kan det sannsynlige hogståret beregnes til slutten av 1700-tallet (ca. 1780), noe som stemmer godt med anleggelsen av denne traséen, da vi tror den ble anlagt i 1770/80-årene av generalvegmeister Georg Anton Krogh (Kirchhefer 2017). Den dendrokronologiske analysen kan da bekrefte dette, hvis vi antar at trestokken ble hugget på slutten av 1700-tallet. Rapporten fra analysen finnes som vedlegg.



Bilde av kongevegen på nordsiden av Allmannrøysa. Fokstua kan sees i det fjerne. Foto: Matti Bernitz

Ved Hondyrju finner vi brukar på begge sider av elvebredden. Brukarene er godt synlig i terrenget, og måler 6 meter i bredden og er 6 meter langt. Høyden på brukarene er omtrent 1,5–2 meter. Brukarene over Hondyrju er bedre bevart og markert enn brukarene ved Vesle-Hondyrju. Bildet under er et oversiktsbilde over kongevegen med brukar over Hondyrju. Kongevegen vises tydelig

inn mot det søndre brukaret, mens vegen er svakere markert på nordre side av nordre brukar.

Det østligste og eldste vegfare er godt merket, og det er denne vegen som brukes som tursti og pilgrimsled i dag. Vegen er forholdsvis tydelig markert fra krysset etter nasjonalparkgrensen og frem til Hondyrju. Det er imidlertid ingen spor etter tidligere brukar eller bru på den øverste og østligste traséen av kongevegen. Elva er vanskelig å krysse ved denne traséen, og det bør legges ut kloppesteiner eller helle for å bedre kryssingen.

### **Tiltak delstrekning 2d Hardbakken–Hondyrju**

Strekningens tilstandsgrad er vurdert til 2. Aktuelle tiltak på strekningen er merking, formidling, vegetasjonsrydding på kongevegens vestre løp og sikring av brukar eller anleggelse av nye bruer over Hondyrju-elvene. På strekningen fra Allmannrøysa til Hondyrju finner vi flere løp av kongevegen og disse bør merkes, samtidig bør det settes opp informasjonsskilt om dette på strekningen. Området bør undersøkes nærmere for eventuelle flere vegfar.



Oversiktsbilde over den vestlige traséen av kongevegen over Hondyrju, hvor brukarene også er synlig på bildet. Foto: Matti Bernitz



Kryssing av Hondyrju ved kongevegens eldste trasé som i dag brukes som turveg og pilegrimsled. Foto: Marit Johansson

Ved kongevegens nedre og yngste trasé, over Hondyrju-elvene, er det brukar som er godt synlig i terrenget. Disse bør i det minste sikres slik at videre forfall forhindres. Det bør vurderes om de tidligere bruene over Hondyrju-elvene skal rekonstrueres i forbindelse med istandsettelsen av kongevegen. Bruene bør i så fall istandsettes etter instruksene som ble gitt for bruer på 1700-tallet (jf. kapittel 4.1). Rekonstruerte bruer ved det yngste løpet kan sikre en god og trygg overgang over elvene, da det er vanskelig å forsere elvene både på den øvre og nedre traséen. Den øvre traséen brukes av mange turgåere på grunn av pilegrimsleden, som følger denne traséen, og pilegrimer og andre turgåere kan alternativt ledes om den vestlige traséen, hvis bruene rekonstrueres.

### 8.2.5 Delstrekning 2e Hondyrju–Fokstua Kongevegens yngste trasé

Fra Hondyrju fortsetter den vestlige (nedre) og yngste traséen av kongevegen i en rett linje over et myrlendt område, som strekker seg nesten helt fram til Fokstua. Denne myrlendte strekningen er ca. 2,5 km. Kongevegen er svakt markert gjennom det myrlendte området, men på deler av

strekningen kan vi se antydninger til oppbygging i nedkant av veggen. De avtegner seg mer som voller i dag, på grunn av tilgroing.

Vegen er kun markert med den blå kongekrona enkelte steder over det lengre myrlendte området, og det er mulig at kongevegen har vært tydeligere markert i terrenget da veggen ble merket her for 20–30 år siden. I dag er kongevegen knapt synlig videre nordover, til vi møter et svært vått område, hvor det er spor etter en kollapset stikkrenne. Etter stikkrenna forsvinner veggen igjen på grunn av vegetasjon, men vi kan følge vegens løp på en smal sti som er svært gjengrodd. Dette er et gjennomgående trekk ved kongevegens mindre brukte/bevarte strekninger – ofte går det en sti eller et dyretråkk langs disse strekningene som gjør at de er lettere å finne.

Kongevegen fortsetter nordover mot Fokstua til vi treffer en bekk og nok et nytt myrlendt område. Området er forholdsvis åpent her, og vi kan se svake konturer av vegfundamentet. I dette myrlendte område, som er kun noen hundre meter sør for krysset hvor den østlige traséen møter den vestlige traséen, er det en ny stikkrenne som er et



*Kun kongevegmerkingen markerer kongevegens vestlige (yngste) trasé over det myrlendte området sør for Fokstua.  
Foto: Marit Johansson*



*Kongevegens vestlige(nedre) og yngste trasé sør for Fokstua. Kongevegens trasé og oppbygging i vest er godt synlig fra høyden som ligger vest for vegen. Fra høyden ser vi hvordan traséen er oppbygd og skjærer seg inn i terrenget. Vegens oppbygning mot vest synes på midten av bilde. Foto: Marit Johansson*

tydelig bevis på at denne traséen var i bruk hele året. En tidligere teori var at denne strekningen var en vinterveg. Stikkrenna har kollapset, men er likevel forholdsvis intakt og godt synlig både i den vestvendte muren og på overflaten av vegen.

Videre nordover er vegen tydelig oppbygd, og vi kan se vegfundamentet forholdsvis godt markert. I forhold til det yngste løpet av kongevegen, som går gjennom det myrlendte området sør for Fokstua, trolig bygd av generalvegmeister Georg



*Stikkrenne som er synlig i vestre oppbygning på kongevegen som går over myra sør for Fokstua.*

*Foto: Marit Johansson*

Anton Krogh på slutten av 1700-tallet, er det et utsnitt fra bygdeboka til Furnes, bind 2 fra 1956 som er interessant: «Det som stod i hausen på Krogh var å gjør vegen kortere. [...] Men det var ikke noe å vinne på det når vegen samstundes ble brattere og tyngre, og når den skulle gå *dels over berg heller, dels over botnlause myrer, over myrer der det var uråd å få lagt noe fast og bestandig kongsveg*» (Bleken-Nilsen 1956, forfatters utheving). Observasjonene og betraktningene gjort av furnesingene er de samme som vi gjør oss i dag, da vi registrer at kongevegen ble lagt over et svært myrlendt område sør for Fokstua, for å gjøre vegen så rett og kort som mulig. Utdraget kan være nok en bekræftelse på at vegen ble bygd av Georg Anton Krogh på slutten av 1700-tallet.

### **Kongevegens eldste trasé**

Den østlige (øvre) traséen av kongevegen mellom Hondyrju og Fokstua går noe høyere oppe i terrenget enn den vestligste, og traséene antas å være den tidligste fasen av kongevegen i området. Trolig følger denne kongevegtraséen samme trasé som middelaldervegfare og dagens pilgrimsled. Traséen er klassifisert som automatisk fredet, og registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden med identitetsnummer 174378 og 174481.

På den østlige og eldste traséen er det ingen spor etter eldre brukar ved Hondyrju. Overgangen er likevel tydelig på grunn av kongevegens løp til og fra elva. Det er mulig det kun har vært en mindre bru på denne overgangen, med et enkelt brufundament. Brufundamentet har antagelig blitt skylt bort. Det kan være aktuelt å legge ut heller eller kloppsteiner for å gjøre det enklere å forsere elva. Kongevegen fortsetter som en sti i nordlig retning mot Fokstua. Dagens sti er omtrent 1–1,5 meter bred. Ved noen strekninger kan vi se partier med oppbygd mur, men det meste er svært overgrodd. Noe stein er synlig, men bare enkelte steder. På denne strekningen finner vi også mange svært våte og myrlendte områder som er vanskelig å forsere som turgåer. Stier danner seg i stedet rundt disse våte områdene.

*Traséen er per dags dato i svært dårlig stand og en istandsettelse kreves for å sikre at vegen ikke går tapt.* Strekningen er stedvis oppbygd, men dette er vanskelig å se på grunn av tilgroing. Tilgroingen tiltar sør for Fokstua, hvor det nesten er umulig å forstå at man ferdes langs en tidligere kjørbær veg tilpasset hest og vogn. Vegen er stedvis nesten fullstendig tilgrodd, og det er vanskelig å ta seg frem, både på grunn av tilgroing og svært myrlendte/gjørmete/våte områder. Den øvre og eldre strekningen av kongevegen mellom Hondyrju og Fokstua vurderes til tilstandsgrad 3, da det er store behov for omfattende vegetasjonsrydding slik at vi kan se og forstå mer av vegens oppbygning og dimensjon. Ryddingen kan lede oss videre i arbeidet med å istandsette denne strekningen. Det er lagt ut stokker i noen av de myrlendte områdene, men det er behov for å skifte ut de fleste. Mange av stikkene er glatte og råtne. Strekningen er merket med både pilgrimsmerker og kongevegmerker, men bedre koordinering av merkingen bør vurderes.

### **Tiltak delstrekning 2e Hondyrju Fokstua**

Strekningens tilstandsgrad er vurdert til 3. Aktuelle tiltak på strekningene er vegetasjonsrydding, drenering, nye kavlebruer, rekonstruering av bruer, kloppsteiner, samt merking og formidling.



Bildet illustrerer slitasje og våte områder på kongevegens eldste trasé. Foto: Marit Johansson

Strekningen mellom Hondyrju og Fokstua vurderes som et prioritert område for istandsetting av Kongevegen over Dovrefjell. På strekningen finner vi to parallelle traséer av kongevegen, og begge løp har behov for restaurering for å unngå forfall og tap av kjennskap til traséene. Slik den vestlige (nedre) og yngste vegen er i dag står traséen i fare for å forsvinne. Vegen er knapt synlig i terrenget.

Ved en rekonstruksjon av bruene ved Hondyrju-elve, kan man sikre en god overgang over Hondyrju. Samtidig kan ny merking av traséen og vegetasjonsrydding gjøre den synlig og sikre kjennskap til vegen. Det er også mulig å istandsette stikkrenner langs traséen. I tillegg kan det være interessant å gjennomføre en arkeologisk undersøkelse av kongevegens yngste trasé i det myrlendte området mellom Hondyrju og Fokstua. En slik undersøkelse kan gi kunnskap om vegens oppbygging gjennom myra. Et annet tiltak på det yngste vegløpet kan være å anlegge

en kavlebru over myra for å vise hvor vegen har gått, da vegen antas å ha sunket i myra.

Den øvre vegstrekningen, som er den eldste, har samme behov for umiddelbare istandsettingstiltak. Strekningen er svært gjengrodd, og det er behov for omfattende vegetasjonsrydding. Det er for øvrig stor slitasje på vegstrekningen på grunn av stadig økende ferdsel, spesielt i forbindelse med pilegrimsleden som følger denne delen av kongevegen. Det er mange områder hvor det vil være behov for drenering, samt nye kavlebruer, kloppesteiner og stikkrenner for å bedre vegens kvalitet. Dagens tilstand er lite egnet som turveg. På begge traséer bør merkingen oppgraderes, selv om merkingen er forholdsvis god på den eldste strekningen. Der kongevegen møter den tidligere riksvegen ved Fokstua står det i dag et informasjonsskilt om kongevegen, men dette bør oppgraderes.

### 8.3 Parsell 3 Fokstua fjellstue– Dovregubbens hall, Dovre kommune, Oppland fylke

Parsellen Fokstua fjellstue – Dovregubbens hall består av Fokstua fjellstues tun og gårdsanlegg, deres innmark og sauebeite, samt strekningen langs E6 mellom Fokstua og Dovregubbens hall. Terrenget er forholdsvis flatt og åpent, da spesielt ved fjellstua. Ellers er vegetasjonen preget av lett løvskog, bestående for det meste av fjellbjørk. Store deler av strekningen ligger sør for

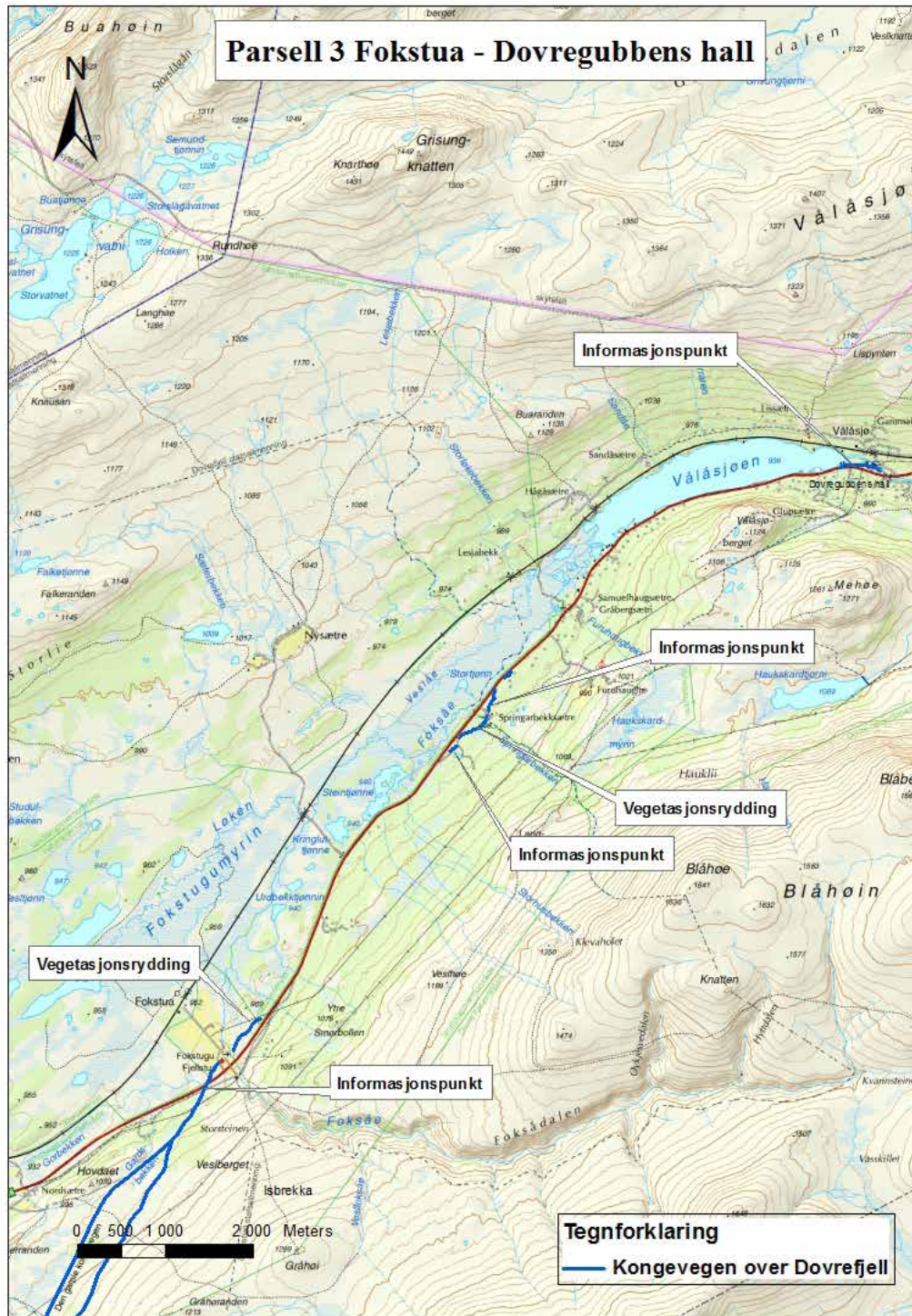
Vålåsjøen. Strekningen er omtrent 12 km. Foruten strekningene vest og øst for Fokstua, er det kun fire sikre og bevarte strekninger av kongevegen mellom Fokstua og Dovregubbens hall. Disse fire strekningene ligger ved Springarbekksætra. Antagelig er det meste av kongevegen mellom Fokstua og Dovregubbens hall tatt av dagens E6 og/eller den tidligere hovedvegen fra 1820-tallet som senere ble riksveg 50. Vi kan likevel anta at noen av dagens rasteplasser og stikkveger, som går til hytter eller båtnaust, er rester av kongevegen, men det er vanskelig å fastslå med sikkerhet da de er modifisert i senere tid.



1011. Dovrefjeld, Parti af og ved Fokstuen.

Bilde av Fokstua fjellstue fra 1880/90. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalt bibliotek





Kartutsnitt som viser Parsell 3 Fokstua fjellstue – Dovregubbens hall med kongevegens markert med blå linje. Tiltaksbehov er markert i kartet.

### 8.3.1 Delstrekning 3a Kongevegen ved Fokstua

Fokstua gård og fjellstue går tilbake til 1646 da en gårdbruker bosatte seg her (Sletbak 1977: 101). Fokstua har lange tradisjoner som fjellstue på Dovrefjell, og er fremdeles et populært overnattingssted for pilegrimer. Fokstua er også det høystliggende gårdsbruket i Norden med sauehold som hovednæring (Steinsland 2014: 79).

Området har imidlertid vært bosatt tidligere, og tufter etter det som antas å være gamle Fokstua ligger ved Gorbekken, mellom kongevegen og flere fangstgroper, og blir kalt "Gamle Fokstugu" på folkemunne. I ly av Nordseterhovda er konturene av en tuft godt synlig under gresset og mosen. Syllsteinsmurene viser at det har stått en laftet tømmerbygning her, og sentralt i tufta ligger restene etter et solid ildsted. Datering av kull som ble funnet her etter en undersøkelse, gjennomført av arkeologen Birthe Weber på 1980-tallet, viste at ildstedet var brukt på 1500- og 1600-tallet. I

2013 ble det igjen gjennomført en arkeologisk undersøkelse av dette området. Arkeologer ved Oppland fylkeskommune gravde flere prøvestikk i avfallshauger som viste rester etter trekull, dyrebein og reingsgevir. Dateringer av trekullet, som ble funnet i løpet av denne undersøkelsen, viste at det har vært aktivitet på «Gamle Fokstugu» på 900-tallet e. Kr (Hildre 2017).

Kongevegen strekker seg gjennom tunet på Fokstua, men kongevegen er brutt sørvest for Fokstua av både hovedvegen fra 1820 og dagens E6. Et lite parti av kongevegen kan vi finne mellom disse vegtraséene. Det er imidlertid vanskelig å finne strekningen med sikkerhet på grunn av tett vegetasjon. I tråd med kongevegens løp og retning inn mot E6 finner vi den igjen nord for E6. På grunn av anleggelsen av E6 er de første meterne av kongevegen tapt. E6 ligger forholdvis høyt i forhold til det naturlige terrenget her, og det antas at anleggelsen av E6 har forstyrret mye av kongevegen i dette området.



Kongevegen med Fokstua i bakgrunnen. Bildet er tatt mot nord. Foto: Marit Johansson

Det første partiet av strekningen mellom E6 og Fokstua er svakt markert. Vegdekket er kledd med mose og lav, og kun enkelte stabbesteiner viser vegens bredde. Vegen er svært bred her og kan måle helt opp til 6–7 meter. Etter hvert får vi en mer sammenhengende rekke av stabbesteiner inn mot porten til beite vest for Fokstua, noe som gjør vegen tydeligere. Når vi har passert porten har vegen en tydelig oppbygd mur i sydvest, som måler mellom 0,5–1 meter høy. Enkelte store steiner er brukt i muren, men ellers ligger det stein lagvis i omtrent 4 omfar. Det er en kant som skjærer inn i vollen i vest. Nå svinger vegen lett mot øst og i retning tunet på Fokstua.

Mot tunet på Fokstua avtar stabbesteinene og muren, og vegen er kun avtegnet med en svak voll i vest. Vegen forsvinner gradvis, og blir siden brutt av adkomstvegen til Fokstua jernbanestasjon og Fokstua naturreservat. Det er vanskelig å få øye på kongevegen øst for denne adkomstvegen, og kongevegen forsvinner ved tunet på Fokstua. Vi antar likevel at kongevegen har gått gjennom tunet på Fokstua, da vi finner den igjen øst for

gårdstunet. Det er ikke mulig å se antydninger etter brukar eller annet brufundament ved Foksåe som renner like øst for tunet på Fokstua. Laurits Fokstugu, som er dagens eier av Fokstua, forteller at det er gjennomført utbedringer ved elva, og det er anlagt nye bruer over elva i senere tid. Eventuelle brukar har dermed antagelig gått tapt.

Kongevegen blir igjen synlig på den andre siden av gjerdet som strekker seg langs den østre langsiden av Fokstua, øst for Foksåe. Først er kongevegen svakt avtegnet, men blir etter hvert tydeligere på grunn en steinstreng som markerer vegens yttergrense. Nord for Fokstua består vegetasjonen av fjellbjørk, lyngkratt og mose/lav. Vegen blir igjen tydelig etter et myrlendt område hvor vi ser en tydelig steinstreng (eldre steingjerde), her blir vegen klart markert på grunn av en skjæring i vollen i øst. Etter dette partiet blir vegen brutt av en bekk som er gravd ut i senere tid. På den andre siden av bekken blir vegen igjen mindre markert, men synlig, spesielt inn mot en myr hvor den svinger lett mot E6. Vegen kan ikke sees mellom myra og E6.



Laurits Fokstugu viser en gjengrodd del av kongevegen som ligger øst for Fokstua fjellstue. Foto: Izabela Chlewicka

### Tiltak delstrekning 3a Kongevegen ved Fokstua

Tilstandsgraden på kongevegen ved Fokstua vurderes til 2. Aktuelle tiltaksbehov består hovedsakelig av vegetasjonsrydding på strekningen nord for Fokstua. Vegetasjonsrydding bør gjennomføres i samråd med grunneier. Kongevegen går over et privat tun, og en eventuell tilrettelegging eller merking av vegen bør ikke gjennomføres uten samtykke med grunneier. Det er likevel viktig å dokumentere og merke strekningen vest og øst for Fokstua slik at kjennskap til vegen ikke går tapt.

Det er imidlertid ikke tilrådelig å gjøre denne traséen tilgjengelig for turgåere, da det vil innebære to kryssinger av E6. Alternativ trasé på strekningen er den tidligere riksveg 50 som i dag brukes som sykkelveg.

### 8.3.2 Delstrekning 3b Fokstua–Dovregubbens hall

På strekningen mellom Fokstua fjellstue og Dovregubbens hall finner vi kun fire korte bevarte strekninger av kongevegen. De bevarte og sikre strekningene av kongevegen ligger sør for E6 i området ved Springarbekksætra. Ellers finner vi flere strekninger som *kan* opprinnelig ha vært

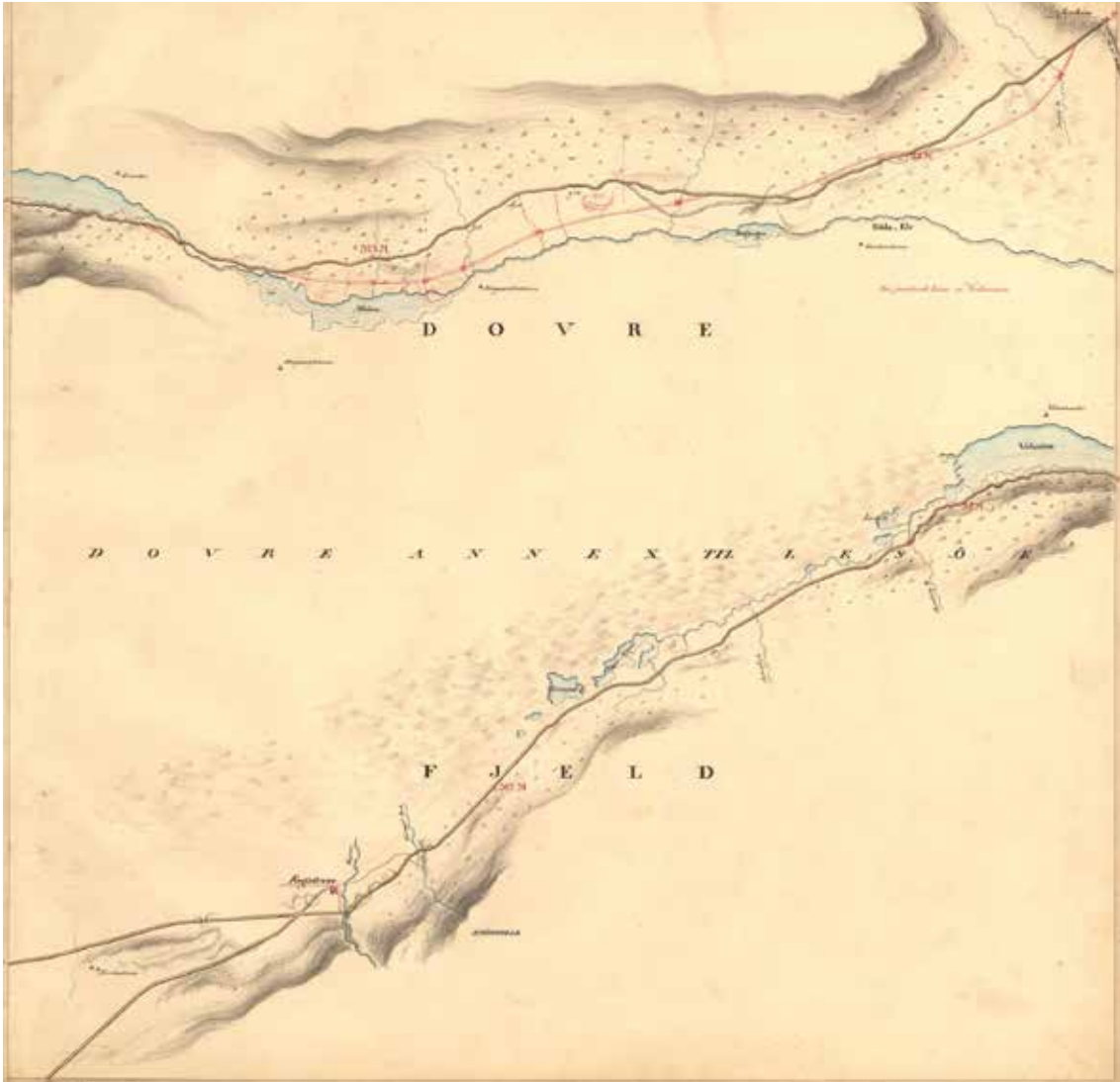
del av kongevegen, men som i dag er i bruk som rasteplasser, parkeringsplasser eller som adkomstveger til private hytter. Vi finner også etterlatte strekninger av den gamle hovedvegen eller riksveg 50.

Kart fra 1820 viser hvordan vegen kan ha slynget seg på samme måte som vi ser noen av de korte strekningene, rasteplassene, parkeringene og adkomstvegene gjør i dag, spesielt langs Vålåsjøen (se kart på neste side). Det er derfor mulig at dette er rester etter den gamle kongevegen. I fortsettelsen beskrives partiene som antas å være modifiserte strekninger etter kongevegen, samt beskrivelser av de sikre og intakte strekninger av kongevegen. Det er viktig å understreke at ytterligere kartlegging av kongevegen på denne strekningen bør gjennomføres innenfor rammene av et hovedprosjekt, da det kreves en mer inngående kartlegging av kongevegen og området sør for Vålåsjøen.

Den første strekningen er en fortsettelse av tidligere riksveg 50 som går sør for Fokstua og E6 (se bilde til høyre). Strekningen som kan være en del av kongevegen strekker seg fra parkeringen som ligger nordøst for Fokstua, syd for E6, og fortsetter mot den nyanlagte sykkelvegen på Dovrefjell.



*Daværende hovedveg, som antagelig ligger i samme trasé som kongevegen, langs Vålåsjøen. Bildet er tatt på slutten av 1800-tallet eller begynnelsen av 1900-tallet. Foto: Johan Hjerkind/Gudbrandsdalsmusea*



Kartutsnitt som viser strekningen mellom Fokstua og Dovregubbens hall. Merk spesielt strekningen ved Vålåsjøen som vi antar er kongevegen. Kilde: Kartverket, veikart – Norge 240 kartblad nr. 10, Reichborn 1820.



Strekning langs sørsiden av E6 som er en del av riksveg 50, og mulig også kongevegen. Foto: Marit Johansson

Årsaken til at strekningen fra parkeringen er vurdert til å være en mulig strekning av kongevegen er fordi vegen samsvarer med kongevegens retning og løp som går gjennom tunet på Fokstua nord for E6. Som nevnt svinger kongevegen mot sørøst ved myra øst for Fokstua, før den forsvinner, og det er sannsynlig at den gamle kongevegen fortsetter sør for E6, da i samme trasé som tidligere riksveg 50.



Rasteplass ved Kringluttjønnne som kan være en del av riksveg 50. Foto: Marit Johansson

Videre langs E6 finner vi et nytt parti på nordre side av E6, ved Urdbekktjønni. Strekningen er omtrent 70–100 meter lang og forholdsvis tilgrodd, men det er likevel en godt synlig og tydelig oppbygd veg, da spesielt i nord. På grunn av oppbygging og dimensjon tolkes vegstrekningen som en del av tidligere riksveg 50.

Fortsetter vi langs E6 finner vi en parkeringsplass som ligger ved Kringluttjønnne, nord for E6 (se bildet ove). Det er lite i dag som tilsier at dette har vært en del av riksvegen eller kongevegen, men hvis man antar at flere rasteplasser og parkeringsplasser på strekningen er gjenbrukte partier av hovedveg og riksveg, og kanskje også tidligere kongeveg, kan dette være en del av kongevegen og riksvegen.

Ved Steintjønnne finner vi en ny strekning av tidligere riksveg 50. Strekningen ligger nord for E6, vest for en utbedret og forholdsvis stor rasteplass på sørsiden av E6. I nordøstre del av strekningen som buer fra E6 mot sydvest, er det påført mye masser i nyere tid, og vi finner også en stikkrenne i betong. Imidlertid, er den

sørvestre delen mer intakt, og har tydelige tegn på at dette har vært en del av riksveg 50. Vegen har en vegbredde på 7 meter, samt en steinsatt stikkrenne, tilsvarende andre stikkrenner på riksvegen. Vegen har en tydelig oppbygning, for det meste i nord. I nordøst blir strekningen til slutt brutt av E6. Strekningen er brutt flere steder av nyanlagte grøfter i forbindelse med stikkrennene på E6. Som andre partier kan vi ikke se bort fra at riksvegen er lagt i samme trasé som den gamle kongevegen. Det kan derfor være mulig at den gamle kongevegen ligger under dette partiet av riksvegen.



Steinlagt stikkrenne ved en strekning av riksveg 50. Foto: Marit Johansson



*Bevart strekning av kongevegen som ligger mellom rasteplass og E6 ved Springarbekksætre. Foto: Marit Johansson*

Ved en nylig restaurert rasteplass som ligger vest for Springarbekksætra er det flere bevarte strekninger av den gamle kongevegen. De første sporene etter kongevegen kan vi finne ved den sørvestre innkjørselen til rasteplassen, der det ligger en rad med det som kan antas å være stabbesteiner fra kongevegen. Vegskulderen med stabbesteinene strekker seg omtrent 30 meter langs vegen inn mot rasteplassen. Deler av kongevegen ligger sannsynligvis i samme trasé som innkjørselen til rasteplassen, og innkjørselen er antagelig en del av den tidligere hovedvegen eller riksvegen. En steinsatt stikkrenne med typiske trekk fra hovedvegen/riksveg er synlig i nordvestlig side av vegkanten.

I forbindelse med rasteplassen finner vi også en intakt del av den gamle kongevegen. Vegen strekker seg rundt og bak en liten høyde nord for rasteplassen. Bredden på vegen er 4,5 meter og det er en tydelig oppbygging i nedkant som måler fra 0,5 til 1 meter i høyde. Strekningen er ca. 25 meter lang, men trolig strekker den seg østover mot rasteplassen. På grunn av vegens karakter kan vi anta at vegen er førstegenerasjons

kongeveg, altså bygd på slutten av 1600-tallet/ begynnelsen av 1700-tallet. Denne strekningen av kongevegen er antagelig brutt av riksvegen hvis vi antar at dagens rasteplass er en del av den tidligere riksvegen som ble anlagt på begynnelsen av 1800-tallet. Strekningen er registrert i kulturminnedatabasen Askeladden, med identitetsnummer 212188.

Fra østre del av samme rasteplass finner vi nok en intakt strekning av kongevegen som sannsynligvis er en fortsettelse av den som ble funnet nordvest for den nye rasteplassen. Strekningen strekker seg i østlig retning fra rasteplassen, og er forholdsvis klart markert i et tilgrodd terreng. Det er spesielt mange stabbesteiner, som ligner mer på kampesteiner, på strekningen, noe som gjør den klarere markert og avgrenset (se bildet på neste side). Bredden på vegen varierer fra 4 meter til 2,5 meter. Vegen strekker seg mot en myr som ligger mellom E6 og den nyanlagte sykkelvegen, og her slutter vegen, men blir synlig ved Springarbekksætre. Alle de fire strekningene av kongevegen ved rasteplassen og Springarbekksætre er registrert i Askeladden med identitetsnummer 212188.



*Kongevestrekningen som strekker seg mellom rasteplassen og Springarbekksætre. Stabbesteiner markerer ytterkantene av vegen. Foto: Marit Johansson*

Fra eiendommen 87/1/85 på Springarbekksætre strekker det seg nok en bevart strekning av kongevegen i østlig retning mot E6. Strekningen ligger mellom E6 og sykkelvegen. Strekningen er noe tilgrodd, men den er synlig på grunn av en sti som går midt på vegbanen, samt ved de større steinene som markerer yttersidene langs vegen. Steinene ser ut som de har blitt flyttet fra vegbanen og ut i sidene. Steinene fungerer da som stabbesteiner. Enkelte partier er oppbygd i nedkant av en lavere tørrmur – omtrent 1 og 2 omfar. Bredden på vegen er omtrent 3 meter. Strekningen er en fortsettelse av vegen nord for rasteplassen. Strekningen er brutt i begge ender, i øst av E6, og i vest av husene/beitene på Springarbekksætre. Strekningen er også registrert i Askeladden med identitetsnummer 212188.



*Bilde av kongevegen som strekker seg mellom Springarbekksætre og Furuhaugli. Foto: Marit Johansson*



Ved innkjørselen til Furuhaugli, er det en vegstrekning som strekker seg både vestover og østover fra adkomstvegen. Trolig er også dette en strekning av riksvegen og mulig kongevegen. På den andre siden av E6 (nordre side) ved Furuhaugli, er det en tidligere vegstrekning som i dag er tilgrodd av kratt og gress. Strekningen sammenfaller med strekningen på sørsiden av E6 ved Furuhaugli, og er trolig en fortsettelse av denne. Vegbredden på strekningen er i overkant av 7 meter, noe som samsvarer med de andre strekningene som tolkes å være en del av den tidligere riksvegen. Veggen er tydelig oppbygd, spesielt i nord. Det er imidlertid vanskelig å se hvor den slutter/begynner i øst på grunn av sterk tilgroing.

Øst for Furuhaugli ligger det en rasteplass og vegstrekning nord for E6. Vest for rasteplassen er det en vegstrekning som er brutt av E6/går ut fra E6. Vegstrekningen forsetter inn mot rasteplassen og parkeringen. Det går også en vegstrekning ut fra rasteplassen/parkeringen i øst som måler 7 meter i bredden, tilsvarende andre partier som tolkes som den tidligere riksvegen. Vest for denne er det en parallell strekning som måler 4,5 meter

i bredde. Veggen er tydelig oppbygd, men ingen synlig tørrmur. Dette kan være en del av den gamle kongevegen.

Fortsetter vi videre langs E6 ligger neste vegstrekning, som kan være av interesse, ned mot en hytte og naustklynge nord for E6 ved Vålåsjøen (se bildet under). Vegstubben som ligger mellom E6 og hytta (87/1/266) kan være den gamle kongevegen da den har en tydelig og høy tørrmur i nedkant og vegskjæring i overkant. Veggen er 3 meter bred, og tørrmuren er omtrent 1 meter høy. Strekningen bør befares for en nærmere vurdering. Det er mulig adkomstvegen til hytta som går i et myrlendt område langs sjøen, også er en del av kongevegen, men det er vanskelig å fastslå. Denne vegstrekningen slutter ved parkeringen ved naustene som ligger på denne odden ved Vålåsjøen. Går vi i retning Dombås fra vegstubben ved hyttetomten (87/1/266) finner vi imidlertid en tørrmur som strekker seg vestover parallelt langs nordre side av E6. Går vi videre vestover langs E6 finner vi etter hvert en vegstrekning som sannsynligvis er en del av den gamle riksvegen. Bredden på denne veggen er 7 meter og lengden er omtrent 200 meter. I øst brytes denne vegstrekningen av E6.



Vegstrekning ned mot hyttetomt 87/1/266 som kan være en del av kongevegen. Foto: Marit Johansson

Følger vi E6 videre i retning Oppdal finner vi nok en eldre vegstrekning som ligger nord for E6. Strekningen er antagelig en del av den gamle riksvegen, og måler omtrent 50 meter i lengde. Vegstrekningen strekker seg parallelt med E6 mot en mindre parkering ved et naust. På grunn av kantklippingen langs E6 er strekningen godt synlig.

På motsatt siden av Naustodden, sør for E6, er det en vegstrekning som kan være en del av den gamle kongevegen. Vegen brukes som adkomstveg til tomtene 87/1/143 og 87/1/142. Bredden på vegen er 3–3,5, noe som er smalt til å være riksveg, og dette gjør det sannsynlig at strekningen er en del av kongevegen. Vegen ligger som en kurve på søndre side av E6 og brytes i begge ender av E6.



*Hytteveg som kan være en del av den gamle kongevegen. Foto: Marit Johansson*



*Mulig del av kongevegen på søndre side av E6 som i dag brukes som hytteveg. Foto: Marit Johansson*

Videre langs E6 i retning Oppdal, sør for Naustodden, er det nok et vegparti som kan være en del av den gamle kongevegen. Vegen brukes i dag som hytteveg til eiendommene 87/1/48, 87/1/176 og 87/1/145. Det er en tydelig grøft i øst, og vegen er oppbygd i vest. Bredden på vegen er omtrent 4 meter, noe som samsvarer med kongevegens vegbredde. Lengden på strekningen er omtrent 100 meter. Vegen er mest i bruk i nordre del der vegdekket består av grus, mens søndre del er dekket av gress.

Nord for E6, på en odde ved Vålåsjøen, ligger det et bevaringsverdig kulturmiljø som består av flere naust (se bildet under). Et av naustene er en eldre smie som ble brukt i forbindelse med den tidligere anleggs- og vedlikeholdsdriften av hovedvegen over Dovrefjell, som det står på et skilt over døra til det ene naustet. Informasjonsskiltet er undertegnet *Vegvesen i Oppland*. Smia har et administrativt vern gjennom den Nasjonale verneplanen (se Devold m.fl. 2002: 288), og det ble sist utført vedlikeholdstiltak på begynnelsen av 2000-tallet. I følge verneplanen ble smia oppført

i 1858, og omtales som Lensmannsbua. Stedet kan være et egnet sted for å formidle veghistorien over Dovrefjell generelt, og kongevegen spesielt.

Sør for Lensmannsbua og E6, er det en gruslagt strekning, som antagelig er en del av riksvegen og mulig kongevegen. Vegen brukes i dag som hytteveg til eiendommene 87/1/45, 87/1/20 og 87/1/146. Vegdekket er preget av grus. Lengden på strekningen som går parallelt med E6 er 100 meter. Øst for Lensmannsbua, er det en strekning av den tidligere riksvegen som i dag brukes som rasteplass. Rasteplassen ligger i kanten ved Vålåsjøen, og er 200 meter lang.

Langs E6, i retning Oppdal, er det en strekning av riksvegen som går nord for en markant vegskjæring ved E6. Strekningen ligger i kanten av Vålåsjøen under Vålåsjøberget. Strekningen brukes i dag som rasteplass. Mellom denne strekningen og dagens E6 er det mulig det er en kort strekning av kongevegen som er bevart, nord for sittegruppen. Området er svært tilgrodd, men en tørrmur er godt synlig fra den tidligere



*Lensmannsbua ved E6 og Vålåsjøen, som tidligere ble brukt i forbindelse med anleggs- og vedlikeholdsdriften av vegen over Dovrefjell. Foto: Marit Johansson*



Rasteplass som har vært tidligere riksveg mellom Vålåsjøen og E6. Foto: Marit Johansson

riksvegen. Selve veglegemet er svakt markert, men muren på 0,5 meter gjør den synlig. Ved befaring ble det imidlertid slått fast at dette ikke er en del av kongevegen, men kun en mur som har blitt satt opp i forbindelse med rasteplassen. Det er likevel mulig å vurdere dette igjen.

Øst for rasteplassen som ble beskrevet over, er det en vegstrekning som ligger på sørsiden av E6. Veggen brukes som adkomstveg til hytteeiendommen 87/148. Veggen er gruslagt, men det vokser noe gress. Bredden på veggen er omtrent 4,5 meter, noe som samsvarer med kongevegens vegbredde og det kan da være mulig at dette er en del av kongevegen. Strekingen er omtrent 120 meter. Veggen er oppbygd i sør.

Østover er det en lignende vegstrekning på søndre side av E6. Veggen brukes som hytteveg til eiendommene 87/1/150 og 87/1/234. Bredden er omtrent 4,5 meter, noe som samsvarer med kongevegens vegbredde. Strekingen er omtrent 100 meter lang.

På en odde ved Vålåsjøen, ved eiendommene 87/1/163 og 87/1/164, er det trolig en bevart

strekning av kongevegen. Strekingen ligger mellom hyttetomten 87/1/163 og E6. Flere stabbesteiner markerer den nordre vegkanten (se bildet på neste side). Veggen er tilgrodd og ikke i bruk i dag. Lengden på strekingen er omtrent 100 meter.

### **Tiltak delstrekning 3b Fokstua–Dovregubbens hall**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 2. Mulige tiltak vil først og fremst være knyttet til formidling på denne parsellen, men det vil også være nødvendig med vegetasjonsrydding ved de bevarte og sikre strekningene av kongevegen. Enkelte steder langs strekingen, mellom Fokstua og Dovregubbens hall, er spesielt godt egnet for formidling av kongevegen. Det bevarte partiet av kongevegen på rasteplassen vest for Springarbekksætre, ligger tilgjengelig til for publikum, og her bør det settes opp et informasjonsskilt om denne strekingen og generelt om Kongevegen over Dovrefjell. Formidlingen vil være rettet mot bilturister, vandrere langs sykkelvegen, som er den alternative traséen for kongevegen mellom Fokstua og Dovregubbens hall, og syklistene som sykler langs sykkelvegen fra Dombås til Hjerkin.



*Mulig intakt strekning av kongevegen, med stabbesteiner, som ligger på en odde ved Vålåsjøen. Foto: Marit Johansson*

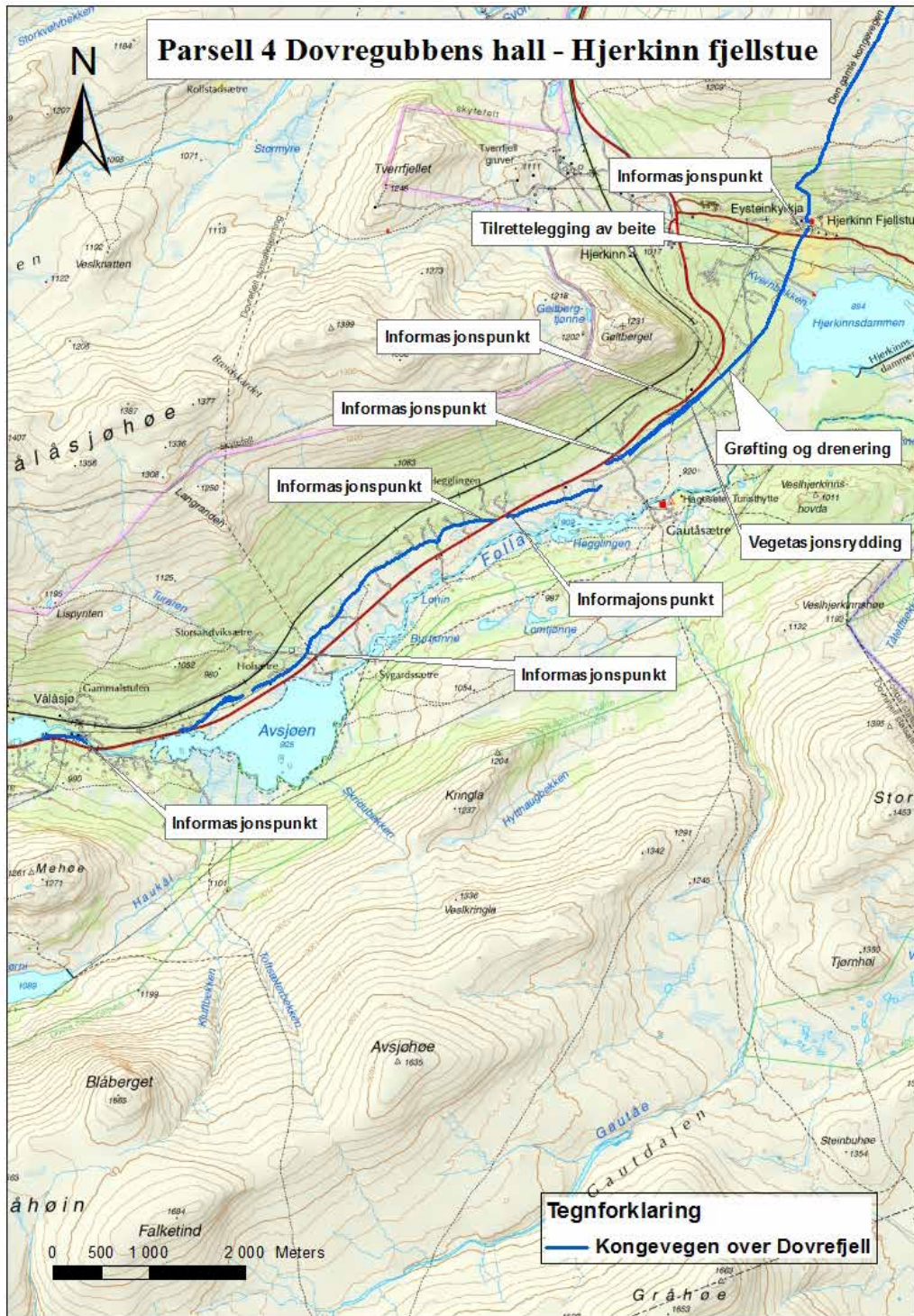
Kongevegen som ligger mellom rasteplassen og Springarbekksætre er på samme måte tilgjengelig for publikum, da den ligger i nærheten av den nye sykkeltraséen. Det kan eventuelt settes opp informasjonsskilt ved sykkelvegen for å informere om kongevegen til de som sykklende. Alle bevarte strekninger av kongevegen bør merkes. Det bør også vurderes om det skal settes opp merker og/eller informasjonsskilt ved de tidligere strekninger av hovedvegen og riksvegen, da disse strekningene kan være autentiske traséer av kongevegen.

## 8.4 Parsell 4 Dovregubbens hall–Hjerkinn fjellstue, Dovre kommune, Oppland fylke

Området mellom Dovregubbens hall og Hjerkinn fjellstue består av et noe skogkledt og lett kupert terreng, som strekker seg fra Vålåsjøen i sørvest, forbi Avsjøen frem til Hjerkinndammen og Hjerkinn fjellstue i nordøst. Strekningen er omtrent 10 km lang. På strekningen finner vi flere hytteområder og E6, som går først sør for kongevegen, og senere nord for kongevegene i området sørvest for Hjerkinn fjellstue. Langs store deler av strekningen finner vi den nyanlagte sykkeltraséen som går fra Hjerkinn stasjon til Dombås. Dovregubbens hall er et kjent serveringssted langs E6 over Dovrefjell, og Hjerkinn fjellstue er en tradisjonsrik fjellstue som fremdeles er i full drift. Hjerkinn fjellstue ligger ved foten av Hjerkinnhø. På strekningen finner vi to parallelle generasjoner av kongevegen sør for Hjerkinn fjellstue, og det ligger en autentisk og nærmest urørt strekning av kongevegen nordvest for E6 ved Avsjøen.



*Geir Paulsrud og Kristin Prestvold registrerer kongevegens trasé fra siste halvdel av 1700-tallet, sør for Hjerkinn fjellstue. Foto: Marit Johansson*



Oversiktskart over Parsell 4 Dovregubbens hall – Hjerkin fjellstue med de vesentlige tiltaksbehovene avmerket på kartet.

#### 8.4.1 Delstrekning 4a Dovregubbens hall – sykkelveg (Holsætre)

En del av den gamle riksvegen strekker seg fra E6 og Vålåsjøen gjennom tunet på Dovregubbens hall før Anfinnsosen. Vi antar at riksvegen har blitt anlagt i samme trasé som kongevegen i dette området. I dag står det en lang rekke stabbesteiner på begge sider av veggen inn mot tunet på Dovregubbens hall, men trolig har disse blitt satt opp i forbindelse med anleggelsen av serveringsstedet. Dovregubbens hall er et kjent serveringssted langs E6 som ble etablert ved riksvegen i 1936, først som landhandleri og kaffestue rettet mot arbeidere på jernbanen. Etter hvert ble det et turiststed for folk som kjørte over Dovrefjell (Engen og Kaas 2003: 410).

Den kjente Anfinnsbrue ligger sørøst for riksvegen (tunet på Dovregubbens hall), og mest sannsynlig har riksvegen og kongevegen gått noe lengre øst for tunet, i retning brua. Anfinnsbrue ble bygd i 1825 i forbindelse anleggelsen av riksvegen over Dovrefjell på 1820-tallet. Brua er ikke fredet, men registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase som et teknisk/industrielt kulturminne med id-nummer 225011-1. Anfinnsbrue har blitt restaurert i nyere tid. Den første restaureringen fant sted på begynnelsen av 1980-tallet, mens den andre restaureringen ble gjennomført i 2008. Tiltaket i 2008 var hovedsakelig en reparasjon av rekkverket som hadde blitt påført slitasje.

Brua er en hvelvet steinbru, og bygd etter den nye veglov fra 1824 som hadde forordninger om at alle bruer på hovedveger skulle bygges i stein (Vegloven 1824). Anfinnsbrue ble senere skiftet ut med en ny bru i jern og betong i 1941 (Kværne 1965: 73). Brua ligger nord for Anfinnsbrue og brukes fremdeles som adkomstbru til Dovregubbens hall. Senere kom dagens bru langs E6, som ble anlagt i forbindelse med oppgraderingen av E6, sør for Anfinnsbrue.

Kongevegens opprinnelige trasé i dette området er forstyrret på grunn av anleggelsen av tunet på Dovregubbens hall, og nye bruoverganger. Det fortelles at den opprinnelige Anfinnsbrue, som ble brukt i kongevegens periode, var en trebru som lå lengre mot Avsjøen. I følge Alf Eriksen, som har skrevet en tekst som står ved Anfinnsbrue, stammer navnet Anfinn fra byggingen av den eldre trebrua. Som det går fram av teksten, ble straffangen Anfinn løslatt som lønn etter å ha ledet arbeidet med brua over Anfinnsosen. Det ble søkt etter rester etter den gamle trebrua ved registreringen i 2017, men det ble hverken funnet rester etter selve trebrua eller eventuelle fundament/brukar. Eriksen hevder da også at brua ble tatt av en flom, noe han skal ha blitt fortalt av en mann ved navn Åsmund Høie.

Fortsetter vi over Anfinnsbrue kommer vi til en parkeringsplass hvor det er en mindre strekning



Steinbrua Anfinnsbrue anno 1915. Foto: Anders Beer Wilse/Nasjonalbiblioteket



*Kristin Prestvold og Geir Paulsrud ved Anfinnsbrue i 2017. Foto: Marit Johansson*

av riksvegen som går fra nordvestre hjørne av parkeringsplassen til E6. Denne strekningen er omtrent 150 meter lang og 7 meter bred. Det er lite vegetasjon i vegbanen, men vegen er ikke i bruk i dag. Vegbanen er dekket av mose og lav. Det er en synlig oppbygging i øst, og en skjæring i vest. På østsiden av E6, noe lengre nord langs Avsjøen, finner vi en strekning som synes å være en del av en eldre veg, muligens riksvegen. Strekningen blir brukt som parkering eller stoppested i dag. Det er ingen spor etter kongevegen videre nordover i dette området.

Nordvest for E6, ved den første avstikkeren fra E6 nordøst for Dovregubbens hall, finner vi igjen kongevegen. Først som en strekning som er blitt utbedret til en hytteveg, og senere som en godt bevart og intakt del av kongevegen. Den intakte strekningen av kongevegen fortsetter i nordøstlig retning fra den siste hytta ved stikkvegen fra E6. Hytta har gårds- og bruksnummer 87/1 og adresse Trondheimsvegen 2232. Strekningen som fortsetter fra hytta, er en nesten urørt og svært godt bevart del av kongevegen. Trolig har

strekningen ligget urørt siden den gikk ut av bruk på begynnelsen av 1800-tallet. Bredden på vegen er ca. 4,5 meter, og vi ser en tydelig oppbygging i sørøst, jevnt og helt vegfundament, og skjæring i nordvestre side av vegen. Kongevegen strekker seg mellom jernbanelinja (Dovrebanen) og E6, og kongevegens trasé ligger nærmest parallell med E6.

I sørvestre del av denne strekningen strekker jernbanens gjerder seg over kongevegen. Etter dette området er det et myrlendt parti hvor vi finner to parallelle vegløp. Det øvre partiet er tydelig, fram til det myrlendte partiet, hvor den blir svakt markert. Det er likevel mulig å se at den svinger lett mot øst rett etter myra hvor den øvre vegen møter det nedre vegløpet. Det nedre vegløpet strekker seg nordover fra området ved jernbanegjerdet til det møter den øvre traséen. Her fortsetter begge løpene i samme trasé videre i nordøstlig retning, og kongevegen blir igjen tydelig markert.

Strekningen nord for myra er blitt ryddet i senere år, noe som gjør vegen mer synlig i terrenget.





*Hans-Jacob Dahl på kongevegen nordøst for Dovregubbens hall. Foto: Marit Johansson*

På strekningen videre nordover er det en solid oppbygging i sørøst som varierer fra å være mellom 0,5 meter til 1 meter høy. På den nordvestre siden er det en klar skjæring som nesten ser ut som en voll. Strekningen fortsetter med samme tydelige karakter frem til et parti hvor den forsvinner fullstendig. Vegetasjonen i dette området tyder på at det har vært tatt ut masser her, og like før vegen igjen blir synlig, er det en større grop som trolig er fangstlokaliteten med id-nummer 140778 i Askeladden. Kongevegen fortsetter nordover etter fangstlokaliteten med samme utseende som tidligere, med en forholdsvis tydelig oppbygning i sørøst. Omtrent 50 meter nord for fangstlokaliteten er det antagelig en kollapset stikkrenne. Stikkrenna er svært gjengrodd, men en klar forsenkning og noen heller som er synlige, kan tyde på at det er en stikkrenne her. Generelt er vegen noe mer gjengrodd på denne strekningen.

Ved Holsætre møter den forholdsvis urørte kongevegstrekningen en hytteveg som går fram til en større parkering/rasteplass ved E6. Hyttevegen

har trolig blitt anlagt på kongevegen. Vegdekket er preget av grus og jord. Ved parkeringen forsvinner kongevegen, men vi finner den igjen i nordvestre hjørne, hvor den strekker seg mot den nyanlagte sykkelvegen. Strekningen nordvest for parkeringen er tydelig markert i terrenget. Bredden er 5 meter inkludert vegskuldre, og vi ser en tydelig oppbygging på begge sider av vegen. Det er også antydning til grøft langs vegen før myra. I det myrlendte området fram mot sykkelvegen er vegen svakt markert, men den blir noe mer tydelig like før sykkeltraséen. Noen meter før punktet hvor kongevegen møter sykkelvegen, er det trolig funnet rester etter en kavlebru. Kavlebrua var først antatt å være fra nyere tid, men med hensyn til bevaringsforhold i fjellet, er det mulig at dette er en kavlebru fra kongevegens periode. Det ble funnet flere typer stokker med varierende størrelse over og i bekken, og det kan være snakk om flere kavlebruer fra ulike perioder. Kavlebruene bør undersøkes nærmere i et hovedprosjekt.

### **Tiltak delstrekning 4a Dovregubbens hall-sykkelveg (Holsætre)**

Strekningen er vurdert til tilstandsgrad 2 til 3. Aktuelle tiltak vil være merking og informasjonskilt, vegetasjonsrydding, anleggelse av kavlebruer, samt bedre overganger over bekker. Det er også gode muligheter for å legge til rette for turveger på denne strekningene. Det foreslås et turalternativ fra Anfinnsbrue mot den tidligere riksvegen fra 1820, og senere til den godt bevarte traséen av kongevegen, som til slutt møter den nyanlagte sykkelvegen. Sykkelvegen vil lede turgåere tilbake til Anfinnsbrue, og det er dermed mulig å legge til rett for en turrunde. Et parti mellom riksvegen og den bevarte traséen av kongevegen er blitt spist av E6, men en løsning er å anlegge en ny sti på denne strekningen som er tapt. På den måten skapes det en forbindelse mellom Dovregubbens hall og kongevegens trasé ved Avsjøen.

I forhold til tiltak på denne autentiske strekningen av kongevegen foreslås det kun å gjøre mindre tiltak i form av kloppsteiner eller heller på våte og lite framkommelige partier. Større istandsettningstiltak tilrådes ikke, da vegen er tydelig og godt bevart, og gir en unik følelse av å gå en autentisk strekning av kongevegen. Strekningen bør merkes slik at kjennskap til vegen sikres, og for å lede turgåere frem på kongevegen.

Det vil også være behov for vegetasjonsrydding



*Kjersti Tidemansen ved trestokkene som antagelig er rester etter en eller flere kavlebruer som ligger lagvis, da stokkene varierer i størrelse. Bekken ligger like før kongevegen møter sykkelvegen. Foto: Marit Johansson*

på denne strekningen av kongevegen, selv om strekningen har vært ryddet i nyere tid. Ryddingen som er blitt gjort i nyere tid har vært et viktig arbeid, da det gjorde det lettere å finne denne traséen under kartleggingen. I tillegg vil det være nødvendig å bedre overganger over enkelte bekker, samt å legge ut kavlebruer på de våtteste partiene. Det ble funnet rester etter en tidligere kavlebru i en bekk ved overgangen til sykkelvegen, og trestokkene kan eventuelt sendes til datering.

### **8.4.2 Delstrekning 4b Sykkelveg (Holsætre)–Hegglingsbakken (E6)**

Kongevegen fortsetter på den nyanlagte sykkelvegen ved Holsætre. Kongevegen og sykkelvegen er omtrent 4 meter bred. Det er klar antydning til oppbygging av vegen i sørøst samt enkelte steder er det en skjæring i nordvest. Vegen er preget av flere rette strekninger, og følger E6 mer eller mindre parallelt. Flere steder er det markerte stabbesteiner og deler av tørrmur som er synlig. Grøfter som synes å være originale er også synlige. Ved anleggelsen av sykkelvegen er vegbanen blitt gruslagt. Det er imidlertid et midtparti hvor grusen opphører. Denne strekningen er i dag brukt som hytteveg.

Adkomstveger til hytter krysser kongevegen flere steder på strekningen og det er to myrområder hvor det i dag er lagt ut en ny kavlebru for syklistler. Vegen forsvinner delvis i myrene, men er synlig som voller inn mot myrene. På den nordre myra ser det ut som kavlebrua er lagt på det tidligere vegfundamentet til kongevegen. Omtrent 200–300 meter etter den nordre myra er det et brukar fra kongevegens periode. Det meste av brukaret er brukt som fundament til en ny bru som er blitt anlagt i forbindelse med sykkelvegen. Det originale brukaret er omtrent 4,5 meter bredt og viser opprinnelig bredde på vegen. Dagens veg er noe smalere på grunn av gjengroing. Den nylagte brua er 2 meter – altså mindre enn den opprinnelige bredden på brua. Det er lagt flere nye heller over bekken, men mye av det opprinnelige brukaret er intakt.



Nyanlagt sykkelveg som følger sykkelvegen mellom Dovregubbens hall og Heggingsbakken. Foto: Marit Johansson

Omtrent 200 meter nordøst for brukaret finner vi en steinlagt stikkrenne fra kongevegens periode. Stikkrenna er svakt markert, men det er mulig å se oppbyggingen i nedkanten av veien. Det foreslås å restaurere den originale stikkrenna for fortsatt bruk.

Kongevegen fortsetter som hytteveg mot et kryss hvor sykkelvegen fortsetter til venstre. Det ville vært naturlig om kongevegen fortsatte rett fram ved krysset, men det er ingen synlige spor etter krysset. Det antas at sykkelvegen følger den tidligere kongevegtraséen fram til E6, men det er få spor etter kongevegen, som for eksempel vegmurer eller stabbesteiner, mellom krysset og E6. Anleggelsen av sykkelvegen kan ha fjernet disse sporene. Sykkelvegen følger kongevegen fram til E6 ved Heggingsbakken, hvor den blir brutt av E6.

#### **Tiltak delstrekning 4b Sykkelveg (Holsætre) – Heggingsbakken (E6)**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 1, da den nye sykkeltraséen er blitt anlagt på kongevegen på hele denne strekningen. Det er dermed

liten mulighet for å gjøre istandsettingstiltak. Aktuelle tiltak vil derfor kun være merking av veien med kongeveglogoen og oppføring av informasjonsskilt. Det er ingen merking eller annen informasjon om kongevegen på strekningen i dag.

#### **8.4.3 Delstrekning 4c Heggingsbakken (E6)–Gautåsætervegen (adkomstveg til Hageseter)**

Ved Heggingsbakken fortsetter sykkelvegen på sørøstre side av E6, og det antas at sykkelvegen følger den eldste strekningen av kongevegen her. Det er også funnet et ferdselsrelaterte løsfunn, i form av en piggspore, på strekning mellom Heggingsbakken og Gautåsætervegen. Piggsporen er registrert i Askeladden med id-nummer 159156-1, og dateres til vikingtid. Løsfunnet kan indikere at kongevegen følger samme trasé som vegfar fra jernalder på denne strekningen.

Traséen ligger i et åpent terreng, og sykkelveg og kongeveg er godt synlig og markert. Det er imidlertid få spor etter den eldre kongevegen, i form av oppbygd tørrmur eller stabbesteiner, ved

E6. Sykkelvegens bredde er omtrent 3,5 meter. I forbindelse med anleggelsen av sykkelvegen er det påført store grusmasser som nytt vegdekke, samt flere stikkrenner i svart plast. Det er også gravd flere dype grøfter langs vegen, spesielt ved stikkrennene. Det foreslås å erstatte enkelte stikkrenner med steinsatte stikkrenner.

Ved Heggingsbakken er det observert et vegfar som strekker seg fra sykkelvegen/kongeveg til elveløpet mellom Avsjøen og Hegglingen. Dette kan være rester etter et eldre vegfar. Vegfaret er svakt markert, men likevel godt synlig. Det er antydninger til to hjulspor i vegbanen. Bredden på vegfaret er omtrent 2 meter.

Beveger vi oss videre langs sykkelvegen finner vi antydninger til den opprinnelige oppbyggingen av vegen, og karakteren på vegen ligner andre strekninger av kongevegen. Etter 50 meter lengre frem finner vi en rekke med stabbesteiner på østre side av vegen. Steinene er godt markert. Etter dette er det nok en nylagt stikkrenne før et nytt parti med stabbesteiner. Strekingen med stabbesteinene er omtrent 15 meter. Etter dette finner vi tre nye stikkrenner som ligger med jevne mellomrom. Sykkelvegens trasé ender ved en adkomstveg til en hytte som ligger ved vannet Hegglingen. Kongevegen fortsetter videre etter hyttevegen, da i sitt opprinnelige uttrykk.

Nordøst for adkomstvegen som krysser kongevegen, fortsetter kongevegen inn mot et myrlendt område. Vegstrekningen er svakt markert, men synlig på grunn av hjulspor i vegen. Bredden på vegen er omtrent 3 meter. Vegen fortsetter i retning av et beite, men blir borte i myra før beitet. Det er antydninger til kongevegen utenfor sydvestre hjørne av beitet, men det er vanskelig å se hvor den fortsetter på grunn av tett vegetasjon og grøfting i område. Nordvest for denne traséen av kongevegen, som vi da ikke finner en fortsettelse av her, ligger en tidligere asfaltert riksveg. Traséen er ikke i bruk som kjøreveg i dag, men anvendes som en del av den nylige tilrettelagte sykkelvegen mellom Hjerkinns og Dombås. Fortsetter vi



*Sykkelveg anlagt på den eldste traséen av kongevegen mellom Hageseter og Heggingsbakken. Rekke med stabbesteiner til høyre på bildet. Foto: Marit Johansson*

nordover langs denne asfalterte vegen kommer vi fram til Gautåsætervegen, eller adkomstvegen til Hageseter.

Ved adkomstvegen til Hageseter (Gautåsætervegen) finner vi flere løp av kongevegen. En yngre trasé av kongevegen kommer inn fra E6 mot adkomstvegen, og trolig er E6 anlagt i samme trasé som den yngste generasjonen av kongevegen på deler av strekningen mellom Dovregubbens hall og Gautåsætervegen. Strekingen er klart markert med en vegbredde på 4 meter. Vegen er tydelig oppbygd på begge sider, og vegfundamentet er jevnt og slett. Det er noe tilgroing på og ved vegen, da spesielt ved E6. Strekingen fortsetter i nordøstlig retning i rett linje fra Gautåsætervegen mot Hjerkinns fjellstue.

Strekningen som ligger mellom E6 og det som trolig er en eldre generasjon av kongevegen, er som nevnt, antagelig en yngre fase av kongevegen. Karakteren på denne strekningen av kongevegen skiller seg fra det vi har kartlagt mellom Dovregubbens hall og Heggingsbakken, da den har et tydeligere oppbygd vegfundament (en oppbygging på opp mot en meter), dype grøfter på over en meter og lange rette strekninger. Vegens karakter sammenfaller med det



*Vegløpet som antagelig er en yngre trasé av kongevegen. Strekker seg fra E6, som synes i bakgrunnen på bildet, til adkomstvegen til Hageseter (Gautåsætervegen). Foto: Marit Johansson*

franske prinsipp, og trolig er vegstrekningen en del av de utbedringer som ble gjennomført av generalvegmeister Georg Anton Krogh på slutten av 1700-tallet.

#### **Tiltak delstrekning 4c Heggingsbakken–Gautåsætervegen (adkomstveg til Hageseter)**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 2. Aktuelle tiltak på strekningen vil være merking og oppføring av informasjonsskilt langs kongevegen, noe vegetasjonsrydding, samt mulig erstatning av steinsatte stikkrenner på sykkelvegen/kongevegen mellom E6 og Gautåsæter. På grunn av sykkelvegen har strekningen et stort potensiale for å formidle kongevegens historie til publikum som ferdes langs sykkelvegen. Hele traséen bør også merkes, slik at det blir gjort allment kjent at sykkelvegen følger kongevegens

opprinnelige trasé på denne strekningen. Den yngre strekningen av kongevegen mellom E6 og Gautåsætervegen bør også merkes. Et tiltak for å gjenskape et mer autentisk utseende på sykkelvegen kan være å erstatte noen av stikkrennene med steinsatte stikkrenner. Mulige informasjonspunkt kan være ved kryssingen ved E6, ved de opprinnelige stabbesteinene langs traséen, eller ved adkomstvegen til Hageseter (Gautåsætervegen).

#### **8.4.4 Delstrekning 4d Gautåsætervegen (adkomstveg til Hageseter)–Hjerkinn fjellstue**

Den yngre traséen av kongevegen fortsetter nordøst for adkomstvegen til Hageseter. Veggen fortsetter i en tilnærmet rett linje mot Hjerkinn fjellstue med samme karakter som tidligere – tydelig markert vegfundament og oppbygging.

Denne delen av kongevegen brukes i dag som tur- og rideveg. Pilegrimsleden og en DNT-sti følger også deler av vegen. Vegstrekningen blir imidlertid forstyrret ved et myrlendt område på omtrent 20 meter, og her blir vegen nesten borte. I dette området bør det utføres tiltak i form av drenering, grøfting og mulig anleggelse av stikkrenner. Etter det myrlendte området blir vegen igjen tørr og med en karakter som strekningen lengre sør, med tydelig fundament og jevn vegbane, samt grøfter og oppbygging.

Det er forholdsvis mye vegetasjon (bjørkeskog) på strekningen, spesielt i grøfter og på begge sider av vegen. Vegetasjonen bør ryddes for å få fram hele bredden på vegen. Grøftene måler stedvis nesten en halv meter i bredden og er omtrent 30–50 cm dype. Noen steder er det vanskelig å anslå vegbredden, spesielt på sørøstre side. Det går en tydelig sti på omtrent 1,5 meter på nesten hele denne vegstrekningen mot Hjerkin fjellstue. Ellers er vegdekket preget av gress og fine sandmasser.

Det strekker seg imidlertid en parallell trasé av

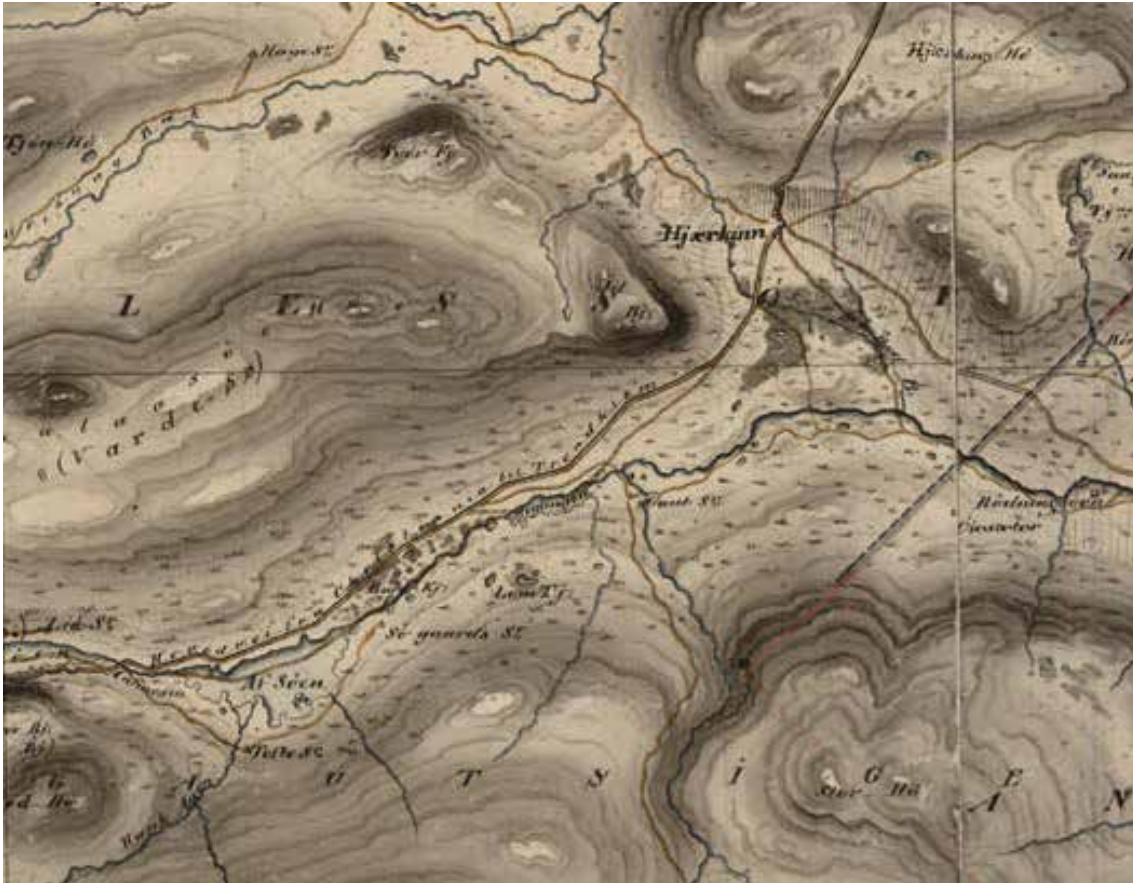


*Kristin Prestvold og Geir Paulsrud vandrer langs kongevegen fra siste halvdel av 1700-tallet mellom Gautåsætervegen og Hjerkin fjellstue. Foto: Marit Johansson*

kongevegen sørøst for traséen som er omtalt ovenfor. Denne traséen er trolig eldre, og sannsynligvis en del av den første generasjonen av kongevegen. Vegen ble antagelig anlagt på slutten av 1600-tallet eller begynnelsen av 1700-tallet av Andreas Boysen som var generalvegmeister for det sønnenfjelske i perioden 1687–1702 og/eller hans sønn Ulrich Fredrik Boysen som var generalvegmeister for det sønnenfjelske mellom 1702 og 1729 (Paus 1966). Et kart fra 1834 viser de to parallelle traséene av kongevegen sør for Hjerkin fjellstue, hvor den yngste er tydeligere markert helt frem til Hjerkin, mens den eldre traséen vises med en svakere markert linje sørøst for den yngste traséen. På kartet er også den eldre vintervegen over Hegglingen tegnet inn.

Den eldste traséen, som strekker seg fra Gautåsætervegen i retning Hjerkin fjellstue, er en fortsettelse av kongevegtraséen som sykkelvegen følger, og som vi har kartlagt nesten fram til Gautåsætervegen. Den eldre traséen av kongevegen ble funnet igjen nordøst for adkomstvegen til Hageseter, da sørøst for den yngre generasjonen av kongevegen. Vegen er forholdsvis svakt markert i området fra Gautåsætervegen, men blir tydeligere markert i terrenget ved rasteplassen som ligger under Geitberget.

Den første delen av denne eldre traséen kan vi først svakt ane i kanten av en sandvoll nordøst for Gautåsætervegen, som ligger mellom kongevegtraséen fra slutten av 1700-tallet og den tidligere riksvegen. Vegen er her kun markert med det som kan være en oppbygging i sørøst. Imidlertid blir kongevegen mer tydelig i nordøstlig ende av denne sandvullen, der vi finner vegen med tydelige voller (oppbygging) og vegfundament. Vollen som ligger i sørøst er omtrent 1 meter, og vegbanen måler ca. 3 meter. Strekningen som er markert strekker seg omtrent 10 meter i nordøstlig retning før den blir svakere avtegnet og nesten forsvinner. Det er noe vegetasjon i vegen som bør ryddes for å få fram hele vegbredden. Det er også hjulspor markert i vegen, men vegen synes ikke å være i bruk i dag.



Kart fra 1834 som trolig viser de to traséene av kongevegen inn mot Hjerkin fjellstue. Den tykkeste linjen vil da være kongevegen fra slutten av 1700-tallet, mens den tynnere linjen er første generasjon kongeveg, anlagt på slutten av 1600-tallet/ begynnelsen av 1700-tallet. Vintervegen over Hegglingen er også inntegnet på kartet. Kilde: Kartverket, rektangelmålinger, 37C 2; 37C 3; 37C 4; 37C 6; 37C 7; 37C 8; 37C 10; 37D 1; 37D 5: Hedmark | Oppland, C. Lund, 1834.



Geir Paulsrud og Kristin Prestvold står på den eldste traséen av kongevegen. Foto: Marit Johansson

Videre nordover kan kongevegen kun anes før den forsvinner ved en ny sandvoll. Etter et lengre parti hvor kongevegen er svært utydelig markert, blir den igjen godt synlig ved rasteplassen under Geitberget, med tydelig oppbygging i sørøst, klart markert vegbane og skjæring i nordvest. Vegbredden her er omtrent 4 meter. Terrenget er forholdsvis åpent, men det er behov for noe vegetasjonsrydding. I dette området ligger den eldre traséen nesten kant i kant med vegen fra siste halvdel av 1700-tallet. Vegbanen er flat og jevn, og strekker seg i forholdsvis rett linje mot nord. Rasteplassen ved Geitberget kan være et egnet informasjonspunkt, da det er lett adkomst til to generasjoner av kongevegen. Ellers bør begge vegstrekningene merkes med kongevegens logo for å sikre kunnskap om denne delen av kongevegen.

Den eldre kongevegen strekker seg forbi rasteplassen ved Geitberget, parallelt mellom den yngre kongevegen og den asfalterte riksvegen som går i retning Hjerkin fjellstue. I dette området finner vi faktisk fire generasjoner veg som ligger parallelt. Fra nordvest finner vi først E6, før den yngste kongevegen, deretter den eldre kongevegen før riksvegen lengst sørøst.

Den eldste traséen av kongevegen er noe gjengrodd nord for rasteplassen, og svakt markert sammenlignet med den langt mer



*Kongevegens eldre løp sør for Hjerkin fjellstue med stabbestein foran på bildet. Foto: Marit Johansson*

markerte vegen fra slutten av 1700-tallet. Det er derfor behov for vegetasjonsrydding for å gjøre den eldre strekningen synlig og kjent. Vegens utstrekning er svakt markert, men det er antydning til vegoppbygging i sydøst som måler 0,5–1 meter i høyde, og vegbanen er omtrent 3 meter bred. Det er antydning til hjulspor i vegbanen, men vegen er ikke i bruk i dag. Det går stedvis kun en sti langs den eldre kongevegen.

Videre blir vegen vanskeligere å følge, men vegen er synlig og stedvis markert med voll i sørøst og skjæring i nordvest. Enkelte steder er det spor etter grøfter. Etter et område med svært tett vegetasjon, blir vegen igjen bredere og måler omtrent 4 meter i bredde. Den eldre traséen av kongevegen ligger nå bare 15 meter sørøst for den yngre traséen av kongevegen, og får en noe mer lik karakter som traséen fra siste halvdel av 1700-tallet, da den blir bredere og mer tydelig markert. Full vegbredde er her 5 meter. Vegen har også en klarere oppbygging som måler opp mot 0,5 meter. Den eldste kongevegen svinger etter hvert mot nordvest og møter traséen fra siste halvdel av 1700-tallet. Kartet fra 1834 viser møtepunktet mellom den eldste og den yngste kongevegen sør for Hjerkin.

På lidarscanningen er det imidlertid mulig å se en vegstrekning som strekker seg i nordvestlig retning, nordvest for kongevegen fra slutten av 1700-tallet. Ved befaring med Geir Paulsrud og Kristin Prestvold, ble strekningen vurdert og anslått til å være moderne, men dette er noe usikkert. Innenfor rammene av et hovedprosjekt bør derfor vegfare og området undersøkes nærmere, da eldre bilder kan gi indikasjoner på at det kan ha vært et eldre vegfar på den siste strekningen inn mot Hjerkin. Se blant annet fotografiet tatt av Axel Lindahl av Hjerkin fjellstue på 1880/90-tallet.

Konklusjonen fra kartleggingen i 2017 er likevel at den yngste og eldste kongevegen følger samme trasé på den siste strekningen frem til Hjerkin fjellstue. Den tidligere riksvegen krysser





*Kongevegen syd for Hjerkin fjellstue. Eysteinkirken kan skimtes i bakgrunnen til venstre. Foto: Marit Johansson*

denne strekningen, og i området ved krysset og frem til innmarka på Hjerkin er store deler av vegetasjonen ved kongevegen ryddet og vegen istandsatt (se bildet over). Dovre kommune har vært ansvarlig for istandsettingen av denne strekningen av kongevegen. Det er lagt på nytt vegdekke i form av fin sand og større stein, og det er anlagt 6 steinsatte stikkrenner. Det er gravd flere langsgående og tverrgående grøfter, da mest i forbindelse med stikkrennene. Før trebrua over bekken på denne strekningen er det et lengre tørt og fint parti hvor de originale grøftene er intakte. Grøftene er brede og måler omtrent 1 meter i bredden. Det er en moderne trebrua ved siste del av strekningen, hvor det finnes rester etter et opprinnelig brufundament under trebrua.

#### **Kongevegen ved Hjerkin fjellstue**

Kongevegen strekker seg over innmarka på Hjerkin og gjennom tunet på fjellstua. Strekningen over innmarka, sør for Hjerkin og

Folldalsvegen, er tydelig markert på grunn av to steinstrenger som markerer vegens yttergrense på begge sider. Området brukes i dag som beite for hestene på Hjerkin fjellstue, da turridding er en hovedaktivitet på fjellstua. I sør må man derfor gå gjennom en port for å komme inn på denne delen av kongevegen. Kongevegen er som nevnt tydelig, men stedvis forholdsvis gjørmete og opptråkket. Veglegemet er likevel tydelig markert fra porten i sør og frem mot Folldalsvegen (riksveg 29) i nord. Bredden på vegen varierer mellom 6,5 og 4,20 meter. Fra den midtre delen av strekningen til Folldalsvegen er vegen markert med en steinstreng på begge sider av vegen. I den nordlige delen finner vi en dyp grøft fra nyere tid på vestre side av vegen. Bredden på grøften måler omtrent 1,5 meter. I den sørlige delen av strekningen er det noe vegetasjon på begge sider av vegen (se bilde på neste side), mens landskapet er åpent i den nordlige delen.



Foto av Hjerkind fjellstue fra 1880/1890-tallet. I bakgrunnen sees kongevegen som en rett linje mot Hjerkind.  
Foto: Axel Lindahl/Nasjonallbiblioteket



Kongevegen over beitet på Hjerkind. Martin Hjerkind, som er dagens eier av Hjerkind fjellstue, viser kongevegens strekning til Connie Malen Moen og Svein Karlsen.  
Foto: Marit Johansson



Den nordlige delen av kongevegen mellom Folldalsvegen og adkomstveg til Hjerkinddammen. Foto: Marit Johansson

På den nordre delen av kongevegen som strekker seg over beitet, like sør for riksveg 29 til Folldal, ligger det en tuft som er godt markert. Området ved tuften kalles Kirkebakken, og trolig har det ligget et eldre kirkested på Hjerkind.

Kirkebakken er registrert i Askeladden med identitetsnummer 11607, og kategorisert som et bosetnings-/aktivitetsområde. I en arkeologisk rapport fra 2013, skrevet av Nina Hildre og Kjersti Tidemansen, drøftes muligheten for at det har



*Kongevegen i forgrunnen med tuften som ligger på Kirkebakken sør for Hjerkin fjellstue. Foto: Marit Johansson*

ligget et kirkested på Hjerkin i middelalderen. I følge Tidemansen og Hildre er kirken nevnt i Aslak Bolts Jordebok fra 1430, og senere av Gerhard Schøning i 1775, som konkluderte med at en tuft som lå sør for Hjerkin var rester etter en kirke. Tuften som Schøning så, skal imidlertid ha blitt fjernet i forbindelse med byggingen av et hus og anleggelsen av Follaldsvegen (Hildre og Tidemansen 2014: 57, 58).

Da Follaldsvegen ble bygd i 1854 ble det funnet menneskebein, og noe av beinrestene skal ha blitt lagt i muren på et hus som ble bygd på Hjerkin i samme tidsrom. På 1980-tallet ble det gjennomført en arkeologisk undersøkelse av området som kalles Kirkebakken, hvor det ble funnet kulturlag og trerester, men undersøkelsen var for liten til at det kunne trekkes sikre konklusjoner i forhold til om dette har vært et tidligere kirkested (Hildre og Tidemansen 2014: 57, 58). Det er derfor behov for å gjøre flere arkeologiske undersøkelser for å få mer kunnskap om området Kirkebakken ved

Hjerkin fjellstue. Kirkebakken ved kongevegen sør for Hjerkin fjellstue kan sees på bildet over.

Mellom Follaldsvegen (riksveg 29) og Hjerkin fjellstue er det få spor etter kongevegen. Området består av innmark, gamle Follaldsvegen som strekker seg over tunet på Hjerkin, og tunet på den nye fjellstua på Hjerkin. I kanten av den søndre siden av den gamle Follaldsvegen er det en hundegård som antagelig står på området hvor kongevegen var anlagt (se bildet på neste side). Nord for den gamle Follaldsvegen strakk kongevegen seg opp mot det som er dagens hovedinngang på Hjerkin fjellstue. Kongevegen som gikk rett opp mot tunet på Hjerkin vises på bildet på neste side. Bildet er tatt i 1875/76 av den kjente fotografen Knud Knudsen som har dokumentert fjellstueene over Dovrefjell.

Opp mot hovedhuset på Hjerkin er det fremdeles en veg som strekker seg fra den gamle Follaldsvegen, men dette er antagelig en nyere



Bilde av Hjerkin fjellstue med kongevegen fra 1875/76. Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen

anlagt veg da den skrår fra øst mot vest, noe som ikke samsvarer med traséen som er dokumentert på fotografiet av Knud Knudsen. Kongevegen har strukket seg opp lia bak gårdstunet på Hjerkin, og vi finner den igjen like sør for porten som markerer grensen mellom innmark og utmark på Hjerkin.

#### **Tiltak delstrekning 4d Gautåsætervegen (adkomstveg til Hageseter)–Hjerkin fjellstue**

Strekningene inn mot Hjerkin fjellstue har tiltaksgrad 2 til 3. Hovedsakelig kreves det merking, skilting og vegetasjonsrydding på strekningen. På en del av strekningen vil det også være nødvendig å drenere et fuktig og myrlendt område. Her kan det eventuelt være behov for grøfting og mulig nye stikkrenner. På strekningen fra Gautåsætervegen (adkomstvegen til Hageseter) og nordover mot den gamle riksvegen, vil det være behov for omfattende vegetasjonsrydding både på den eldste og yngste traséen av kongevegen.

Strekningen fra den gamle riksvegen og inn mot beitet på Hjerkin er nylig restaurert av Dovre kommune. Her er det grøftet, gruset og ryddet. Videre tiltak kan vurderes på strekningen. Kongevegens strekning over beitet sør for Folldalsvegen kan tilrettelegges for turgåere, og det vil da være nødvendig å legge om dagens

gjerder slik at hestene kan gå på hver side av kongevegen. På den måten kan turgåere ledes over beitet og frem til Hjerkin fjellstue. Det samme prinsippet kan også gjennomføres over beitet mellom Folldalsvegen og tunet på Hjerkin fjellstue. Omleggingen må gjennomføres i samarbeid med grunneiere.

Hele strekningen bør merkes, og det bør settes opp informasjonsskilt ved innkjørselen til Hageseter og ved rasteplassen nedenfor Geitberget, samt ved Hjerkin fjellstue.



Connie Malen Moen og Svein Karlsen går langs den gamle Folldalsvegen som strekker seg over tunet på Hjerkin. Foto: Marit Johansson



Bilde av kongevegen fra Hjerkinnhø til Jøroskloppa. Foto: Matti Bernitz

## 8.5 Parsell 5 Hjerkin fjellstue –Kongsvold fjellstue, Dovre/Oppdal kommune, Oppland/Trøndelag fylke

Kongevegen over Hjerkinnhø til Kongsvold er en del av den Trondhiemske Kongevei som står oppført i Statens vegvesens nasjonale verneplan som objekt 139 (Devold m.fl. 2002). Kongevegen over Hjerkinnhø er også registrert i Askeladden med id-nummer 17643-1. Strekningen fra Hjerkin fjellstue til Kongsvold strekker seg først nordover over Hjerkinnhø, som ligger på ca. 1200 meter over havet. Fra Hjerkinnhø er det utsikt mot Rondane i øst, Snøhetta og Svånåtindan i vest, og Drivdal i nord. På nordsiden av Hjerkinnhø kommer vi først til et sted som heter Porten, et sted som har fått navn etter velkomstportalen som ble satt opp i forbindelse med kongeferdene på 1600- og 1700-tallet. I dag står det et pilegrimsmerke med navn Porten på stedet. En

kopi av velkomstportalen, som er et minne over kongeferdene over Dovrefjell, står på Grønbakken ved E6. Stedet Porten er også grensemerke for fylkesgrensen mellom Oppland og Trøndelag. Kongevegen fortsetter da videre i Trøndelag fylke.

Fra Porten er det en lang rett strekning ned mot Jøroskloppa og E6. Området består for det meste av åpent fjellandskap med noe vegetasjon av fjellbjørk i lavereliggende strøk. Fra Hjerkin fjellstue til Jøroskloppa er det en sammenhengende strekning av kongevegen på nesten 7 km. I dag brukes denne strekningen som turveg og rideveg. Strekningen er lett tilgjengelig for gjester på Hjerkin fjellstue og andre turgåere. Ved Jøroskloppa blir kongevegen brutt av E6, og frem til Kongsvold finner vi bare bruddstykker av kongevegen, før vi har et lengre parti over høyden sør for tunet på Kongsvold fjellstue. Strekningen fra Hjerkin fjellstue til Kongsvold fjellstue er omtrent 10 km.



*Kongevegen over Hjerkinnhø før og etter restaurering. Foto: Ann Kristin Engh*

Vi vet ikke når strekningen over Hjerkinnhø ble tatt i bruk, men løsfunn fra jernalder og middelalder ved kongevegen over Hjerkinnhø, kan indikere at det har vært en eldre ferdselsveg her. Det er også mulig eldre ferdselsårer har gått noe lengre øst for dagens trasé, kanskje gjennom Kvitdalen. Uansett ble denne strekningen utbedret til kongeveg på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet, og var i bruk helt fram til 1872–1874. Først da ble det anlagt en hovedveg vest for Hjerkinnhø og Hjeresskavlen (Sletbak 1977: 190). Trolig er strekningen over Hjerkinnhø den siste delen av kongevegen som gikk ut av bruk.

Sommeren 2014 startet Statens vegvesen arbeidet med å istandsette Kongevegen over Hjerkinnhø. Dette arbeidet ble videreført i 2015–2017. Utbedringene var et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Dovre kommune, Dovrefjell nasjonalparkstyre, Pilegrimssenter Dovrefjell og Riksantikvaren. Istandsettingen av Kongevegen over Hjerkinnhø initierte det nåværende forprosjektet.

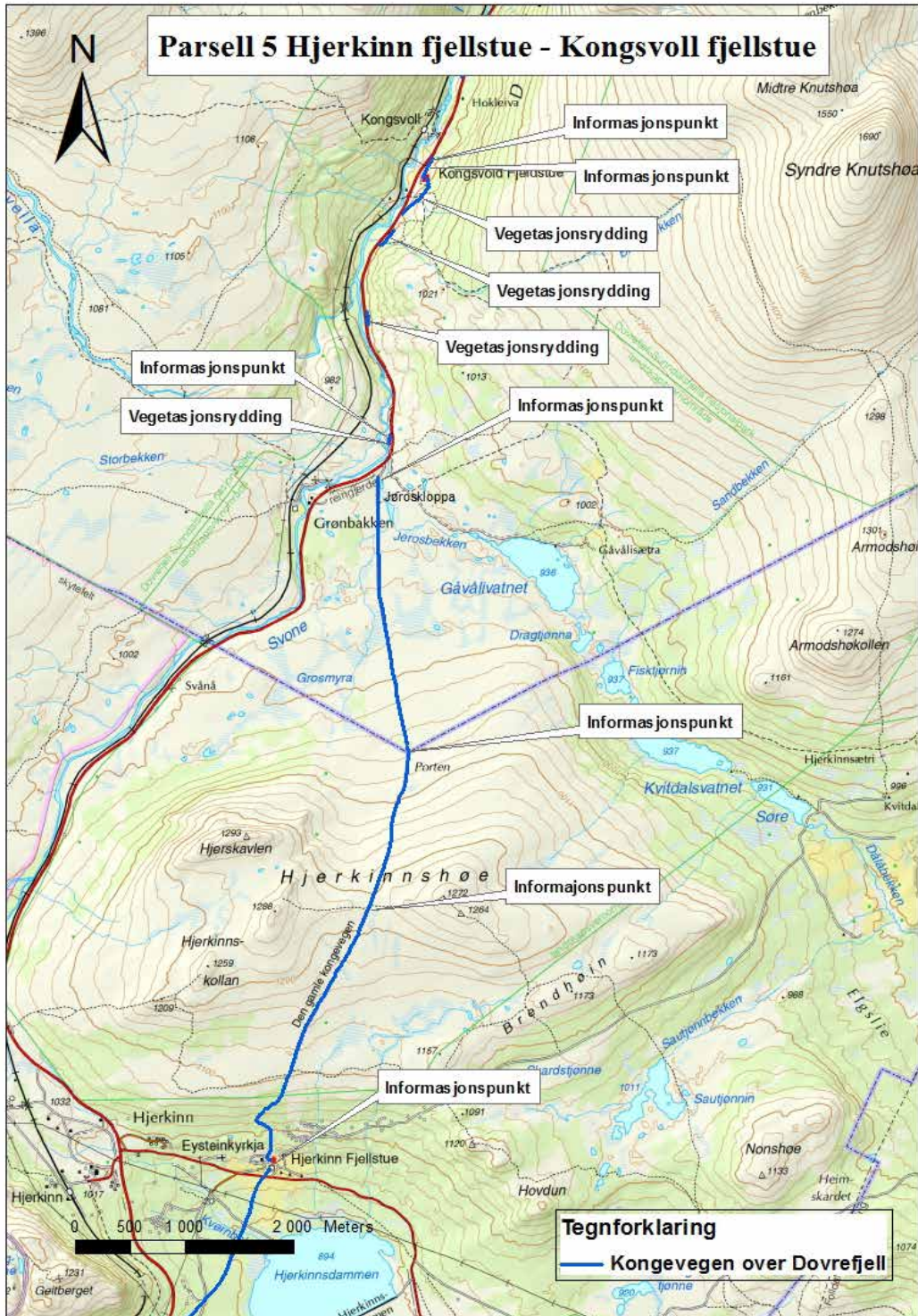
#### **8.5.1 Delstrekning 5a Hjerkin fjellstue–Hjerkinnhø (pilegrimsmerket), Dovre kommune, Oppland fylke**

Kongevegen strekker seg fra Hjerkin fjellstue opp lia mot Hjerkinnhø. Det er kun enkelte spor etter kongevegen som er bevart ved tunet på Hjerkin

fjellstue. Kongevegen skal ha gått gjennom området hvor det er resepsjon og hovedhus i dag, og bak hovedhuset kan vi fremdeles se en steinlagt bruovergang over en bekk som renner nordvest for tunet på Hjerkin. Steinhellene måler litt over 4 meter i bredden, noe som stemmer med øvrige mål for kongevegen. I tillegg kan vi se tørrmurer på begge sider av bekken ved bruovergangen. Kongevegen er ikke synlig, hverken før eller etter denne bruovergangen.



*Hans-Jacob Dahl står på den steinlagte bruovergangen som er anlagt over bekken som renner vest for tunet på Hjerkin fjellstue. Foto: Marit Johansson*



Kartutsnitt som viser Parsell 5 Hjerkinnsjøe – Kongsvoll fjellstue med de vesentlige tiltaksbehovene avmerket.

Adkomsten til kongevegen over Hjerkinnhø fra Hjerkin fjellstue er tilrettelagt med en steintrapp fra parkeringsplassen til fjellstua. Fra trappa kan vi følge en sti frem til porten som markerer et skille mellom innmark og utmark på Hjerkin. Ved porten kommer vi inn på kongevegen. I hellingen mellom porten og parkeringen er det satt opp flere informasjonsskilt for både pilegrimsleden og kongevegen. Informasjonsskiltet om kongevegen er svært slitt og bør skiftes ut. Langs Follaldalsvegen, vest for innkjøringen til Hjerkin, er det også skiltet (Statens vegvesens skilt) til Gamle Kongeveg fra hovedvegen, som det eneste stedet langs Kongevegen over Dovrefjell. Det bør arbeides for å få flere skilt ved E6 som henviser til kongevegen.

Når vi fortsetter videre opp stien fra skiltene kommer vi inn på kongevegen som strekker seg over Hjerkinnhø. Vegen blir imidlertid synlig nordøst for den nordre campingplassen på Hjerkin. Vegen er noe ødelagt på grunn av kjøring

på vegen, og hjulspor er synlige. Vegen er også oppbygd i østre del, og det er en svak antydning til grøft på vestre side av vegen. Forbi dette partiet går vi gjennom porten, og vi kommer inn på den nyrestaurerte kongevegen. Fra inngangen til kongevegen nord for Hjerkin fjellstue er det imidlertid flott utsikt til den rette strekningen av kongevegen ved Hjerkinndammen, noe som gir et godt eksempel på *det franske prinsipp*. Prinsippet ble innført i Norge på slutten av 1700-tallet, og strekningen dateres derfor til denne perioden. Et tidligere bilde viser utsikten fra Hjerkin fjellstue, mot den rette kongevegstrekingen sør for fjellstua, slik den så ut da bildet ble tatt av Axel Lindahl på slutten av 1800-tallet.

På det første partiet av kongevegen nord for Hjerkin, er det flere nye steinsatte stikkrenner, som fungerer godt. Vegdekket er solid og jevnt, til tross for at vegen brukes som rideveg av Hjerkin fjellstue. Strekningen over Hjerkinnhø er mye brukt av gjester på Hjerkin og andre, da det er



Tegning av kunstneren Auguste Mayer fra 1840/50-tallet. Trolig går kvinnen med barna og hunden langs kongevegen rett nord for Hjerkinnhø. Vi kan også se stikkene som har stått langs kongevegen. Eier: Nasjonalgalleriet



en godt tilrettelagt og tilgjengelig turveg.

Vegen slynger seg oppover den bratteste delen på den søndre siden av Hjerkinnhø, før den retter seg ut der terrenget flater ut. Etter svingene opp lia går kongevegen nesten snorrett opp mot Hjerkinnhø, og igjen ser vi et tydelig eksempel på det franske prinsippet. Enkelte steder på denne traséen har veggen et tydelige fundament, som kan måle opp mot en 1–1,5 meter i høyde. Tørrmuren eller fundamentet har grodd igjen, så det er vanskelig å se hvordan veggen er oppbygd, men på enkelte steder er det mulig å se tørrmuren. Veggen ble istandsatt i 2014–2016 frem til fylkesgrensen, og samtlige dreneringsgrøfter og stikkrenner fungerer.

På strekningen opp mot Hjerkinnhø finner vi enkelte stabbesteiner og varder, samt fundament til varder eller stikker. Langs kongevegen over Hjerkinnhø er det også funnet flere løsfunn, som er registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase

Askeladden, i form av en kniv fra middelalder (id-nummer 171820-1), et bisset fra jernalder/middelalder (id-nummer 176360-1), en nøkkel fra middelalder (id-nummer 176359-1) og en pilspiss (id-nummer 171820-1). Løsfunnene kan indikere at det har vært ferdsel over Hjerkinnhø allerede i jernalderen og middelalderen.

På bildet under kan vi se trestikkene som vi kun finner som steinfundament langs veggen i dag. Bildet er antagelig tatt da veggen over Hjerkinnhø fremdeles fungerte som hovedveg, da den nye veggen vest for Hjerkskavlen ble først anlagt mellom 1872–74 (Sletbak 1977). Tegningen av Auguste Mayer fra 1840- /50-tallet er også en dokumentasjon på at kongevegen var i bruk fram til andre halvdel av 1800-tallet. *Strekningen over Hjerkinnhø må ha vært den siste delen av kongevegen som gikk ut av bruk, da omleggingen av hovedvegen fra Hardbakken til Dombås ble gjennomført på 1820-tallet, gjennom Drivdalen i 1853, og inn mot Oppdal på 1860-tallet.*



Kongevegen over Hjerkinnhø på midten av 1800-tallet. Foto: Ole Tobias Olsen/Nasjonalbiblioteket

### **Tiltak delstrekning 5a Hjerkinn fjellstue–Hjerkinnhø (Pilegrimsmerket), Dovre kommune, Oppland fylke**

Tilstanden på strekningen vurderes til tilstandsgrad 1, da vegen fram til Porten ble istandsatt i 2014. Tiltak på strekningen vil hovedsakelig bestå av merking og nye informasjonsskilt. Det finnes ingen merking av kongevegen på strekningen. Det er derimot flere pilegrimsmerker opp mot Hjerkinnhø, og skilting og merking av kongevegen må vurderes i forhold til denne merkingen, slik at ikke vegen blir overmerket. Enkelte pilegrimsmerker er imidlertid slitt og har behov for oppgradering. Det er et informasjonsskilt om kongevegen nordvest for tunet på Hjerkinn, men dette er i dårlig stand, og det er behov for et oppgradert informasjonsskilt om kongevegen. Hjerkinn er for øvrig et egnet sted for et informasjonspunkt for kongevegen, da dette er et utgangspunkt for turer langs kongevegen over Hjerkinnhø. Et informasjonsskilt bør settes opp i nærheten av fjellstua slik at det er tilgjengelig for besøkende på Hjerkinn og andre turister. Det er også mulig å vurdere et informasjonsskilt eller et større kongevegsymbol ved det høyeste punktet ved Hjerkinnhø eller ved Porten. Ved kongevegen ved Hjerkinnhø står det i dag et større pilegrimsmerke i stein. På strekningen fra Hjerkinn til Porten er det flere varder, grusuttak og andre vegrelaterte kulturminner. Disse kulturminnene har et stort formidlingspotensiale.

### **8.5.2 Delstrekning 5b Hjerkinnhø (pilegrimsmerket)–Jøroskloppa, Dovre/Oppland kommune, Oppland/Trøndelag fylke**

Jøroskloppa er startpunktet for kongevegens strekning over Hjerkinnhø i Trøndelag. Fra Jøroskloppa strekker Kongevegen seg sørover mot Hjerkinnhø. Ved Jøroskloppa er det en parkeringsplass og et kjent utfartssted for turgåere. Turgåere kommer inn på kongevegen på en sti fra parkeringen. Det står et informasjonsskilt om kongevegen på parkeringsplassen, men det er behov for oppgradering. Vegen følger først en naturlig kant som også kan være noe oppbygd.

Det er flere store stabbesteiner på begge sider av vegen i dette nordre partiet av kongevegen over Hjerkinnhø (se bildet i kapittel 1). Vegen går nærmest i en strak linje fra Jøroskloppa og opp til Porten, og viser nok et eksempel på vegbyggingen på slutten av 1700-tallet – *det franske prinsipp* (se bildet i innledning til dette kapitlet).

Vegen fortsetter jevnt rett fram, og enkelte partier har en tydelig og synlig tørrmur i østre del. Antydning til grøfter på begge sider. Etter litt over 100 meter, er det en original stikkrenne som er intakt, men grøftene som skal lede vannet inn mot stikkrenna har grodd igjen. Det renner ikke vann i dette løpet, og det er behov for grøfting og rensing av stikkrenna for at den skal fungere. Lengre sør på vegen ser vi konsekvensene av de tette grøftene, da vannet har tatt et nytt løp og renner tvers over vegen. Vannet har gravd seg ned i vegen og det er vanskelig å ta seg videre. Vi må hoppe fra stein til stein for å komme over bekken. Det vil være viktig å restaurere grøftene slik at vannet føres på vestre side ned mot den



*Stikkrenne på strekningen nord for Hjerkinnhø, med Mathilde Sofie Martinsen. Foto: Marit Johansson*

gamle stikkrenna som er intakt. Det er da behov for å påføre nye masser på vegen, slik at det igjen blir et jevnt vegdekke.

Nordover er det nok en stikkrenne som er forholdsvis intakt, men en av veggene har kollapset. Stikkrenna kan restaureres med enkle grep. Det kan være interessant å overvåke og dokumentere restaureringen, da dette kan gi informasjon om hvordan vegen er bygd opp.

Det pågår restaureringsarbeid langs kongevegen mellom Hjerkinnhø og Jøroskloppa som ferdigstilles i løpet 2018. Restaureringsprosessen nord for Hjerkinnhø har vært kompleks på grunn av den våte og myrlendte grunnen som kongevegen er bygget på. Det viste seg at maskinene som ble brukt for å istandsette kongevegen sør for Hjerkinnhø ikke var egnet på nordsiden. Restaureringsprosessen på Hjerkinnhø har gitt oss viktige erfaringer i forhold til restaureringen av Kongevegen over Dovrefjell i et hovedprosjekt.



Bilde av kongevegen over Hjerkinnhø tatt fra Jøroskloppa mot sør. Foto: Matti Bernitz

### **(pilegrimsmerket)–Jøroskloppa, Dovre kommune/Oppdal kommune, Oppland/Trøndelag fylke**

Per dags dato har strekningen tilstandsgrad 3, da restaureringen av kongevegen nord for Porten ikke er fullført. Det vil være viktig å fullføre arbeidet så snart som mulig. Det er flere av de opprinnelige stikkrennene på strekningen som er tette, og disse kan istandsettes i løpet av et hovedprosjekt. Istandsettingen bør overvåkes og dokumenteres da arbeidet kan gi kunnskap om hvordan vegen er anlagt. Vegetasjonsrydding langs hele strekningen er derimot gjennomført, så andre tiltak utover forbedring av vegfundamentet vil hovedsakelig være knyttet til merking og formidling. Strekningen er i dag ikke merket med kongevegens logo. På parkeringen på Jøroskloppa er det et formidlingsskilt som er av samme type som informasjonsskiltene ved kongevegen i Dovre kommune. Som flere av disse skiltene, er det i dårlig stand og bør skiftes ut. Kongevegskiltene som er satt opp i Dovre kommune har en viss kulturhistorisk verdi, og det kan være viktig å dokumentere skiltene før de blir erstattet av nye skilt.



Formidlingsskilt ved Jøroskloppa med kongevegen over Hjerkinnhø i bakgrunnen. Foto: Matti Bernitz



Geir Paulsrud på kongevegen nord for Jøroskloppa. Foto: Marit Johansson

### 8.5.3 Delstrekning 5c Jøroskloppa–Kongsvold fjellstue

Nord for Jøroskloppa er kongevegen brutt av E6, men vi finner igjen en kort strekning av kongevegen på vestre side av E6. Strekingen ligger på en høyde mellom den gamle riksvegen, som i dag er en rasteplass, og E6. Den korte kongevegstrekningen er brutt i begge ender av riksveg/E6. Strekingen er imidlertid tydelig markert i terrenget på grunn av en godt bevart tørrmur som synes fra rasteplassen i vest. Tørrmuren er jevn og stabil, med omtrent tre omfar. Høyden på muren varierer mellom 0,5 meter og 1 meter. Lengden på vegen er mellom 70 til 100 meter, men det er vanskelig å anslå da det er tett vegetasjon, spesielt i nordre del. Nordre del av strekingen er noe forstyrret, trolig på grunn av anleggelsen av E6. Bredden på vegen er vanskelig å anslå, da den er svakt markert i østre del, samtidig som tett vegetasjon av einerkratt gjør det vanskelig å vurdere bredden. Strekingen bør merkes, og nærheten til rasteplassen gjør dette til et egnet sted å informere om kongevegen.

Følger vi E6 nordover, finner vi en del av den tidligere riksvegen vest for E6. Vegen er tydelig markert og lite gjengrodd. Bredden varierer fra 7–10 meter, og vegdekket er preget av grus. I vestre nedkant av vegen er det 3 steinsatte stikkrenner som er synlige og godt bevarte (se bilde under). I søndre del finner vi en jevn og godt



Steinsatt stikkrenne på tidligere riksveg/hovedveg nedenfor E6. Autovnet ved E6 synes øverst i bilde. Foto: Marit Johansson

bevart tørrmur som kan ligne tørrmurer som vi har funnet på kongevegen, og det er mulig at denne strekningen av riksvegen følger samme trasé som kongevegen. I nordre del ser det ut som det er brukt fyllmasser etter sprengning i fjellet, da det er en stor skjæring i fjellet her.

I løpet av registreringen i området mellom Jøroskloppa og Kongsvold fjellstue ble det også sett etter mulige overganger ved Driva, men det ble ikke funnet brukar eller andre vegfar ved elva. Følger vi E6 nordover mot Kongsvold, er det flere utvidelser av vegen som kan ha vært tidligere riksveg, og også strekninger av kongevegen. En strekning som ligger like syd for vegskiltet til Kongsvold, er imidlertid utvilsomt en del av riksvegen, da det er en godt synlig steinsatt stikkrenne på strekningen. Stikkrenna er av samme type som tidligere registrerte stikkrenner langs riksvegen. *Stikkrenner anlagt på den tidligere hovedvegen som senere ble riksveg, er større i både dimensjon og oppbygging enn*

*kongevegens stikkrenner.* Det er tett vegetasjon på strekningen, men vegbanen er fremdeles preget av grus. I nordre del av strekningen finner vi to stabbesteiner, samt et eldre fundament til en bru over Blæsterbekken, som i dag er gjenbrukt som fundament til en moderne stikkrenne. Det er også brukar i forbindelse med Blæsterbekken øst for E6.

Langs strekningen mellom Jøroskloppa og Kongsvold, er det få intakte strekninger av kongevegen, da mye er tatt av dagens E6 og den tidligere riksvegen. De intakte strekningene kan vi finne øst for E6. Den første strekningen finner vi ved et område hvor det også ligger flere dype og godt markerte fangstgroper. Kongevegen strekker seg fra E6 og etter omtrent 30 meter ligger det en helle over en steinsatt bekk. Bredden på hella er omtrent 3 meter, og det tørrmurte partiet ved bekken måler omtrent 4–4,5 meter i bredden. Etter bekken og hella er det et noe utydelig parti hvor det ser ut som vegen deler seg.



*Stabbestein på en strekning av den tidligere riksvegen, og mulig kongevegen, som ligger øst for E6 mellom Jøroskloppa og Kongsvold. Foto: Marit Johansson*

Det ser ut som en yngre trasé strekker seg rett nordover fra hella før den blir brutt av E6, mens en eldre trasé av kongevegen strekker seg opp til en knaus noe lengre øst. Området er imidlertid svært tilgrodd og det er vanskelig å få god oversikt over traséene. Den eldre traséen er forstyrret i sør, kanskje i forbindelse med anleggelsen av E6. Det er også noe søppel i dette området som forstyrrer kongevegen. Etter dette området stiger vegen jevnt oppover mot en knaus, med en oppbygging i vest og antydning til grøft i øst. Vegbanen er jevn og gresskledd, og det vokser noe bjørk i området. Total vegbredde er 5 meter. Vegen forsvinner der berg kommer frem i dagen på toppen av knausen. Antagelig er veglegemet blitt vasket bort akkurat her. Videre nordover er det igjen en tydelig oppbygging i vestre side av vegen. Her kommer vi til en ny oppmurt bekk, hvor det antageligvis har vært en helle over bekken. Det er flere fangstgroper i området, og vegen blir utydelig og forsvinner i området ved fangstgroperne.

Sør for Kongsvold er det en større flate, som går under navnet Kjæmpsletta, hvor vi antagelig også finner en strekning av kongevegen. Vegen



Bildet viser en del av kongevegen øst for E6, mellom Kongsvold og Jørskloppa, hvor det ligger en helle over en oppmurt bekk. Foto: Marit Johansson

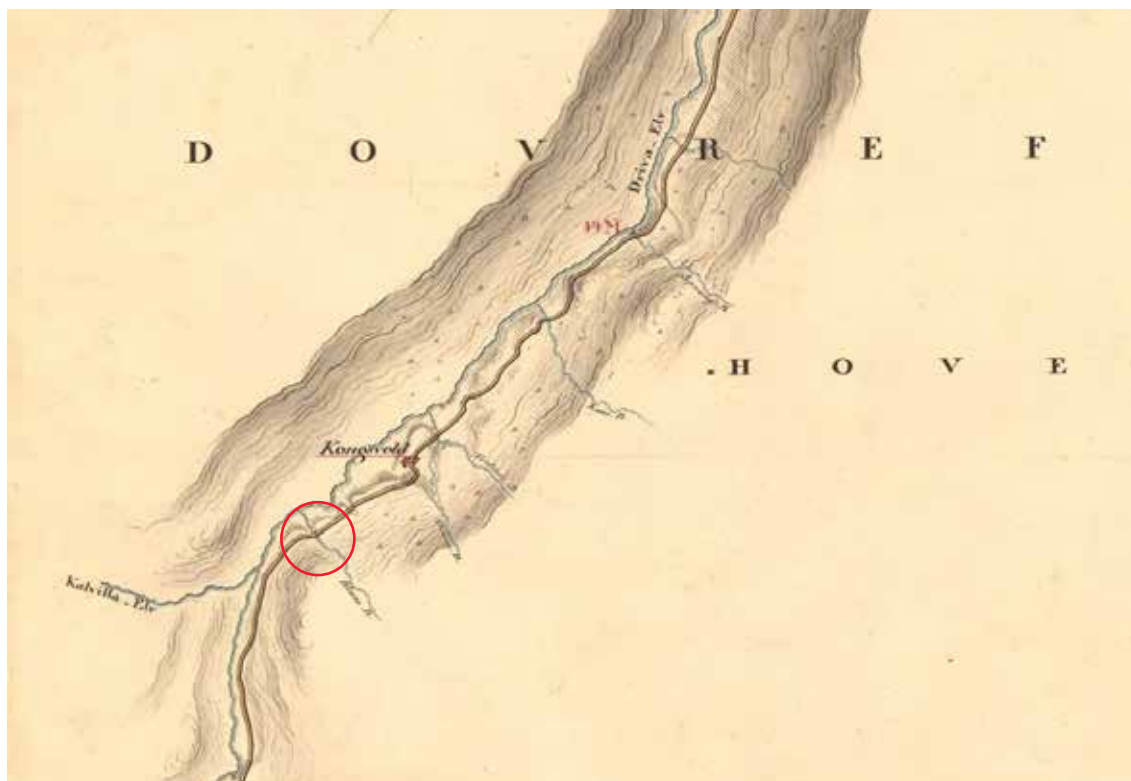
er kun svakt markert, og det er usikkert om dette er en del av kongevegen. Dette kan også være en anleggsveg eller tidligere riksveg, men det virker usannsynlig. Antagelig er det et brukar i søndre del av strekningen i forbindelse med Blæsterbekken, som omtalt tidligere. Bruovergangen ved Blæsterbekken er markert på et kart fra 1820. Kartet dokumenterer dermed at dette er en overgang/brukar fra kongevegens periode, og det kan bety at strekningen nord for bekken på Kjæmpsletta før Kongsvold er en del av kongevegen. Brukaret er imidlertid svakt markert og tilgrodd. Vegen synes noe oppbygd på begge sider av elva, og mulig vegbredde er omtrent 6 meter. Vegetasjonen består av lett kratt og vegdekket er gresskledd.

#### **Kongevegen ved Kongsvold**

Kongsvold er en kjent fjellstue på Dovrefjell som har ligget på sitt nåværende sted siden begynnelsen av 1700-tallet. Tidligere lå fjellstua ved Vårstigen og gikk under navnet Hullet. På grunn av et ras i området på begynnelsen av 1700-tallet ble fjellstua flyttet 2 km lengre syd. Kongsvold hadde en offisiell status som fjellstue fra 1670, og fungerte som en viktig skystasjon



Kjersti Tidemansen står på brukaret som ligger ved Blæsterbekken sør for Kongsvold. Foto: Marit Johansson



Kartutsnitt fra 1820 som viser kongevegens kryssing av Blæsterbekken sør for Kongsvold.  
Kilde: Kartverket, veikart – Norge 240 kartblad 11 og 6, Reichborn 1820.

frem til slutten av 1800-tallet. Kongsvold ble som de andre fjellstuene hardt rammet i 1718 da alle fjellstuene ble brent som en del av en militærtaktikk. Til sammen gikk 25 hus med i brannen (Bjerkås 2006: 523). Formålet med å brenne ned fjellstuene var å hindre fremrykningen av Karl XIIIs armé ledet av general Armfeldt under Den store nordiske krig.

Da Rørosbanen ble anlagt i 1877 avtok trafikken over Dovrefjell. Etter dette måtte Kongsvold i større grad henvende seg til fjellturister, og husene og tunet ble bygget om for å øke overnattingskapasiteten. I 1973 testamenterte Per B. Holaker eiendommen til staten, hvor han også ønsket at det skulle opprettes en botanisk forskningsstasjon. I dag drives forskningsstasjonen av NTNU. Kongsvold er fremdeles en godt besøkt fjellstue og hotell som drives av

Ellen og Knut Nyhus (Kongsvold fjellstue 2017). Kongsvold er forskriftsfredet med id-nummer 212882 i Askeladden.

Det var stor usikkerhet knyttet til kongevegens løp inn mot Kongsvold fjellstue. I dag går E6 øst for tunet på Kongsvold, en omlegging som fant sted i 1942. Det er også en eldre veg som kommer inn gjennom tunet fra sør, og det var først antatt at dette var en del av kongevegen. Funnet av fotografiet på neste side ga imidlertid informasjon om at kongevegen har kommet inn på tunet fra øst, over høyden fra syd. Kongevegen sees til høyre på fotografiet. Kartlegging av dette området bekreftet også at vegen over høyden før Kongsvold er en intakt strekning av kongevegen. Vegen strekker seg fra en skjæring ved E6 sør for Kongsvold, og kommer ned sørøst for tunet og inn på tunet på østre langside.



*Kongsvold fjellstue (daværende skysstasjon) anno 1875/76. Bildet viser hvordan kongevegen da kom inn på tunet fra øst og fortsatte videre nordover fra nordre del av tunet. Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen*

Ved den sydligste delen av strekningen er veggen svakt markert og ikke i bruk i dag. Veggen er derfor svært gjengrodd her. Det er likevel mulig å se antydninger til grøfter og murer. Tørrmurene i nedkant (vest) er for det meste skjult av einerkratt som trives godt i stein og skrinn jordsmonn, men flere steder er muren godt synlig. Vegbredden er omtrent 4,20 meter, og veggen samsvarer dermed med den vanlige vegbredden til kongevegen fra ca. 1770. Det er to steinsatte stikkrenner langs denne strekningen, noe som også taler for at vi her har å gjøre med den gamle kongevegen. Stikkrennene er fremdeles intakte i dag. Den nordre delen av strekningen, altså i nærheten av tunet på Kongsvold, er en del av Pilegrimsleden. Pilegrimsleden går inn på strekningen der veggen heller ned mot Kongsvold. På bildet på neste side vises kongevegen som strekker seg inn over høyden sør for Kongsvold.

Som oversiktsbildet/flyfotoet viser, har kongevegen strukket seg gjennom tunet og ut fra nordre

kortsiden av tunet. Her er veggen fremdeles synlig i dag, tydelig markert med en lang rekke stabbe- steiner langs østre side av veggen. Veggen strekker seg mot dagens E6, og blir etter hvert kuttet av veggen.

#### **Tiltak delstrekning 5c Jøroskloppa–Kongsvold**

Strekningen vurderes til tilstandsgrad 2, og aktuelle tiltak er vegetasjonsrydding, merking og formidling, samt mulig restaurering av tørrmurer. Delstrekningen mellom Jøroskloppa og Kongsvold er kompleks, da kongevegen ligger som bruddstykker på begge sider av E6 før Kongsvold. Likevel har enkelte strekninger et stort formidlingspotensiale. Strekningen som ligger ved Jøroskloppa, mellom den gamle riksvegen og E6, kan for eksempel være et egnet sted å formidle informasjon om kongevegen. Den gamle riksvegen brukes i dag som rasteplass og parkering for mange bobilturister, og kongevegen kan derfor formidles til de som stopper her. Det





Oversiktsbilde over Kongsvold med kongevegen som sees i høyre hjørne. Foto: Kjetil Rolseth



Kongsvold skystasjon i 1875/76. Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen

er tilrådelig med et informasjonsskilt som gir god informasjon om kongevegen, med henvisning til strekningen. Likeledes er strekningen inn mot Kongsvold egnet til å formidle informasjon og kunnskap om kongevegen på grunn av det store antallet som besøker dette området.

Et viktig tiltak på strekningen vil også være å sikre strekningene av kongevegen som ligger marginalt til ved E6. Strekningene er dokumentert, målt inn

og vil bli lagt inn i Askeladdens database. Videre bør disse og andre strekninger merkes og ryddes for å sikre kjennskap til vegene, samtidig som dette vil bedre formidlingen av strekningene. På strekningen inn mot Kongsvold, kan det være aktuelt å restaurere eller sikre tørrmurene. Det er to stikkrenner i funksjon på strekningen sør for Kongsvold, og det er viktig å sørge for en fremtidig ivaretagelse av disse.

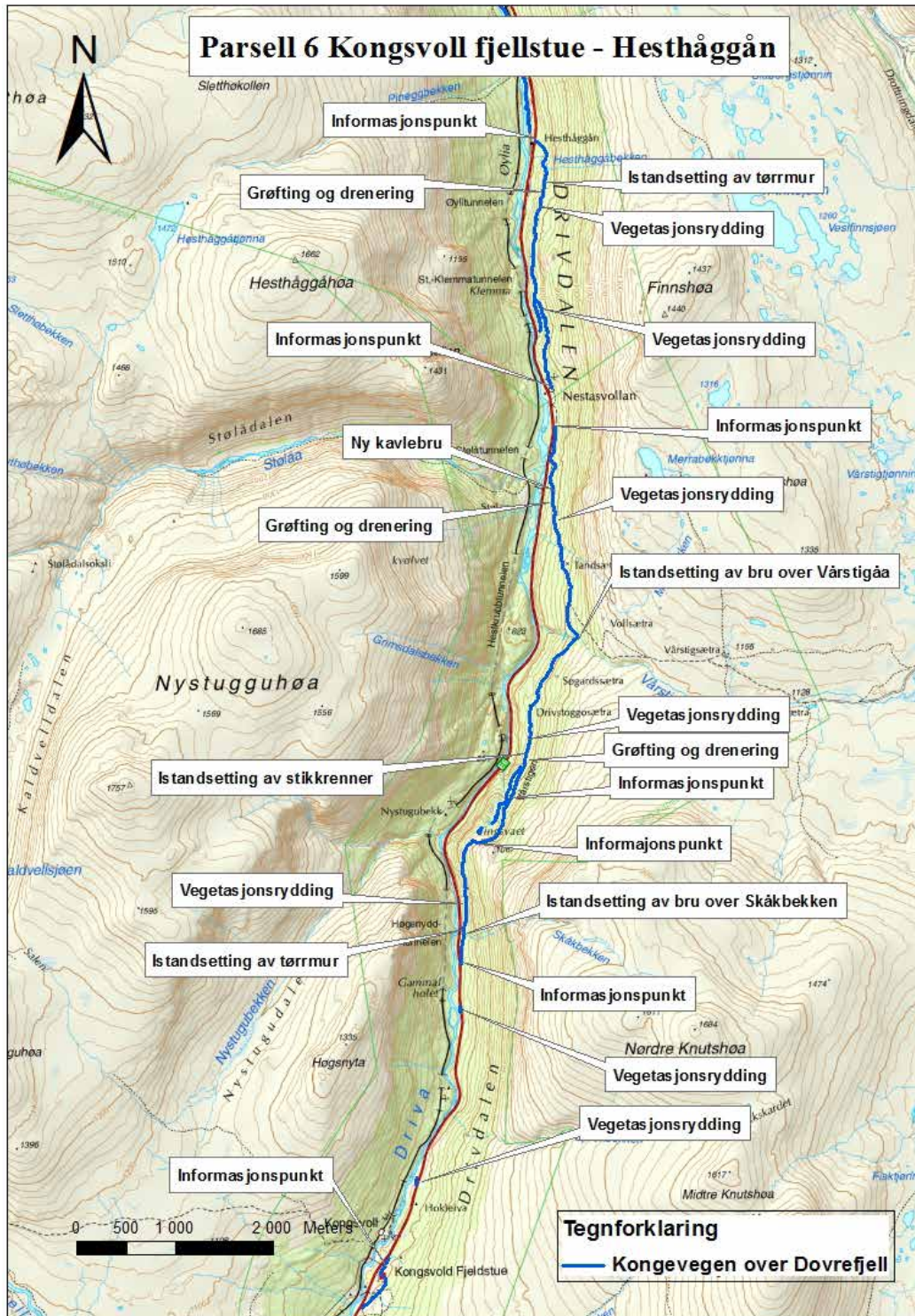


Vårstigen med utsikt til Drivdalen. Foto: Matti Bernitz

## 8.6 Parsell 6 Kongsvold fjellstue–Hesthåggån, Oppdal kommune, Trøndelag fylke

Kongevegen mellom Kongsvold fjellstue og Hesthåggån er en del av den Trondhiemske Kongevei som står oppført i Statens vegvesens nasjonale verneplan som objekt 139 (Devold m.fl. 2002). Delstrekning 6b Gammelholet – Kongsvold samsvarer for øvrig med strekning 7a som ble rapportert inn til Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029), og delstrekning 6c Nestavollen–Hesthåggån samsvarer med strekning 7b som ble rapportert inn til Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029). Kongevegens strekning over Vårstigen er registrert som et teknisk-industrielt kulturminne i Riksantikvarens kulturminnedatabase med id-nummer 176432-1, men strekningen er ikke fredet. *Vårstigen vil være en prioritert strekning i et hovedprosjekt.*

Parsellen Kongsvold fjellstue og Hesthåggån går fra fjellet og ned Drivdalen, og omfatter først kongevegen som strekker seg ut fra tunet på Kongsvold mot nord, samt to bruddstykker av kongevegen som ligger vest for E6 (Delstrekning Kongsvold fjellstue – Gammelholet). Parsellen omfatter også den kjente Vårstigen som slynger seg opp og ned den østre fjellsiden av Drivdalen, med elva Driva nedenfor i dalbunnen. Fra Vårstigen er det stedvis god utsikt over Drivdalen med fosser som faller ned dalsidene, og runde fjelltopper som omkranser dalen. Terrenget ved Vårstigen er ulendt, og det vokser en forholdsvis tett løvskog langs store deler av kongevegtraséen. Den søndre delen av Vårstigen går fra Gammelholet til Nestavollen, mens den nordre strekningen går fra Nestavollen til Hesthåggån. Alle stedene er gode utgangspunkter for turer på Vårstigen, som er et kjent turmål i området. Parsellen mellom Kongsvold og Hesthåggån er nesten 13 km lang.



Kartutsnitt som viser Parsell 6 Kongsvoll fjellstue–Hesthåggån med tiltaksbehov avmerket i kartet.

### 8.6.1 Delstrekning 6a Kongsvold fjellstue – Gammelholet

Nord for Kongsvold går den gamle kongevegen ut fra den nordre kortsiden av tunet på Kongsvold og skrår ned mot E6, hvor den forsvinner i dagens E6-trasé. Veggen er tydelig markert fra Kongsvold til E6, spesielt på grunn av en lang rekke stabbesteiner som står langs østsiden av veggen (se bilde under). Kongevegen brytes av E6 etter stabbesteinene, og videre nordover mot Drivdalen ligger antagelig kongevegen i samme trasé som dagens E6. Pilegrimsleden følger kongevegen fra tunet på Kongsvold, og er merket fra porten i nordre enden av tunet. Kongevegen bør på samme måte merkes med kongeveglogoen ut fra tunet på Kongsvold. Det bør også oppføres et informasjonsskilt om kongevegen i forbindelse med Kongsvold fjellstue.

Nord for Kongsvold fjellstue er det en stor skjæring i forbindelse med E6. Bilder fra midten av 1800-tallet viser hvordan kongevegen gikk over denne åsen, noe som bekrefter antagelsen om at kongevegen følger samme trasé som dagens E6 her, da det ikke finnes spor etter kongevegen over denne åsen i dag. Nord for vegskjæringen kan det

være antydninger til et eldre veglegeme som går i flukt med dagens E6, men det er usikkert, og kan også være en anleggsveg av nyere dato.

Beveger vi oss nordover langs E6, finner vi derimot en godt bevart, men kort strekning av kongevegen. Strekningen slynger seg rundt en knaus mellom Driva og E6. Strekningen er kuttet av E6 i begge ender, men veggen er tydelig markert med en høy mur mot Driva. Flere store stabbesteiner langs murkanten markerer ytterkant av veggen (se bilde). Stabbesteinene måler opp mot en meter i høyden, og dette er en av de få strekningene på kongevegen som har stabbesteiner av en slik dimensjon og størrelse. Vegbredden på strekningen varierer fra 3–4 meter. I den nordre delen av strekningen går veggen gjennom en kløft som ligger mellom to knauser, og her er vegbredden 4 meter.

Rett nord for denne strekningen kan det være en bevart strekning av kongevegen, men den er svært forstyrret av fyllmasser av stein som antagelig er sprengt stein etter anleggelsen av E6. Veggen kan derfor ikke med sikkerhet defineres som en del av kongevegen.



Kongevegen med stabbesteiner som strekker seg nordover fra tunet på Kongsvold. Foto: Marit Johansson

Syd for parkeringen ved Vårstigen eller Gammelholet finner vi nok en kort bevart strekning av den gamle kongevegen. Strekingen ligger i hellingen mellom Driva og dagens E6. Veggen er svært gjengrodd og det er vanskelig å få øye på



*Mur og stabbesteiner ved en kort strekning av kongevegen som ligger mellom E6 og Driva, nord for Kongsvold. Foto: Marit Johansson*



*Kjersti Tidemansen ved en stabbestein som markerer en kort strekning av kongevegen øst for Driva. Foto: Marit Johansson*

den ved første øyekast, men en stabbestein gjør vegen synlig i terrenget (se bilde). Vegstrekningen er imidlertid også markert med oppbygging i nedkant, og det er antydninger til mur i nordenden. Vegbanen er ellers jevn, og det er antydninger til grøfter. Grøften er på omtrent 0,5 meter. Bredden på vegen er ca. 4 meter. Enkelte bjørketrær vokser i den vestre vegskulderen, noe som fremhever vegens utstrekning i vest. Tiltak på denne korte strekingen vil bestå av vegetasjonsrydding og merking, samtidig kan det informeres om strekingen på informasjonsskiltene ved parkeringsplassen ved Gammelholet.

#### **Tiltak delstrekning 6a Kongsvold fjellstue–Gammelholet**

Tilstanden på strekingene mellom Kongsvold og Gammelholet (den sørlige parkeringen til Vårstigen) vurderes til tilstandsgrad 2. Tiltak på strekingen handler i første omgang om merking, informasjonsskilt og vegetasjonsrydding. Den søndre strekingen av kongevegen på denne delstrekningen er lett tilgjengelig for et stort antall besøkende på Kongsvold, samt pilegrimer som bruker strekingen. Strekingen bør derfor merkes og området ved den nordre porten kan være et egnet sted for et informasjonsskilt om kongevegen.

Nord for Kongsvold ligger det to bevarte strekinger av kongevegen som er lite tilgjengelig for publikum, men de bør merkes for å sikre fremtidig kjennskap til vegen. Det kan også gjennomføres noe vegetasjonsrydding, spesielt på den nordligste strekingen. Den nordligste strekingen er tilgjengelig fra parkeringen til Vårstigen ved Gammelholet, og det er mulig å anlegge en sti fra parkeringen til denne korte strekingen av kongevegen. Strekingen med den spesielt høye tørrmuren og de store stabbesteinene, som ligger lengre sør, har en stor opplevelsesverdi, og det bør vurderes om strekingen skal gjøres tilgjengelig for publikum. De to korte strekingene som ligger mellom E6, og Driva nord for Kongsvold er utvilsomt sårbare, og bør sikres og bevares.

Da det kun er tre korte bevarte strekninger av kongevegen mellom Kongsvold fjellstue og Gammelholet, utgjør strekningen en utfordring i forhold til å tilrettelegge Kongevegen over Dovrefjell til en sammenhengende turveg. Pilegrimsleden som følger den østre siden av Drivdalen mellom Kongsvold og Gammelholet er imidlertid en egnet alternativ trasé på denne strekningen. Det bør likevel utredes andre alternativer som i større grad kan knytte sammen de tre strekningene av kongevegen som vi finner på denne delstrekningen.

### 8.6.2 Delstrekning 6b Vårstigen fra Gammelholet–Nestavollen

*Vårstigen har en spesiell karakter der den slynger seg opp de bratte fjellsidene i Drivdalen. Vegen som er anlagt med høye tørrmurer i ytterkant med et tydelig vegfundament og klare skjæringer inn i fjellsidene tilsier at både ingeniørkunst og hardt arbeid har vært påkrevet for å bygge denne strekningen av kongevegen.* Navnet Vårstigen har vegstrekningen antagelig fått fordi vegen ble tatt i bruk om våren, da vårløsningen gjorde det vanskelig å ferdes langs Driva. Trolig har hovedstien ligget nede i dalen ved Driva, og buktet seg på hver side av elva, delvis på oppbygde bruer og galder langs bergsidene (Hestnes 2002: 159).

Det blir fortalt at det fantes 9 overganger over Driva i Drivdalen (Sletbak 1977: 33). Når Driva flommet over ble det trolig dannet stier langs fjellsidene i Drivdalen, og den kjørbare Vårstigen følger antagelig en slik eldre sti (Hestnes 2002: 159). På sin ferd over Dovrefjell i 1775 forteller Gerhard Schøning likeledes om hvordan han får høre om de eldre stiene som krocket seg langs Driva (Sletbak 1977: 33). På grunn av disse kildene ble det i løpet av kartleggingen av kongevegen i 2017 stedvis foretatt undersøkelser for å finne spor etter den gamle ferdselsvegen ved Driva, og mellom Kongsvold og Gammelholet fant vi trolig en oppbygd veg som kan ha vært en del av denne ferdselsvegen. I et hovedprosjekt kan det være av

interesse å fortsette undersøkelsene langs Driva.

Vårstigen har trolig da kun vært i bruk i enkelte perioder av året, og vi har i dag ingen sikre kilder på *når* Vårstigen ble tatt i bruk. Det vi vet er at Christian V red *hele* Vårstigen til hest i 1685, noe som betyr at det må ha vært anlagt en bru over både Vårstigåa og Skåkbekken på den tiden. I tillegg vet vi at det ble gjort en stor innsats av generalvegmeister Peter Dreyer for å oppgradere strekningen før kongeferden til Fredrik IV i 1704, da han kunne kjøre hele strekningen i en tohjuls karjol (Sletbak 1977: 37).

Vårstigen er kanskje den mest omtalte strekningen av kongevegen opp gjennom tidene. Flere reiseskildringer beskriver en farefull ferd over Vårstigen. Åsmund Olavsson Vinje skildret vegstrekningen som «den galnaste og styggaste allmannveg» da han reiste over Vårstigen i 1860. Reiseskildringer fra Fredrik IVs reise i 1704 forteller om hvordan kongen ikke turte å sitte i vogna ved ferden langs Vårstigen (Sletbak 1977: 37), og i berrettelsen fra Christian VI's reise skrives det dette om Vårstigen; «der for en fremmed faller helt frygtelig siden fjeldet er brat og græsselig over den brusende elv, der sees nedenfor» (Kierulf 1960: 41). I følge berrettelsen brukte reisefølge til Christian VI 10 timer på ferden over Vårstigen. En distanse som kun er omtrent 10 km. Det var også til slutt en ulykke i 1851, hvor embedsmannen Julius Aars med sønn var involvert, som kan ha vært en medvirkende faktor til at en ny og sikrere trasé ble anlagt nede i Drivdalen i 1853 (Schulerud 1974: 238).

På grunn av sin spesielle karakter i naturskjønne omgivelser har kongevegen over Vårstigen vært tegnet og malt av flere kunstnere. Mange av kunstverkene gir også viktig dokumentasjon av vegen opp gjennom tidene. Akvarellen av Jacob Fosie viser Christin VI's kongeferd over Vårstigen i 1733, og kan gi informasjon om type kjøretøy og vegstandard.



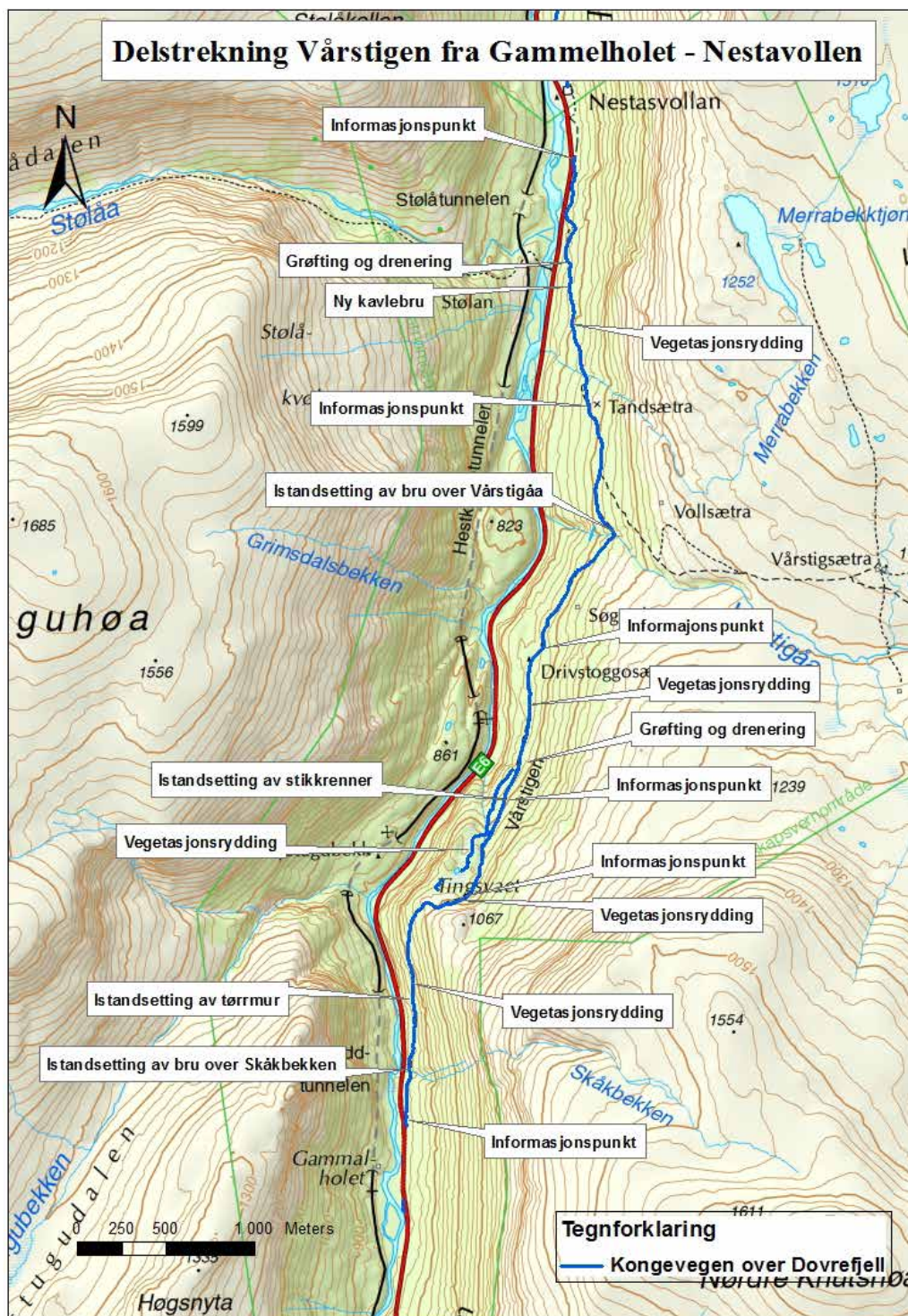
Akvarell av Jacob Fosie som viser Christian VIs kongeferd over Dovrefjell i 1733. Faksimileudgave af Håndskrift i Hendes Majestæt Dronningens Håndbibliotek (1992). Foto: Marit Johansson

### **Gammelholet–Tingsvaet**

Den sørligste strekningen er antagelig den eldste delen av Vårstigen, og starter ved det som kalles Gammelholet. Fjellstua Kongsvold, eller daværende Hullet, lå her før den ble flyttet på begynnelsen av 1700-tallet. Fjellstua skiftet navn da Fredrik IV omdøpte stedet til Kongsvold i 1704. I dag er det en parkering og rasteplass i området hvor Hullet lå, og Gammelholet er utgangspunktet hvis man skal gå Vårstigen fra sør. Parkeringen og rasteplassen ligger mellom Driva og E6, og man må bruke undergangen under E6 for å komme opp på Vårstigen. Øst for undergangen kommer

pilegrimsleden inn på kongevegen og følger kongevegen fram til nordsiden av Vårstigåa.

Kunstneren Auguste Mayer har antagelig tegnet den sydlige strekningen av Vårstigen på 1840/50-tallet. Tegningen har tittelen *Utsyn mellom Kongsvold og Drivstuen på Vårstigen*. Kunstneren tegnet hvordan kongevegen slynger seg opp fjellsiden fra elva Driva ved Gammelholet før Tingsvaet. I bakgrunnen sees trolig fjellet Hesthåggåhøa.



Kartutsnitt som viser delstrekningen 6b Vårstigen fra Gammelholet til Nestavollen. Tiltaksbehov er markert i kartet.





Tegning fra 1840/50-tallet av den franske kunstneren Auguste Mayer med tittel «Vue prise entre Kongsvold et Drivstuen dans Le Vaarstien». Eier: Nasjonalmuseet

Ved utgangspunktet for Vårstigen ved Gammelholet, er det et større informasjonsskilt om kongevegen og Vårstigen. Informasjonsskiltet er i grei stand, men det bør skiftes ut for å samsvare med øvrig planlagt skilting langs kongevegen. Veggen nordover etter informasjonsskiltet er flat, jevn og gresskledd. Bredden på veggen er ca. 2–3 meter på grunn av tilgroing, men det er mulig å se at den opprinnelige bredden har vært 4–5 meter. Veggen har nylig blitt ryddet, så vegbanen er fri for trær, men det vokser noe trær i muren og i kantene av veggen. De felte trærne har ikke blitt ryddet bort, så mye kvist og tømmerstokker ligger over muren og i nedkant av muren. Dette bør ryddes for å få frem tørrmuren langs kongevegen her. Samtidig bør trær som vokser i muren og nedenfor muren ryddes. Ved første del av Vårstigen i sør ligger det et husfundament på østre side av veggen. I følge Geir Paulsrud er dette tufter etter hus som ble

anlagt i forbindelse med gruvedriften i Drivdalen. Gruva kan sees i lia på andre siden av Driva.

På strekningen mellom Gammelholet og Tingsvaet, er det en tydelig markert og forholdsvis høy tørrmur i nedkant av veggen på nesten hele strekningen. Den varierer imidlertid noe i høyde, og på det første partiet er den bare omtrent 0,5 meter. Det er antydning til grøft på oversiden av veggen. Bare noen få meter etter det sørligste informasjonsskiltet på Vårstigen, finner vi et utrast parti av tørrmuren, noe som har ført til at det er et søkk i veggen. Dette partiet av muren bør restaureres, slik at veggen får en hel overflate og muren blir stabil og gjenoppbygd. Tørrmuren blir høyere dess lengre vi beveger oss nordover, og måler etter hvert omtrent 1 meter. På store deler av strekningen opp mot Tingsvaet har det avtegnet seg en sti på midten av veggen.



*Søndre del av Vårstigen som slynger seg opp fjellsiden til Tingsvaet. E6 går langs østre side av Driva.  
Foto: Kjetil Rolseth*



*En ung vandrer ved informasjonsskiltet ved Skåkbekken.  
Foto: Marit Johansson*

Bredden på vegen er jevn på dette partiet av Vårstigen, men smalner før brua som er anlagt over Skåkbekken. Vegen buker seg opp og ned før brua. Det er et nytt vegfundament inn mot brua som antagelig har blitt anlagt i forbindelse med anleggelsen av den nye brua. Ved brua over Skåkbekken kan vi også se et eldre brukar, antagelig fra kongevegens periode. Dagens bru ble satt opp av Statens vegvesen i perioden 1975–1980. Bruket kan anes på søndre side på grunn av vegens tidligere retning. Her er det en oppbygging som ligger under en mer moderne oppbygging av vegen som antagelig har blitt anlagt i forbindelse med brua. I dette området sør for Skåkbekken finner vi antagelig tre faser eller nivåer av kongevegen. På nordsiden av bekken er det et mer tydelig markert og bevart brukar som er

synlig under et nyere anlagt fundament.

Brua over Skåkbekken er i god stand, men dette er et egnet sted å anlegge en mer historisk riktig bru, da det er lett og kort adkomst til brua fra parkeringsplassen ved Gammelholet. Etter brua er det et informasjonsskilt om Vårstigen. I 1988 ble det satt opp informasjonsskilt langs hele Vårstigen. Informasjonsskiltene ble satt opp av Oppdal historielag og Drivdalen idrettslag, et viktig initiativ som har bidratt til god formidling av vegens historie gjennom mange år. Nå er imidlertid mange av skiltene slitt, og det er behov for en oppgradering av informasjonsskiltene langs Vårstigen.

På nordsiden av Skåkbekken er tørrmuren



Steinras som har lagt seg over kongevegen frem til ytre vegmur langs Vårstigens søndre del. Foto: Izabela Chlewicka

forholdsvis høy i nedkant, mulig opp mot 2 meter. Tørrmuren blir tydeligere og høyere opp mot Tingsvaet. Generelt kan vi se at det er brukt forholdsvis stor stein for å mure opp tørrmuren langs den sørlige strekningen av Vårstigen, og ifølge Geir Paulsrud ble det brukt større stein i den tidligste fasen av kongevegen enn senere faser. Dette underbygger teorien om at dette er den eldste traséen av kongevegen over Vårstigen.

Etter Skåkbekken stiger vegen etter hvert oppover i fjellsiden, og enkelte steder kan vi se hvordan vegfundamentet har seget ned mot muren, slik at vegen skråer mot vest. På store deler av vegen er det kun en smal sti langs vegens ytre vegmur på grunn av dette eller på grunn av stein som har rast ut i overkant og ned på vegen.

Opp mot Tingsvaet er muren forholdsvis ustabil og det vokser trær i muren enkelte steder. Murene opp mot Tingsvaet bør derfor sikres for å forhindre videre utrasinger. Flere steder er også muren og vegen ødelagt av steinras og større stein som har rast ut i vegen. Rasproblematikken begynner etter Skåkbekken, og fortsetter frem til den siste oppstigningen til Tingsvaet (ca. 1km). Det er spesielt fem steinrenner i den østre lia langs denne strekningen som utgjør en fare. Ved disse steinrennene bør det gjøres tiltak for å forhindre fortsatt utglidinger og ras. Samtidig bør kongevegen ryddes for stein ved steinrennene for å gjøre det enklere å forsere disse områdene. Et annet tiltak i dette området kan være å fjerne stein i overkant eller sikre stein i overkant, slik at nye ras ned på vegen unngås. Tiltak som dette er viktig

for å gjøre kongevegen tryggere, samt forhindre steinras på E6. Sikringstiltak på strekningen mellom Skåkbekken og Tingsvaet bør derfor vurderes, både med tanke på Vårstigen og E6.

Nord for de fem steinrennene som markerer seg forholdsvis tydelig i terrenget, kommer vi mot en høy mur som måler omtrent 2–3 meter. Ellers er det enkelte små partier hvor den ytre tørrmurte vegmuren har rast ut og videre utgliding bør forhindres. Vi ser også at noe av vegetasjonen som vokser i muren i dette området holder tørrmuren på plass, og rydding må koordineres med restaurering av de ytre tørrmurte vegmurene. Det er derimot få utvaskede partier på strekningen opp mot Tingsvaet, og kun enkelte steder renner det noe vann inn i vegen. Aktuelle tiltak her kan være anleggelse av stikkrenne eller grøft for å lede vannet ut av vegen. Opp mot Tingsvaet er det mye vegetasjon som skjuler murene, og dette bør ryddes.

Enkelte steder mellom Skåkbekken og Tingsvaet

er det mulig å se spor etter utbedringer av kongevegen, som utvidelser eller tiltak for å rette ut vegen. Dette kan være spor etter utbedringene som ble gjort av Nicolai Fredrik Krogh på slutten av 1700-tallet, ifølge Geir Paulsrud. Det er også mulig å se at vegen er utvidet enkelte steder for å lage møteplasser langs vegen.

Ved Tingsvaet fortsetter kongevegen mot nordøst, mens dagens turveg og pilegrimsled går mot kanten av Tingsvaet. Kongevegen, som strekker seg øst for pilegrimsleden, er anlagt i et vått område her, og det er en høy oppbygging og grøft i vestsiden av vegen. Grøften måler omtrent 1 meter, og oppbyggingen og volden er 2, 5 meter bred. Vegbanen er omtrent 4 meter, og noe hulvegspreget. Vegdekket er preget av mose og kratt. Det er behov for rydding av denne strekningen slik at den blir mer synlig. Merking av vegstrekninger med kongevegsymbolet bør også settes opp på strekningen for å informere om at dette er en del av kongevegen, da denne strekningen er forholdsvis ukjent.



Geir Paulsrud står i øvre kant av vegen, og viser kongevegens opprinnelige bredde. Bildet illustrerer dermed behovet for vegetasjonsrydding på strekningen. Foto: Marit Johansson

Kongevegen strekker seg opp på svaberget på Tingsvaet, og her er veggen nesten borte. Det er noe antydning til voll i nord, men ellers er veggen vasket bort. På et av informasjonsskiltene på Tingsvaet står det at det skal finnes gravrøyser her, men under befaring fant vi ingen synlige spor etter røyser. Navnet Tingsvaet, samt at det er kjent at gravrøyser ofte ligger i nærheten av eldre vegfar, tyder på at det kan ha vært et eldre vegfar på denne strekningen av Vårstigen. Betydningen av Tingsvaet bør undersøkes nærmere.

### **Tingsvaet–Drivstuesætra**

Ved den nordre delen av Tingsvaet blir kongevegen igjen tydelig, og det ligger en mur i nedkant av veggen med 2–3 omfar. Geir Paulsrud viser den fulle vegbredden på bildet, og synliggjør behovet for vegetasjonsrydding for å få frem den opprinnelige vegbredden. Vestre del av veggen er svært tilgrodd av vierkratt. Etter dette partiet fortsetter vi ned en godt bevart del av kongevegen, hvor veggen er bygget opp i vest og vegfundamentet er jevnt og flatt. Det vokser bjørk

i ytterkanten av veggen, og trær som vokser i og ved muren bør ryddes på strekningen.

Den jevne og godt bevarte strekningen opphører ved en bekk, hvor vi finner rester etter en stikkrenne. Veggen går i et bekkelignende vegfar, og her blir veggen mer krevende å gå. Kongevegens utstrekning blir utydelig i dette område og bredden er svakt markert. Vegfundamentet er også vasket bort enkelte steder og flere steder er det behov for å finne løsninger på vannproblematikken i veggen. Det er også utfordringer i forhold til utvasking av veggen, og det er mulig å fylle noen av de største hullene som har dannet seg i veggen.

Fortsetter vi nordover langs kongevegen kommer vi til en stikkrenne som er delvis bevart, men vannet har forandret retning og det har blitt en stor bekk som renner over veggen. En løsning for å bedre veggen her kan være å legge en helle eller eventuelt restaurere stikkrenna. Flere steder sør for Drivstuesætra er det utfordringer i forhold til



Ann Kristin Engh på Vårstigen. Foto: Marit Johansson



Ann Kristin Engh ved en bevart stikkrenne langs Vårstigen sør for Drivstuesætra. Foto: Marit Johansson

vann som renner inn i vegen. Vi ser spor etter flere stikkrenner, og det er omtrent 7–8 steder hvor det er behov for nye stikkrenner eller andre tiltak som kan lede vannet, som renner i og over vegen, ut av vegen. Vegen er likevel bred og lett framkommelig fram mot Drivstuesætra. Ved Drivstuesætra åpner skogen seg og flere tufter etter den tidligere sætra er synlig. Dette området kan med fordel ryddes ytterligere slik at det opprinnelige terrenget og siktlinjer til Drivdalen blir synlige fra setra. Seterområdet med de gamle tuftene kan også tilrettelegges til en rasteplass og generelt utbedres slik at stedet får en større opplevelsesverdi enn det det har i dag.

### Vårstigenes eldste trasé

Nord for Tingsvaet ligger det flere tufter som stammer fra gruvedriften i Drivdalen. Tuftene ligger på vestsiden av kongevegen, og det står et informasjonsskilt som omtaler bosettingen her. Vest for disse tuftene finner vi en eldre trasé av kongevegen. Strekingen som ligger i hellingen nord for Tingsvaet, strekker seg langs nordvestre side av myra som ligger nord for Tingsvaet, og fortsetter nord for myra, da tydeligere enn tidligere.

Vegtraséen vi finner nord for Tingsvaet og vest for den kjente turvegen på Vårstigen, er antagelig kongevegens første fase langs Vårstigen, trolig bygget av Peter Dreyer på begynnelsen av 1700-tallet. Som nevnt vet vi at kongevegen ble oppgradert til kjøreveg i tidsrommet mellom Christian Vs kongeferd i 1685 og Fredrik den IV kongeferd i 1704. Det kom en kongelig forordning om å utbedre kongevegene i 1687, men Peter Dreyer ble ikke tilsatt som generalvegmester før i 1700. Fra 1677 til 1700 var faktisk generalvegmesterembetet ubesatt, men det er ikke umulig at initiativ om å utbedre vegen kan ha kommet fra andre instanser (Paus 1966: 37). Hvis det imidlertid kun har vært gjennomført vegutbedringer på Vårstigen på beordring fra generalvegmesteren, må arbeidet ha vært utført mellom 1700 og 1704, noe som er et forholdsvis kort tidsrom.



*En del av kongevegens eldste trasé som ligger nord for Tingsvaet. Merk oppbyggingen av vegen foran på bildet. Foto: Marit Johansson*

Den eldste strekingen av kongevegen som vi finner vest for den yngre og mer kjente traséen, er svakt markert i terrenget, men stedvis likevel godt synlig på grunn av oppbygging, grøfter og skjæring. Enkelte steder forsvinner den fullstendig for så å bli synlig igjen lengre nord. Steiner og tørrmur, som utgjør vegens oppbygging og fundament, er synlig flere steder. Bredden på vegen er omtrent 3 meter. Vegen er stedvis hulvegspreget. Det er mulig å følge denne strekingen videre nordover fra myra, og den strekker seg omtrent parallelt med traséen fra siste halvdel av 1700-tallet, men den eldre traséen har flere kurver og svinger enn den yngre traséen.

Vegen er spesielt godt synlig og bred i et område hvor den heller svært bratt i en nordvendt helning. En slik helning må ha vært et krevende, om ikke nesten umulig, parti å forsere, spesielt for vogner. Vegbredden i den bratte helningen er omtrent



*Et svært bratt parti langs den eldste strekningen av kongevegen over Vårstigen som trolig ble anlagt mellom 1685 og 1704.  
Foto: Marit Johansson*

4–4,5 meter, og det er en tydelig oppbygging i vest og vegskjæring i øst. Oppbyggingen består av forholdsvis store steiner, noe som samsvarer med det som er antatt å være vanlig for den første fasen av kongevegen. Etter dette tydelige partiet, forsvinner vegen nesten fullstendig før den kommer frem igjen etter et myrlendt område, og vi kan følge den nesten helt fram til den yngste traséen (dagens turveg) sør for Drivstuesætra. Vegstrekningen er målt inn digitalt, men den bør ryddes, merkes og formidles, da dette er en forholdsvis ukjent strekning av den tidligste kongevegtraséen over Vårstigen.

#### **Drivstuesætra–Nestavollen**

Nord for Drivstuesætra strekker det seg en spesielt idyllisk og godt bevart strekning av kongevegen hvor vegen kommer tydelig fram, til tross for noe tilgroing. Før Vårstigåa kommer vi til et bratt parti av vegen og her har derimot

store deler av vegen blitt vasket bort. Det bratte partiet beviser hvordan det franske prinsippet ble overholdt på tross av topografi. Stigningen på vegen må ha gjort ferden vanskelig her. Stigningen fører også til problemer i forhold til vannsig, og vi ser hvordan vannet har gravd seg ned i vegen og gjort vegen hulvegspreget.

Noen meter sør for Vårstigåa kan vi se et eldre vegfar strekke seg oppover fra kongevegen i sydøstlig retning. Denne vegen som strekker seg sørover i overkanten av kongevegtraséen fra siste halvdel av 1700-tallet, kan være en eldre trasé av kongevegen, da anlagt av generalvegmeister Peter Dreyer på begynnelsen av 1700-tallet. Vegen er svakere markert enn den yngre traséen, men vi kan se en tydelig oppbygging i nedkant av vegen. Vegen leder til Søgardssætra, og det er en mulighet for at dette kan være en seterveg. Vegen strekker seg videre sør for setra, hvor



*Kristin Prestvold kommer ned fra vegen som kan være den eldste traséen av kongevegen (slutten av 1600-tallet/ begynnelsen av 1700-tallet) og møter Geir Paulsrud ved den yngste traséen (slutten av 1700-tallet). Krysset ligger rett sør for Vårstigåa. Foto: Marit Johansson*

det også ble funnet en stikkrenne og en tydelig oppbygging. Vegen bør undersøkes nærmere i en hovedprosjekt for å fastsette vegens alder og tidligere funksjon.

Nord for vegkrysset som skiller den yngste og den eldste traséen av kongevegen finner vi Vårstigåa som utgjør en større hindring langs Vårstigen. På grunn av det dype juvet ved elva, må det ha vært nødvendig med en bruovergang for å forsure denne elva. Tegningen av Auguste Mayer (1805–1890), med tittelen *Bru nær Drivstuen på Vårstigen* er antagelig en tegning av datidens bru over Vårstigåa. Tegningen er fra 1840/50-tallet. Som nevnt, vet man ikke når Vårstigen ble tatt i bruk eller når de første bruene ble bygd over bekker og elver langs Vårstigen, men vi vet at Fredrik IV med følge kunne kjøre hele Vårstigen med en tohjuls vogn i 1704. Brua over Vårstigåa og andre bekker og elver må derfor ha hatt en kjørbar standard i 1704.

Ved Vårstigåa er det flere brukar. Et brukar er synlig under dagens bru (se bildet på neste side),



*Tegning av kongevegen og brua over Vårstigåa på 1840- eller 1850-tallet av Auguste Mayer. Eier: Nasjonalmuseet*



men det er også spor etter et eldre brukar vest for brua. Dette brukaret er svakt markert i terrenget, men det er spor etter en oppbygd veg som fortsetter sør for brukaret. Vi kan derfor anta at det er to generasjoner bruoverganger ved Vårstigåa, mulig et fra den tidligste fasen (slutten av 1600-tallet/begynnelsen av 1700-tallet) og en yngre fase (siste halvdel av 1700-tallet) som vi finner rester av under dagens bru.

I dag er det en enkel bru over Vårstigåa. Det er usikkert når den ble anlagt, mulig på 50- eller 60-tallet. Brua er imidlertid i dårlig stand, og det foreslås å rekonstruere en bru over Vårstigåa etter veginstruksene fra 1700-tallet.

Mellom Vårstigåa og Tandsætra er det spor etter flere eldre tufter som er forholdsvis godt bevart. Det bør ryddes i områdene ved tuftene for å sikre videre bevaring av tuftene. Tandsætra er et annet område som kan ryddes slik at tufter og steingjerder kommer fram, samt for å gjenskape det åpne terrenget slik det var tidligere. En tilrettelegging av setra for en rasteplass, og en generell utbedring av området ved setra, kan gi en bedre opplevelse av stedet enn det har i dag.

Nord for Tandsætra kommer vi til Merrabekken, hvor det er anlagt en mindre bru. Denne brua er forholdsvis ny og uten behov for utskiftning. Etter Merrabekken faller terrenget bratt mot nord, og fram til Nestavollen finnes flere høye murer i nedkanten av vegen. Den første muren er omtrent 4 meter høy – jevn, stabil og forholdsvis godt bevart, selv om den har antydninger til utbulinger flere steder. I følge Ann Kristin Engh er den bygd opp av stein med lavere kvalitet, og utseende på muren kan tyde på at det håndverksmessige arbeidet er forholdsvis dårlig i forhold til murene på andre strekninger.

Når vi nærmer oss nedstigningen til Nestavollen møter vi igjen flere steder hvor det renner vann inn i vegen. Området er også svært vått og myrlendt, og det ligger en eldre og ødelagt kavlebru her. Den eldre kavlebrua bør skiftes ut slik at vegen



*Brukar under ny bru ved Vårstigåa. Foto: Matti Bernitz*

blir mer farbar over dette våte partiet. Kongevegen ender ved parkeringsplassen og rasteplassen på Nestavollen. På Nestavollen er det et eldre informasjonsskilt om kongevegen som bør oppgraderes. Skiltet er av samme type som skiltet ved Gammelholet.

#### **Tiltak delstrekning 6b Vårstigen fra Gammelholet–Nestavollen**

Tilstandsgrad for strekningen er vurdert til 2 og 3, da enkelte strekninger har store behov for oppgradering og sikring. Samtidig er det strekninger hvor det er mindre behov for tiltak. På strekningen mellom Gammelholet og Nestavollen består nødvendig tiltak av vegetasjonsrydding, drenering, restaurering og sikring av tørrmurer, rekonstruksjoner av bruer, nye kavlebruer,



*Oppstigning fra Nestavollen til Vårstigåa. Foto: Matti Bernitz*

rydding av stein fra vegbanen og rassikring, samt formidling og merking. Langs hele strekningen vil det være behov for vegetasjonsrydding i og ved vegen. Samtidig kan det være viktig å få fram gamle siktlinjer, da Drivdalen har lidd under sterk gjengroing de siste tiårene. Vegetasjonsryddingen vil gi en bedre oversikt over vegens og tørrmurenes tilstand.

Restaurering av tørrmurer er et annet prioritert tiltak, da murene er i ferd med, eller har kollapset, enkelte steder. Strekninger med spesielt behov for restaurering av murene finner vi for eksempel på strekningen fra Gammelholet til Tingsvaet. Her har det både rast ut stein, samtidig som det har rast stein ned på vegen og frem mot de ytre vegmurene, noe som har forårsaket skade. Det er viktig at vegetasjonsryddingen gjøres i samråd med spesialister på tørrmuring der trær vokser inn i muren.

På denne strekningen bør det oppføres nye bruer etter antikvariske prinsipper over Vårstigåa og Skåkbekken. Det er behov for en oppgradering av dagens brukar, spesielt over Vårstigåa, samtidig kan rekonstruerte bruer ha en stor formidlings- og opplevelsesverdi. Bruene bør istandsettes etter veginstruksene fra 1700-tallet.

I Drivdalen går det stadige steinras og steinsprang, og flere steder ligger det stein i vegbanen som bør fjernes. Samtidig kan det være viktig å sikre Vårstigen for å unngå nye ras. I forhold til merking, finnes det ingen merker med kongevegens logo på strekningen, og en god merking i samsvar med eksisterende pilegrimsmerker er viktig for å informere turgåere om kongevegen. Dagens informasjonsskilt har behov for oppgradering, og nye informasjonsskilt langs hele strekningen er en prioritert oppgave i hovedprosjektet.

En annet viktig tiltak på strekningen er å sikre og formidle den eldste traséen av kongevegen over Vårstigen. Traséen er lite kjent, og den bør ryddes, merkes og formidles. Et informasjonspunkt for denne traséen kan settes opp ved husfundamentene nord for Tingsvaet. Fra dette punktet kan turgåere ledes til kongevegstrekingen, som er synlig ved myra nord for Tingsvaet.

### 8.6.3 Delstrekning 6c Vårstigen fra Nestavollen–Hesthåggån

Vårstigen mellom Nestavollen og Hesthåggån starter fra sør ved nordenden av rasteplassen på Nestavollen. Utgangspunktet for turen er forholdsvis synlig like ved et informasjonsskilt om Vårstigen som står her. Informasjonsskiltet er av en annen type enn informasjonsskiltene ved utgangspunktene for Vårstigen mellom Gammelholet og Nestavollen, og trolig ble de satt opp av Statens vegvesen i forbindelse med istandsettingen av denne strekningen av kongevegen på 1990-tallet. Vegen fortsetter nordover fra informasjonsskiltet på en nyanlagt turveg som går øst for gården Nestavollen. Dette er en gruset veg som går langs berget på østsiden av Nestavollen til nordsiden av tunet hvor det står et treskilt som viser vegen til den sørlige Vårstigen. Kongevegen har antagelig gått gjennom tunet til gårdsbruket 61/1 Nestavollan og over det som i dag er et jorde sør for gårdstunet, men hverken ved tunet eller over jordet er det spor etter kongevegen i dag.

Den opprinnelige kongevegstraséen fortsetter nord for tunet på Nestavollan, hvor det er en forholdsvis bratt stigning. Vegen måler omtrent 3 meter i bredden, og det er en tydelig tørrmur på vestre side av vegen. Tørrmuren er stedvis i dårlig stand, og det er fare for fortsatt utglidning da muren er ustabil og har utbulinger flere steder. På en strekning på omtrent 50 meter vil det være behov for restaurering av tørrmurene. Andre tiltak på strekningen er vegetasjonsrydding, og det er flere trær som vokser i muren. Det bør ryddes forholdsvis breitt i dette området, og siktunneller



*Kristin Prestvold og Geir Paulsrud ved gården Nestavollan. Foto: Marit Johansson*

kan vurderes, da vegetasjonen er tett i lia ovenfor og nedenfor kongevegen.

Videre nordover langs traséen mellom Nestavollen og Hesthåggån renner det flere bekker i og over vegen, og det er et generelt problem med vann i området. I 2015 ble det iverksatt dreneringstiltak for å utbedre disse våte områdene. Tiltaket ble gjennomført i forbindelse med en istandsettelse av et utrast parti av kongevegen mellom Nestavollen og Hesthåggån.

Istandsettingstiltaket ble iverksatt av Statens vegvesen etter et ras på Vårstigen i 2014. Raset førte til at et lengre parti av kongevegen raste ut, og vegen ble vanskelig å forsere. Den berørte strekningen var omtrent 20–25 meter. Istandsettingstiltaket innebar ikke en rekonstruksjon av den tidligere vegen. Det ble satt opp en

forstøtningmur i ytterkant, og det ble gravd ut masser på innsiden av veggen for å gjøre vegbanen bredere (Statens vegvesen 2014). Tørrmuren ble bygd opp av stein fra området. Det ble drenert på oversiden av veggen, og anlagt en dreneringsgrøft gjennom veggen, hvor en helle ble lagt som en bruovergang (Norbeck ent. 2015). Tiltaket og gjenoppbygningen av veggen gjorde det igjen mulig å forsere dette partiet av kongevegen. I forbindelse med et hovedprosjekt kan det gjøres ytterligere tiltak på strekningen.

Nord for det utbedrete partiet kommer vi til en lengre strekning hvor oppbyggingen av veggen og tørrmuren er i god stand. Vegbanen er jevn og bred, og den opprinnelige utstrekningen på veggen er delvis tydelig. Enkelte steder er også veggen oppbygd på begge sider av veggen. Bredden på veggen er litt over 3 meter. Denne spesielt godt bevarte strekningen av kongevegen fortsetter helt fram til det høyeste punktet på strekningen, hvor det er en turpost i dag. Det er behov for vegetasjonsrydding på strekningen frem til turposten, da det er tett vegetasjon langs kongevegen på begge sider, og lite sikt til Drivdalen.

Like nord for en tverrgående steinstreng ved kongevegen, strekker det seg et parallelt vegfar på nedsiden av kongevegen, som er i bruk som tursti i dag, ned mot E6 nord for Nestavollen. Vegfarete er antageligvis en eldre trasé av kongevegen, trolig anlagt på begynnelsen av 1700-tallet av generalvegmeister Peter Dreyer. Det antas at en eldre strekning av kongevegen ble lagt på utsiden av berget, ned mot Driva, like nord for Nestavollen. Akvarellen av Christian VIs kongeferd over Vårstigen i 1733 malt av Jacob Fosie, kan illustrere akkurat dette partiet av kongevegen, da akvarellen viser på samme måte hvordan veggen langs Vårstigen er lagt utenfor berget (Geir Paulsrud, muntlig meddelelse). Vegstrekningen som går i overkanten av den eldre traséen mot gården Nestasvollan, og gjennom tunet på gården, er da trolig en yngre generasjon



*Nylig restaurert del av kongevegen nord for Nestavollen.  
Foto: Marit Johansson*

av kongevegen, mulig anlagt av Nicolai Fredrik Krogh på slutten av 1700-tallet.

Den eldre kongevegstrekningen som går ned mot E6 er i dag svært gjengrodd, og oppbyggingen er forholdsvis atypisk i forhold til andre og yngre partier av kongevegen. Oppbyggingen av veggen består av store steiner, og kan ligne mer på steingjerder. I søndre del av veggen, hvor den heller forholdsvis bratt ned mot E6, synes vegbanen mer ryddet for stein enn anlagt. Det er store steiner, delvis som en ur, både i overkant og nedkant av veggen. Likevel synes enkelte steder av oppbyggingen murt, og noen partier har et mer typisk kongevegpreg, hvor vi kan se en tydelig og jevnt oppbygd vegbane. I den nordlige enden av denne eldre vegstrekningen, hvor den møter den yngre strekningen av kongevegen og turvegen, kan vi se to forskjellige faser av den eldre veggen, da to traséer er synlige i nedkant av veggen.

Som nevnt er kongevegen, som brukes som



*Kristin Prestvold og Geir Paulsrud på kongevegen nord for Nestavollen. Foto: Marit Johansson*



*En eldre trasé av kongevegen som går fra den yngre traséen av kongevegen og dagens turveg ned mot E6. Foto: Marit Johansson*

turveg i dag, i forholdsvis god stand sør for det høyeste punktet, hvor det finnes en turpost i dag. Fra det høyeste punktet på strekningen er det et fint utsiktspunkt utover Drivdalen, og det kan vurderes å anlegge en rasteplass med benker her. Nord for turposten og fram til Hesthåggån vil det være større behov for istandsettingstiltak. Nord for turposten heller terrenget etter hvert forholdsvis bratt mot nord og det er flere partier med spesielt høye tørrmurer. Tørrmuren er i forholdsvis god stand, men det er behov for istandsettingstiltak, da flere forholdsvis store bjørketrær vokser i muren enkelte steder. Disse bør fjernes i samråd med profesjonelle tørrmurere.

Enkelte steder er det også vannproblematikk, med fuktige partier og små bekker som renner over vegen. I dette området vil det derfor være behov for drenering og grøfting, samt anleggelse av heller over noen av bekkene. I nordre del av strekningen, mot E6, er det spesielt sterk tilgroing og her er det behov for omfattende vegetasjonsrydding. Vegstrekningen møter E6 ved



Nærbilde av tørrmuren opp Hesthåggåkleiva. Foto: Matti Bernitz

Hesthåggån på østre side av vegen, og turgåere må derfor krysse E6 for å komme til rasteplassen/parkeringen på Hesthåggån. Overgangen er uheldig og farlig, da det er høy fart på E6. Det bør derfor gjøres tiltak for å sikre en tryggere overgang fra kongevegen til parkering og rasteplassen ved Hesthåggån.

#### **Tiltak delstrekning 6c Vårstigen fra Nestavollen–Hesthåggån**

Tilstandsgraden på strekningen er vurdert til 2. Strekningen har mange av de samme oppgraderingsbehovene som strekningen fra Gammelholet til Nestavollen. Nødvendige tiltak er vegetasjonsrydding, restaurering og sikring av tørrmurer, grøfting og drenering, nye heller, samt merking og skilting. Det er imidlertid mindre behov for rydding av stein fra vegbanen og rassikring på denne strekningen, men som på den søndre strekningen av Vårstigen, vil det først og fremst være viktig å gjennomføre en omfattende vegetasjonsrydding. Strekningen

er strekt bevokst og ikke ryddet på samme måte som Vårstigen fra Gammelholet til Nestavollen. Vegen er heller ikke like mye brukt som den søndre strekningen av Vårstigen, noe som bidrar til tilgroingen.

Mellom Nestavollen og Hesthåggån er det behov for å lede vannet ut av vegen, lage nye stikkrenner eller legge kloppsteiner/heller. På strekningen ned mot Hesthåggån vil det også være behov for restaurering av tørrmurene. Enkelte steder vokser det store bjørketrær i muren og ved muren, og disse bør ryddes med stor forsiktighet, da det er fare for at muren kollapser hvis trærne fjernes. Restaurering av muren og rydding bør utføres samtidig slik at muren ikke kollapser på grunn av vegetasjonsryddingen. På strekningen er det ingen merking av kongevegen, og hele strekningen bør derfor merkes med kongevegens logo. I tillegg bør eksisterende informasjonsskilt oppgraderes i henhold til øvrig informasjonsdesign og utforming på kongevegen.



*Tørrmurte partier av kongevegen opp Hesthåggåkleiva som viser behov for vegetasjonsrydding og vedlikehold.  
Hans-Jacob Dahl viser et utrast parti av tørrmuren på bildet til høyre. Foto: Matti Bernitz (bildet til venstre) /Marit Johansson*



*Vårstigen ved Hesthåggåkleiva. Foto: Matti Bernitz*



Kongevegen med Drivstua i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson

## 8.7 Parsell 7 Hesthåggån–Engan, Oppdal kommune, Trøndelag fylke

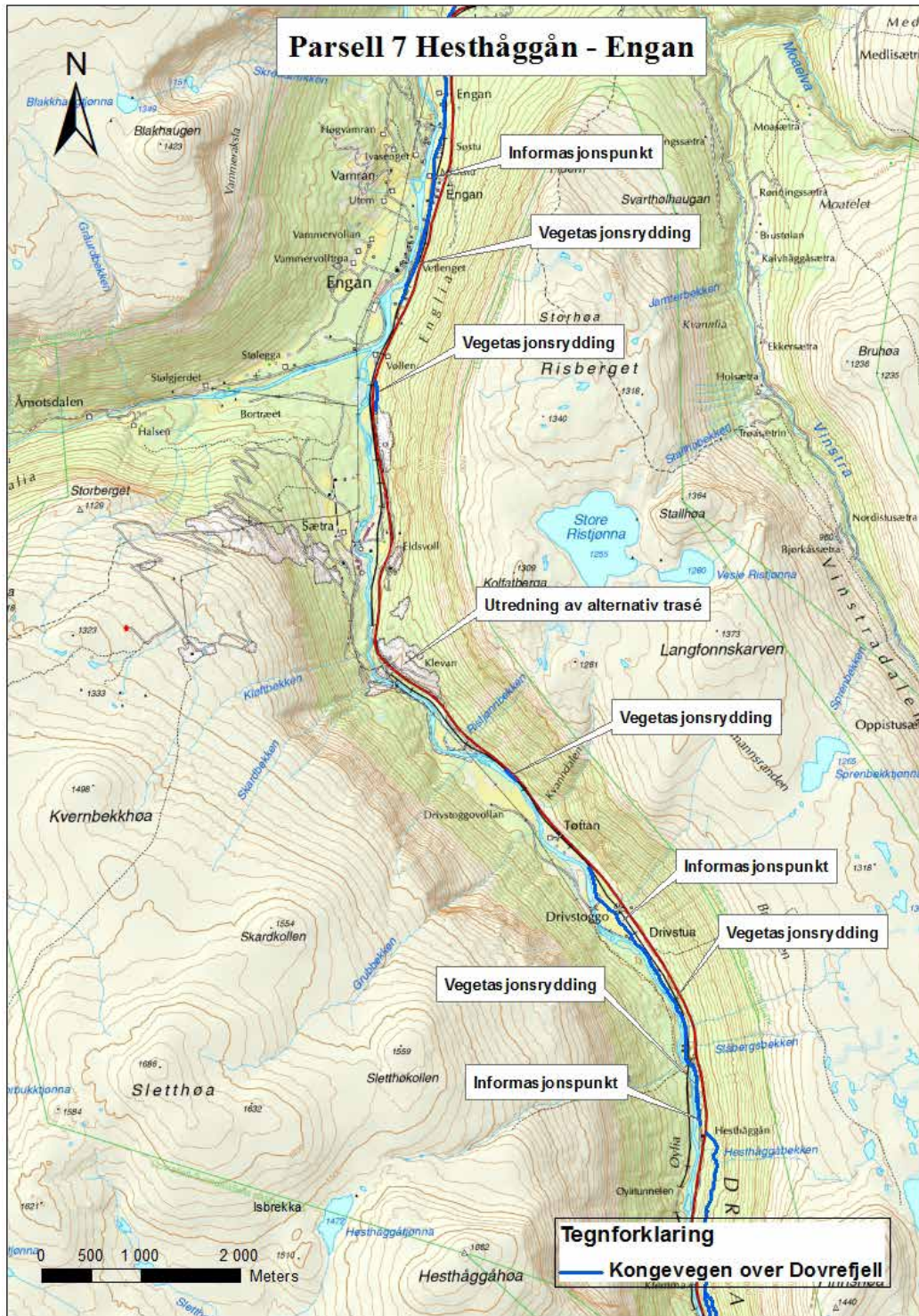
Strekningen mellom Hesthåggån og Engan strekker seg langs østsiden av Driva, først gjennom stasjonsmiljøet ved Drivstua jernbanestasjon før Drivstua fjellstue. Drivstua har vært en av de fire opprinnelige fjellstuene over Dovrefjell, omtalt i kilder fra 1200-tallet (Sletbak 1977: 59). Kongevegen gikk gjennom tunet på Drivstua, og fremdeles kan vi se kongevegens løp forbi Drivstua ved en lang rekke stabbesteiner nord for tunet. I dag er Drivstua et aktivt gårdsbruk med et gårdstun som er godt bevart. Nordover på strekningen kommer vi til skiferbruddet på Oppdal, og kongevegen forsvinner et lengre stykke før vi finner den igjen ved Vollen og senere ved Engan. Engan er et levende gårdsmiljø med flere gårdsbruk som fremdeles er i drift. Tidligere

var det en jernbanestasjon på Engan, men jernbanestasjonen er flyttet.

### 8.7.1 Delstrekning 7a Hesthåggån–Tøftan

Registreringen av denne delstrekningen starter fra rasteplassen ved Hesthåggån og fortsetter på den gamle riksvegen som strekker seg langs Driva på østre side. I følge Geir Paulsrud, følger kongevegen (Nicolai Fredrik Kroghs veg) og riksvegen samme trasé fram til Drivstua fjellstue, men det er trolig enkelte steder hvor hovedvegen eller riksvegen er blitt lagt i en annen trasé. Før jernbaneundergangen ved Hesthåggån, er det trolig en strekning av kongevegen som ligger mellom den asfalterte hovedvegen/riksvegen og Driva. Den korte vegstrekningen er markert med to stabbesteiner på vestre side av vegen, hvor den også er oppbygd. Vegen måler litt over 4 meter i bredde, noe som samsvarer med kongevegens normale bredde.





Kartutsnitt som viser Parsell 7 Hesthåggån – Engan, med tiltaksbehov avmerket på kartet.

Den gamle riksvegen er kun i bruk som adkomstveg til noen av husstandene langs strekningen, og består av en delvis asfaltert og delvis gruset veg. Vegbredden er omtrent 5 meter, men det er vanskelig å fastslå på grunn av sterk vegetasjon i kantene av vegen. Vegetasjonen gjør det også vanskelig å finne spor etter den gamle kongevegen i sidene av vegen. Der det er mulig preges vegen av rette strekninger, med noen



*En kort strekning av kongevegen som ligger mellom Driva og riksvegen ved Hesthåggån. Foto: Marit Johansson*

svinger. Vegen slynger seg under jernbanen på et punkt nord for rasteplassen ved Hesthåggån, noe som trolig er en omlegging i forbindelse med jernbanen. Nord for jernbaneundergangen er det flere driftsboliger som er bygget i forbindelse med jernbanen og stasjonen på Drivstua.

Nord for driftsboligene ble det funnet en stikkrenne i jordkanten øst for riksvegen. Stikkrenna ligner andre som er funnet på kongevegen, og det kan tyde på at den gamle kongevegen går parallelt med riksvegen her. En etterregistrering i oktober 2017, da det var mindre vegetasjon i området, kunne fastslå at det trolig er en strekning av kongevegen som strekker seg langs et jorde mellom jernbanelinja og riksvegen ved Hesthåggån.

#### ***Kongevegen ved Drivstua fjellstue***

Kongevegen går i samme trasé som den tidligere riksvegen videre nordover fra Hesthåggån langs Driva, forbi nok en driftsbolig før Drivstua stasjon og senere fram til Drivstua fjellstue. Før Drivstua er det en forhøyning og en jernbaneovergang



*Driftsbolig på Hesthåggån med kongevegen og riksvegen til venstre. Foto: Marit Johansson*



Bilde av Drivstuen skystasjon i 1875/76 med kongevegen som går gjennom tunet.  
Foto: Knud Knudsen/Universitetsbiblioteket i Bergen

som leder til E6. Omleggingen av vegen over jernbanen sør for Drivstua ble gjennomført i 1942, ifølge lokale kilder, trolig av okkupasjonsmakten. Kongevegen har imidlertid antagelig strukket seg rett frem over jordene mot Drivstua fjellstue. Nord for jernbaneovergangen finner vi adkomstvegen inn til Drivstua, og trolig er dette et parti av den gamle kongevegen.

Drivstua drives i dag som et aktivt gårdsbruk, og tunet er godt bevart og opplevelsesverdig. Drivstua fjellstue er den nordligste av de fire opprinnelige fjellstueene over Dovrefjell. Fjellstuas funksjon som skystasjon for reisende nevnes allerede i historiske kilder fra 1200-tallet, og Drivstua var en viktig skystasjon frem til 1900-tallet. I reiseskildringen fra Christian VIs reise over Dovrefjell i 1733 er det også skildret hvordan kongen med følge besøkte Drivstuen etter den farefulle ferden over Vårstigen.

Som de andre fjellstueene, ble Drivstua rammet av krigstaktikken i forbindelse med Armfeldts armé i 1718, noe som førte til at hele gården ble fullstendig nedbrent (Steinsland 2014). Alle bygninger på tunet er derfor yngre enn dette. I dag er hele firkanttunet på Drivstua med bygninger fredet (id-nummer 86017), og i begrunnelsen for fredningen trekkes det blant annet frem at kulturmiljøet ved Drivstua utgjør en del av landets samferdselshistorie.

Kongevegen har gått rett gjennom tunet på Drivstua, og hovedvegen og senere riksvegen gikk gjennom tunet helt fram til 1942, da vegen ble lagt i en trasé øst for tunet, slik E6 gjør i dag. Nord for tunet er sporene etter kongevegen tydelige, der den er markert med en lang rekke med stabbesteiner i vegkanten mot Driva (se bildet på neste side). Østre side av vegen er ikke definert på grunn av et jorde og et gjerde som

strekker seg parallelt med vegen. Vegbredden fra stabbesteinene til gjerdet er 4, 20 meter, noe som kan bety at gjerdet følger den østre kanten av vegen, da bredden passer med normal vegbredde for kongevegen. Vegbanen er preget av gress, og det er flere sauetråkk som strekker seg langs vegstrekningen. Stabbesteinene opphører ved jernbaneundergangen som ligger i enden av det nordre beitet på Drivstua. Etter dette er kongevegens løp nordover svært usikkert.

Parallelt med Driva går det en vegbane nordover mot Tøftan gård, men den virker nyanlagt. Eieren av Tøftan gård forteller at hans far la steinene der for å hindre at Driva flommet over jordene. En steinstreng fortsetter imidlertid etter dette som ser ut som en vegtrasé. Nordover mot Tøftan kan man se antydningene etter en vegtrasé som forsvinner ved et jord like sør for tunet på Tøftan. Grunneier forteller at han har pløyd jordet syd for gårdstunet, der antydningen til vegen eller steinstrengen opphører. Det kan være at kongevegen har strukket seg mot dagens tun på Tøftan, men dette er kun en tilfeldighet, da

gården ble flyttet i forbindelse med anleggelsen av jernbanen i 1921. Nord for gårdstunet på Tøftan er det et sauebeite i dag, og her ble det ikke funnet noen spor etter kongevegen. Det eneste som vekker nysgjerrighet er en steinlagt stikkrenne nordøst for beitet, som kan være en stikkrenne fra kongevegen. Som bildet på neste side viser, har kongevegen antagelig strukket seg forbi østsiden av Tøftan, der gården lå opprinnelig.

#### **Tiltak delstrekning 7a Hesthåggån–Tøftan gård**

Strekningen mellom Hesthåggån og Tøftan gård vurderes til tilstandsgrad 2. Aktuelle tiltak vil hovedsakelig være knyttet til merking, formidling og vegetasjonsrydding. Store deler av kongevegen på denne strekningen går på eksisterende veg, tidligere riksveg som i dag brukes som adkomstveg til privatboliger ved Drivstua. Det er imidlertid noen strekninger av kongevegen som enten går parallelt med denne vegen, eller som slynger seg ut fra vegen. Her ser vi hvordan kongevegen, som senere ble hovedveg og riksveg, har gjennomgått forbedringstiltak.



*Kongevegen med stabbesteiner langs vestre vegkant mot Driva. Jernbanen kan skimtes i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson*



Gården Tøftan ved hovedvegen, og trolig den gamle kongevegen, i 1915 før gården ble flyttet på grunn av anleggelsen av jernbanen i 1921. I bakgrunnen synes hovedvegen da den gikk gjennom tunet på Drivstua. Foto: Anders Beer Wilse/ Nasjonalbiblioteket

Disse strekningene av kongevegen bør ryddes og sikres slik at strekningene bevarer. Et generelt viktig tiltak på strekningen vil være merking av vegen med kongeveglogoen, slik at det blir gjort kjent at vegen gjennom Hesthåggån frem til Drivstua opprinnelig har vært en del av kongevegen. Likeledes kan det være aktuelt å sette opp et informasjonsskilt ved rasteplassen på Hesthåggån, både med tanke på Vårstigen og kongevegen gjennom Hesthåggån og Drivstua. Drivstua kan være et annet aktuelt område for et informasjonsskilt, men eventuell merking og formidling av kongevegen ved Drivstua gård må gjøres i samarbeid med dagens eiere av gården.

### 8.7.2 Delstrekning 7b Tøftan–Engan

Etter Tøftan er det få spor etter kongevegen på grunn av nye vegløp, jernbanetrasé og skiferbruddet på Klevan, som har gjort store inngrep i terrenget. Det er imidlertid en kortere strekning av kongevegen som ligger i et område mellom jernbanelinja og Driva, nord for Tøftan. På denne bevarte strekningen av kongevegen ble det funnet to hellelagte stikkrenner som er godt bevart. Strekningen er også markert ved en lengre linje med stabbesteiner som strekker seg ut fra jernbanetraséen, parallelt med Driva. Stabbesteinene står i nedkant av vegstrekningen. Det er vanskelig å anslå hvor strekningen går



Stabbesteiner på strekning nord for Tøftan. Skiferbruddet på Klevan kan skimtes i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson

videre, da den forsvinner gradvis mot nord, men antagelig er den omtrent 150–300 meter. Bredden på veggen er også vanskelig å fastslå, da vegens utstrekning i øst er svakt markert og mulig tatt av jernbanelinja. Like nord for Tøftan, langs østsiden av E6, står det en milestein fra den gamle hovedvegen, som er av samme type som milesteinen ved Grønnbakken og Rise. På milesteinen på Grønnbakken står årstallet 1835.

I dag går det en anleggsveg gjennom skiferbruddet, som kan følge samme trasé som deler av riksvegen, og da også mulig kongevegen. Veggen strekker seg fra rasteplassen på østsiden av E6, nord for Tøftan, og fortsetter gjennom steinbruddet til den kommer ned mot E6 og forsvinner inn i steinhaugene sør for huset på Vollaenget. I sør er veggen svært forstyrret på grunn av skiferbruddet, og det ser mest ut som dette er en nyanlagt anleggsveg. Videre nordover er det imidlertid mulig at anleggsvegen følger den tidligere riksvegen, og kanskje også kongevegen, men dette er svært usikkert. Sør for Vollaenget er den tidligere riksvegen mer markert, som en asfaltert veg. Et fotografi, som er tatt av fotograf Axel Lindahl på 1880- eller 1890-tallet, viser antagelig en strekning av hovedvegen over åsen ved Klevan.



Foto av dagens anleggsveg i skiferbruddet på Klevan, med Sæterfjellet i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson

Fotografiet av Axel Lindahl viser også hvordan skifersteinen ble brukt som stabbesteiner i dette området, noe som er naturlig siden veggen strekker seg gjennom det som i dag er skiferbruddet ved Klevan. Utsikten fra dagens anleggsveg i skiferbruddet kan være den samme strekningen som vises på bildet over. Det er imidlertid fylt på store masser med stein som gjør at det ikke er noen spor etter tidligere vegfar her.

Ved Vollen gård er det en bevart strekning av kongevegen øst for E6. Strekningen kommer fram ved den nordligste steinhaugen i skiferbruddet, nord for et forlatt hus (59/4 Skogheim). På grunn av de store steinhaugene som ligger ved kongevegens østre side har det falt store steiner ned på den sørligste delen av kongevegstrekningen, og



Vegstrekning ved Klevan anno 1880/90 med Sæterfjellet i bakgrunnen. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalt bibliotek

strekningen står i fare for å bli fullstendig tildekket av stein. Kongevegen strekker seg nordover langs steinhaugen, mot en grind som leder inn til beitet som tilhører Vollen gård. Før grinda, er vegen tydelig oppbygd i nedkant, og en forholdsvis bevart tørrmur kommer til syne enkelte steder. Vegfundamentet er preget av gress, og ellers er det forholdsvis tilvokst rundt vegen. Vegbredden, sør for grinda inn til beitet, er omtrent 5 meter.

Kongevegen fortsetter nordover parallelt med E6, nord for grinda og over beitet. Her er vegen svakt markert, men synlig. På en del av vegen kan vi se en oppbygging av tørrmur i vestre kant, og en skjæring i østre kant. Det er også antydning til voller. Vegen blir tydeligere i den nordlige enden av beitet, da den går mellom to bergnabber. Her er det grøfter på begge sider, spesielt tydelig er grøften i østre side. Bredden på vegen over

beitet måler omtrent 4 meter fra ytterkanten av oppbyggingen til vegskjæringen.

Kongevegen svinger lett mot vest i den nordre enden av beitet ved Vollen, før den forsvinner under dagens trasé av E6, men vi finner den igjen på vestre side av E6 og jernbanen ved Engan. Her er den i bruk som privat adkomstveg til eiendommen 56/13 Elvatun. Antagelig fortsetter vegen fra boligen og sørover, men det er vanskelig å få oversikt over traséen i sørlig retning på grunn av et jorde hvor det er et grisebeite i dag. Flere stabbesteiner langs vestre side av vegen, nord for privatboligen, forteller oss imidlertid at dette er den gamle kongevegen som strekker seg i rett linje nordover mot Enganvegen. Vegstrekningen mot den private eiendommen er preget av grus og noe gress, men fortsetter som en asfaltert veg ved Enganvegen og nordover mot Isbrekka.



Bilde av Engan fra 1880- eller 1890-tallet, med hovedvegen som da gikk gjennom bygda. Kongevegen har trolig fulgt samme trasé. Foto: Axel Lindahl/Nasjonalbiblioteket

Enganvegen er en bevart trasé av kongevegen som har hatt mange faser, først som kongeveg og senere som hovedveg før den ble en del av riksveg 50 fra 1931. I dag er det en bygdeveg og sideveg til E6 som ligger øst for Enganvegen. Engan er en liten bygd som ligger langs den østre siden av Driva, og området langs Enganvegen er preget av flere gårdstun, enger og åkre. Langs vegen ligger gårdene 58/4 Vetlenget, 57/1 Søsto, 58/1 Søgard og 58/2 Midtstoggo, og trolig har de tre sistnevnte eksistert i kongevegens periode da alle går tilbake til 1600-tallet og tidligere (Bjørkås 2006). Engan var i en periode bosatt av jernbanearbeidere som jobbet med anleggelsen av jernbanen i Drivdalen på 1920-tallet. Senere gikk jernbanearbeiderne over til skiferindustrien, og ble boende i området.

En tørrmur med stabbesteiner er synlig i østsiden av vegen nord for Vetlenget, men dette er en adkomst-

veg til den tidligere jernbanestasjonen som lå på Engan. Engan stasjon ble åpnet i 1921 og nedlagt i 1971. Stasjonen ble senere flyttet, og i dag er det bare driftsboligen som tilhørte stasjonen, som står igjen. Strekningen som går gjennom Engan møter E6 nord for Magalaupet. På kongevegens



Kjell Haugland på kongevegen ved Vollen, med skiferbruddet i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson



strekning gjennom Engan er det ingen andre spor etter den gamle kongevegen, som tørrmurer eller stabbesteiner, men registreringstidspunktet (juli) gjorde det også vanskelig å se eventuelle vegrelaterte kulturminner, da det var svært tett vegetasjon.

Som en sideveg til Enganvegen syd for Driva, er det en veg vestover med bru over Driva, som leder inn mot Åmotsdalen. Sør for brua, på vestre side av elva, er det et større brukar etter den eldre brua her. Bildet under, som er tatt av Axel Lindahl rundt 1880/90, viser trolig denne eldre brua over Driva ved Engan.

#### **Tiltak delstrekning 7b Tøftan–Engan**

Strekningen mellom Tøftan og Engan vurderes til tilstandsgrad 2 og 3 da enkelte deler av kongevegen ligger marginalt til og står i fare for

forsvinne, samtidig ligger deler av kongevegen under eksisterende veger, som gjennom Engan. På denne strekningen er det flere korte bruddstykker av kongevegen, og store partier av kongevegen er også tapt. Aktuelle tiltak på strekningen vil være merking, formidling og sikring av marginale strekninger. Engan vil være et egnet sted for formidling. Spesielt utsatt er strekningen ved skiferbruddet på Vollaenget, nord for eiendommen 59/4 Skogheim, hvor store steinmasser er i ferd med å tildekke kongevegen. Det kan være aktuelt å rydde stekningene nord for Tøftan og sør for Engan, ved eiendommen 56/13 Elvatun. I området ved skiferbruddet på Klevan er kongevegen helt borte, og området er vanskelig å forsere for fotgjengere. *Denne strekningen gir en spesiell utfordring i forhold til å gjøre kongevegen til en sammenhengende turveg, og her må det utredes en alternativ turveg.*



Bru over Driva ved Engan. Bildet er fra 1880/90. Foto: Axel Lindahl/Nasjonallbiblioteket



Kongevegen ved Rise, vest for gården Ekrann, med Lo og Oppdal i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson

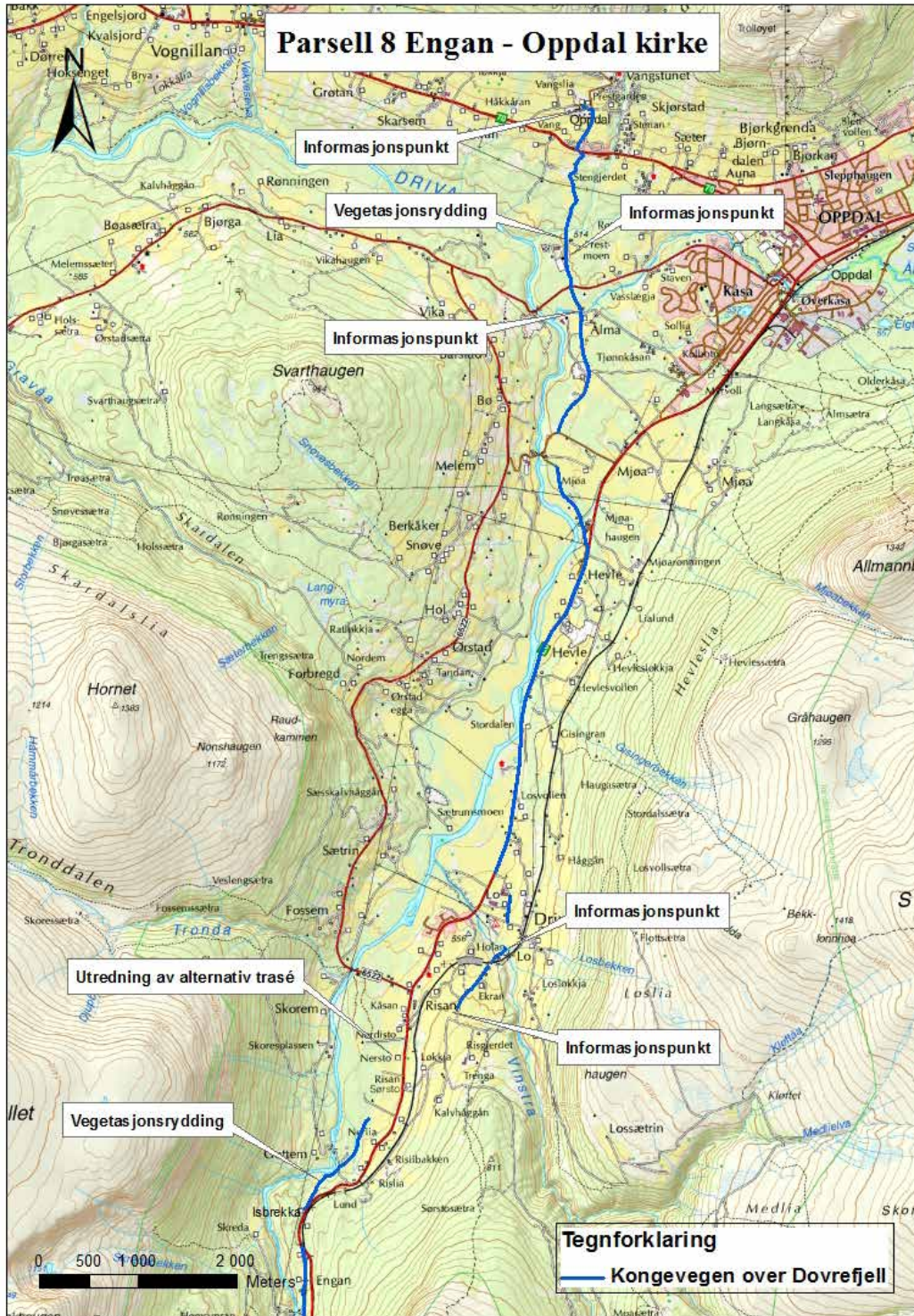
## 8.8 Parsell 8 Engan–Oppdal kirke, Oppdal kommune, Trøndelag fylke

Kongevegen mellom Engan og Oppdal kirke strekker seg først gjennom den nordre delen av Drivdalen, hvor dalen er vid og landskapet er preget av spredte gårdstun, beitmarker og åkre, før den går inn mot Mjøa og Álma, og til slutt Oppdal kirke i Vangslia på Oppdal. Strekningen er på omtrent 14 km. Kongevegen går først ned mot Driva ved Isbrekka, og skal senere ha skrådd opp jordene til Rise og det tidligere klyngetunet som lå på Rise, omtrent 300 meter nordvest for gården Ekrann. Nord for Ekrann krysser kongevegen Vinstraelva før Lo, og fortsetter i samme trasé som dagens E6 frem til Mjøa. Videre nordover fortsetter kongevegen på en bygdeveg fram til Álma. På Álma lå det et bygdesenter som vokste fram på grunn av kongevegen (Bjerkås 2006: 15). Kongevegen går videre langs hele den vestre langsiden av gravfeltet på Vang. På Vang finner vi rundt 900 gravhauger fra jernalder. Oppdal kirke ligger ca. 500 meter nordvest for Vangfeltet.

### 8.8.1 Delstrekning 8a Engan Vinstraelva

Fra den nordre enden av strekningen ved Engan og fram til Isbrekka, er kongevegen tapt, eller følger samme trasé som dagens E6. Fra Isbrekka har vi derimot en intakt strekning av kongevegen som strekker seg nordover fra huset på eiendommen 56/26 Isbrekka. Vegstrekningen er også merket som kongevegen ved Isbrekka. Vegen heller ned mot Driva, og er oppbygd i nedkant (vest) med en tørrmur som måler mellom 0,5–1 meter i høyde. Bredden på vegen er omtrent 4 meter. I dag er dette en traktorveg, som brukes som adkomstveg til flere jorder som ligger ved Driva. Vegen er merket som tur og sykkelveg. Vegdekket består av grus og gress, og generelt er det svært tilgrodd langs vegen. Det bør derfor ryddes langs vegen slik at vegtraséen og oppbyggingen kommer tydeligere fram.

Kongevegen heller forholdsvis bratt ned mot Driva fra Isbrekka, og fortsetter parallelt med Driva fram mot krysset ved Gottesvegen. På grunn av den bratte hellingen på vegen er det blitt flere dype spor i vegen, og det er høye voller i det bratteste



Kartutsnitt som viser Parsell 8 Engan–Oppdal kirke, med tiltaksbehov avmerket på kartet.



*Kongeveggen nord for Isbrekka med synlig tørrmur. Foto: Marit Johansson*

partiet, på begge sider av veggen. På det nederste punktet av veggen, der veggen gjør en sving, er det dannet seg en stor dam, og det kan være behov for dreneringstiltak eller en stikkrenne her. Stedvis er det mulig å se at veggen er bygd opp i nedkant. Veggen er merket med et skilt ved Isbrekka som viser at dette er den gamle kongeveggen (se bildet over), men her bør det også skilles med logoen for kongeveggen.

På nordsiden av Gottesvegen, som leder til gården Gottem, finner vi en oppbygd veg som leder mot flere beiter. Veggen opphører imidlertid ved beitet, men blir synlig igjen nord for det første beitet. Her er det svært vått og myrlendt, og det som antas å være kongeveggen er kun synlig fordi vegbanen har vært ryddet. Vegetasjonsryddingen skyldes antagelig skiløypa som er anlagt her.

Fortsetter vi nordover gjennom det myrlendte partiet kommer vi til et nytt beite hvor det er få spor etter kongeveggen, men nord for dette beitet kommer det frem en tydelig strekning av kongeveggen. Strekningen viser et veglegeme

som er tydelig oppbygd, har en jevn vegbane og en klart markert grøft i vestre side av veggen. Det er en synlig tørrmur i vestre side av veggen som er mellom 0,5 til 1 meter bred. Vegbanen måler omtrent 5 meter fra ytterkanten av muren til grøften. Går vi videre langs denne strekningen, er det en tørrmurt oppbygging av veggen på østre side. Veggen fortsetter med en synlig vegbane i nordlig retning til den blir brutt av et gjerde og senere innmark på Nerlia.



*Kongeveggen mellom Driva og innmarka på Nerlia. Foto: Marit Johansson*



*Lidarscanning som viser kongevegen som går inn mot innmarka på Nerlia. Kongevegen er pløyd bort videre opp mot Rise.*

Vegen som strekker seg over Gottesvegen og i nedkanten av innmarka på Nerlia, er godt synlig på lidarscanningen (se bildet over). Lidarscanningen viser også hvordan kongevegen er brutt ved gjerde på nedsiden av jordene på 52/9 Nerlia. Kongevegen er brutt helt fram til gården 49/1 Ekrann på Rise. Det var ved hjelp av lidarscanningen vi fant denne strekningen av kongevegen, da det var nærmest uframkommelig sør for vegstrekningen. På folkemunne omtales

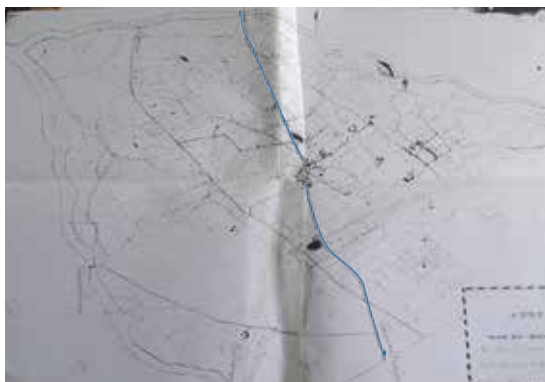


*Jon Olav Ekrann viser hvor kongevegen har skrådd over innmarka ved Nerlia og Nersto før Rise. På bildet kan vi se E6 som går gjennom Drivdalen. Utsikt nordover i Drivdalen. Foto: Marit Johansson*

området, ved kongevegen på østsiden av Driva ved gården Gottem, som Kongssletta.

Det har vært antatt at navnet Kongssletta kan stamme fra bruken av området som beite og hvilested for hestene langs kongevegen. Her kunne hestene gresse i den gressklede skogsbunnen, og drikke fra den naturlige vannkilden som Driva utgjør. Samtidig er det nok en indikasjon på at strekningen er en del av kongevegen. Lokal kunnskap om hvor kongevegen har gått, har levd videre i lokalmiljøet på Rise. Jon Olav Ekrann, tidligere eier av gården Ekrann, kunne informere oss om at kongevegen har gått fra Gottesvegen, langs Driva i nedkant av innmarka til gården Nerlia, før den skrådde over innmarka ved gårdene Nerlia, Nersto og Sørsto før Kvestesberget, og videre i nordøstlig retning mot Rise, og gjennom klyngetunet på Rise, før Ekrann. Det er ingen synlige spor etter denne strekningen av kongevegen i dag.

Kongevegen skal ha strukket seg over en knaus som går under navnet Kvestesberget før Rise.



*Kart over Rise fra 1862/1863 som viser kongevegen (merket som blå linje) som strekker seg gjennom klyngetunet på Rise før Vinstraelva. Kartet er en kopi som er i privat eie. Opprinnelige kilde er ukjent.*

Ved Kvestesberget er det i dag et beite for kyr, og området er oppturket. Ved befaring ble det ikke funnet noen synlige spor etter kongevegen, men området bør befares igjen i løpet av våren eller høsten, da det er mindre vegetasjon.

Jon Olav Ekrann var også behjelpelig med kart et fra 1862/1863 som viser området på Rise før innmarksutskiftningen som fant sted i løpet av 1860-årene (Bjerkås 2006:244). Før innmarksutskiftningen var det et klyngetun på Rise, hvor alle gårdsbrukene var samlet. Etter utskiftningen ble gårdene spredt på ulike tun slik de ligger i dag. Klyngetunet på Rise skal ha ligget sør for Håmmersberget eller sørøst for dagens plassering av gården Megarden ifølge utskiftningskart fra 1862/1863 (Bjerkås 2006: 291, Hoel i Bøgda vår 2002: 51). I dag kan vi kanskje ane den tidligere bosettingen som har ligget i dette området ved det lyse og korte gresset som vokser på nedsiden av vegen mellom avkjøringen til Vinstradalen og avkjøringen til Ekrann.

Det tidligere klyngetunet på Rise er markert på kart fra 1820 og 1862/1863, og begge kartene viser hvordan vegen har strukket over innmarka ved Nerlia, Nersto og Sørsto før Kvestesberget og det daværende klyngetunet på Rise. Klyngetunet på Rise lå sørvest for dagens plassering av Ekrann.

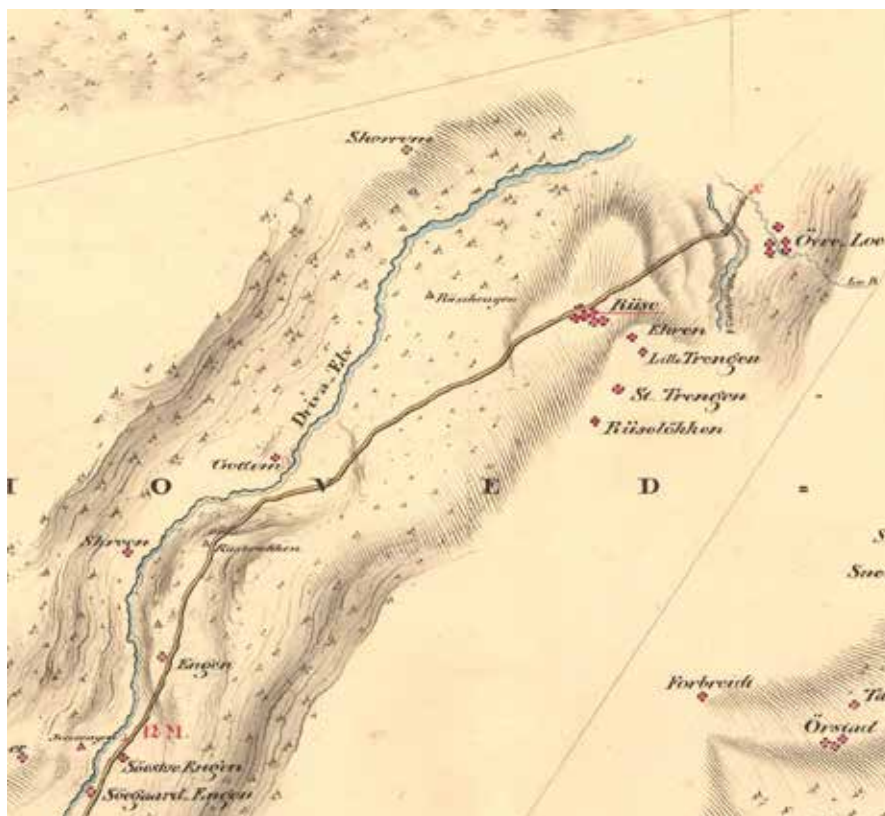
Gården Ekrann er merket på 1820-kartet, like øst for klyngetunet, men Ekrann ble flyttet nordover i forbindelse med omfordelingen på 1860-tallet. I dag ligger Ekrann øst for den bevarte traséen av kongevegen som strekker seg ned mot jernbanelinja og senere Vinstraelva. Kongevegen er i dag adkomstveg til gården Ekrann og plassen Nybakken som ligger rett sør for jernbanelinja (se bildet i innledningen til kapittel 8.8). Selv om denne strekningen har blitt utbedret i nyere tid, regner vi dette som en intakt trasé av kongevegen, da den ikke ble berørt i forbindelse med omfordelingene av gårdsbrukene på 1860-tallet.

På strekningen mellom Ekrann og Vinstraelva har jernbanen brutt kongevegen, men kongevegen fortsetter i samme retning og trasé nord for jernbanen. Kongevegen fortsetter ned mot plassen på Bruvollen før Vinstraelva. I dag er plassen restaurert og brukes som overnattingssted for pilegrimer. Plassen Bruvollen ligger øst for kongevegen. Vegen måler omtrent 4 meter i bredden ved Bruvollen, og er klart markert inn mot Vinstraelva. Over Vinstraelva er det i dag en trebru som ble anlagt i 2002 på initiativ og innsats fra flere grunneiere i området. Oppdal kommune og Statens vegvesen bidro med økonomisk støtte. Under den nye brua er det bevarte brukar fra en eldre bru, på begge sider av elva.

#### **Tiltak delstrekning 8a Engan–Vinstraelva**

Tilstandsgraden på strekningen mellom Engan og Vinstraelva vurderes til nivå 2. Strekningen Engan – Vinstraelva er kompleks med hensyn til istandsettelse, da store deler av strekningen er tapt på grunn av endringer i jordbrukslandskapet. Imidlertid finner vi flere bruddstykker av kongevegen som bør gjøres allment kjent og ryddes for vegetasjon. Tiltak på strekningen vil derfor dreie seg om merking, formidling og vegetasjonsrydding.

Kongevegen fra Isbrekka og ned til Driva brukes i dag som traktorveg. Det er et skilt som informerer om at dette er en del av kongevegen. Den nye formidlingen langs kongevegen, tar



Kartutsnitt fra 1820 som viser kongevegens trasé fra Driva ved Gottum og gjennom klyngetunet på Rise. Kilde: Kartverket, Veikart – Norge 240, kartblad nr. 13 og 4, Reichborn 1820.

sikte på et helthetlig utseende på merker og informasjonsskilt, og bør merket her bør oppgraderes i henhold til det. Som nevnt over vil det være behov for vegetasjonsrydding her. Kongevegen bør også merkes nord for krysningen av Gottesvegen. Nedenfor innmarka på Nerlia ligger det en intakt strekning som bør merkes med kongevegens logo slik at fremtidig kjennskap til vegen sikres. Her kan det også være aktuelt med noe vegetasjonsrydding.

Som nevnt, er store deler av vegen tapt mellom Nerlia og Ekrann, men informasjonsskilt om kongevegen gjennom Rise-grenda bør settes opp ved området hvor det tidligere klyngetunet på Rise lå. I tillegg bør den intakte strekningen av kongevegen som i dag brukes som gårdsveg til gården Ekrann merkes med kongevegens logo. Vegen er brutt av jernbanelinja nord for Ekrann, men er intakt mellom jernbanelinja og

Vinstraelva. Vegen brukes i dag som pilgrimsled og adkomstveg til en privatbolig, og strekningen bør merkes med kongevegens logo. Brukarene ved Vinstraelva, som trolig ble anlagt i forbindelse med kongevegen, er godt bevarte, og dette kan være et egnet sted for et informasjonsskilt.

### 8.8.2 Delstrekning 8b Vinstraelva–Ålma

På nordsiden av Vinstraelva er det få spor etter kongevegen, men kart fra både 1820 og 1862/1863 viser at vegen har strukket seg over innmarka på 44/1 Smedgarden. Tunet på Smedgarden lå fram til 1890-åra like nedenfor 45/28 Nordigard, altså lengre øst enn dagens tun. Videre nordover fra Smedgarden kongevegen har strukket seg over Losgrenda mot E6, hvor den følger samme trasé som dagens E6 fra området vest for 42/7 Knausen. Ny hovedveg ble anlagt i området gjennom Rise og Lo i 1867. Den planlagte hovedvegen, som senere ble riksveg 50 og E6,



*Kartutsnitt fra 1862/1863 viser kongevegen (merket som blå) fra Vinstraelva til gården Knausen. Hovedvegen (senere riksveg 50 og E6), som da var under planlegging, sammenfaller med den gamle kongevegen videre nordover. Kartet er en kopi som er i privat eie. Opprinnelig kilde er ukjent.*

vises på kartet fra 1862/1863 med stiplet linje nedenfor kongevegen som er markert med en blå heltrukken linje.

På et fotografi av Losgrenda på 1920-tallet, tatt av fotograf Hans Joramo, kan vi se hvordan kongevegen gikk gjennom Losgrenda (se bildet under). Bildet kan vi finne i gårdshistorien til Drivdalen som er skrevet av Ole Bjerkås (Bjerkås 2006: 282). Strekingen som vises foran jernbanebrua over Vinstraelva, er tapt i dag. Trolig forsvant vegen da jordbruket ble effektivisert, og større jordbruksmaskiner ble tatt i bruk i løpet av første halvdel av 1900-tallet.

Dagens eier av gården 46/1 Kirkebakken kunne bekrefte at kongevegen har strukket seg gjennom Logrenda, først gjennom tunet på Smedgarden, og videre parallelt med dagens adkomstveg til gårdene Synnergjerdet, Losgrenda og Kirkebakken før E6, slik bildet over viser. Han mente kongevegen kan ha gått noe i overkant av dagens gårdsveg til Kirkebakken. Etter tolkningen av kartet fra 1862/1863, ser det ut som kongevegen kommer inn på samme trasé som riksvegen vest for 42/3 Nedre Lo. Neste bilde viser området ved Lo i dag med E6, men det er ingen spor etter kongevegen her i dag.



*Postkort fra 1920-tallet av Logrenda med Risberget i bakgrunnen. Kongevegen er synlig midt på bildet. Foto: Hans Joramo/Bjerkås 2006. Eier er ukjent.*



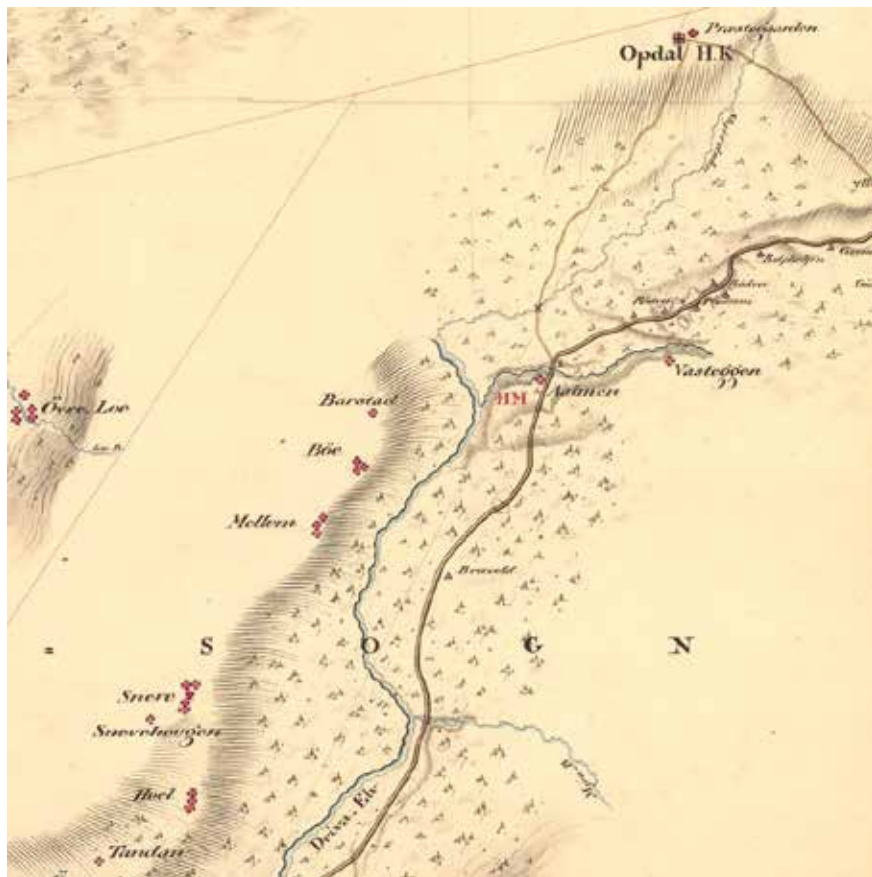


Området ved Lo med E6 til høyre på bildet. Kongevegen skal ha gått fra gårdsbruket i bakgrunnen over de grønne jordene frem til E6. Foto: Marit Johansson

Vi antar at kongevegen har gått i samme trasé som dagens E6 fra området ved 42/7 Knausen og 42/3 Nedre Lo til Krossvegen som vi finner etter eiendommen 38/13 Landstøa, på vestre side av dagens E6. Dagens E6-trasé og Krossvegen samsvarer også med kart fra 1820 som viser kongevegens trasé gjennom området ved Lo, Mjøen og Ålma. I krysset ved det som i dag er Krossvegen kan vi følge den gamle riksvegen et stykke fra overgangen mellom gangveg til riksveg. I dag er denne strekningen asfaltert. Kongevegen har antagelig fulgt denne traséen før Krossvegen. Det er imidlertid en avsats etter krysset ved Krossvegen som strekker seg parallelt med Krossvegen i nedkanten av vegen. Dette kan være en del av den gamle kongevegen, men

det er svært usikkert. Et fundament av stein som kan være oppbygget veg er synlig i nedkant av avsatsen, og det kan være en eldre strekning av kongevegen. Strekningen måler omtrent 4 meter i bredde, noe som kan tale for at dette er en del av kongevegen.

Kongevegen følger Krossvegen nordover langs østre side av Driva, mens en gjenværende strekning av riksvegen strekker seg nordover og møter E6 som går videre mot Oppdal sentrum. Pilegrimsleden følger også Krossvegen. Vegdekket på Krossvegen er av grus. Privatboliger og -eiendommer, enger og skogsterreng preger områdene rundt vegen før og etter Mjøabekken. Krossvegen strekker seg over Mjøabekken,



Kartutsnitt fra 1820 som viser kongevegen i området ved Mjøen, Ålma og Oppdal kirke. Kilde: Kartverket, Veikart – Norge 240, kartblad nr. 13 og 4, Reichborn 1820.

hvor det er en nyere trebru. Kongevegen har ifølge kart fra 1820 krysset denne bekken (se kart over). Kartet viser at det var en bruovergang her i kongevegens periode. Det er også mulig å se et eldre brukar under fundamentet til dagens bru over Mjøabekken, men området var svært gjengrodd da registreringen ble gjennomført, og brukaret bør undersøkes nærmere.

Fortsetter vi nordover langs Krossvegen kommer vi til Brubekken og Driva, men som 1820-kartet viser, har trolig kongevegen gått rett fram over jordene ved Bruvolden. Gårdsbruket Bruvolden eksisterer ikke i dag, men gården lå rett øst for plassen Brubekken. Kongevegen fortsetter langs Ålmevegen nord for den dyrkede marka ved Bruvold, med retning Ålma. Denne vegstrekningen er gruslagt i sør, mens fra miljøstasjonen som

ligger på Ålma, er vegen asfaltert. Området er ellers preget av skogsterreng og dyrket mark før elva Ålma.

Ålma er et tidligere tettsted, hvor det i dag er enkelte gårdsbruk som ikke er i drift. Kongevegen gikk mellom tunene til gårdsbrukene Østre og Vestre Ålma, som lå sør for Ålmas nedre løp. Sør for elva finner vi fremdeles gården 31/1 Østre Ålma som er avbildet på bildet under. Gården 32/1 Vestre Ålma ble nedlagt før 1900, og alle husene og driftsbygningene er i dag borte. Ålma lå sentralt til på grunn av kongevegen, og det utviklet seg derfor et mindre bygdesenter her med gjestgiveri og landhandel fra begynnelsen av 1700-tallet, noe som samsvarer med etableringen av kongevegen på slutten av 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet.



Bilde fra 1800-tallet av Østre og Vestre Álma, med kongevegen som gikk gjennom tunene. I bakgrunnen kan man også skimte Oppdal kirke. Foto: Christian Kaurin/Bøgda vår 1989

Rundt 1850-tallet var det trolig tre til fire forretninger på Álma. Kongevegen, som var den tidligere hovedvegen inn mot Oppdal, ble erstattet med en ny hovedveg på 1860-tallet. Den nye vegen ble anlagt lengre øst for Álma, noe som førte til at Álma mistet sin betydning som handelssted. Folketallet ved Álma ble redusert som følge av omleggingen av vegen. Det er kjent at Álma har vært et rettersted i eldre tider, og Álma kan ha vært et sentrum eller et sentralt sted også før 1700-tallet (Bjerkås 2006: 15, Sneve og Rosshaug 1989:41).

Kongevegen krysser elva Álma etter Álma-gårdene, og på nordsiden av elva finner vi gården 271/48 Ålmen. Det er flere stabbesteiner langs vegstrekningen på nordre side av elva, men det ble ikke funnet rester etter eldre brukar ved dagens bru over Álma.

#### **Tiltak delstrekning 8b Vinstraelva–Álma**

Vegstrekningen mellom Vinstraelva og Álma vurderes til tilstandsgrad 2, da store deler av

kongevegen enten er tapt på strekningen eller følger eksisterende veger. På strekningen vil det først og fremst dreie seg om tiltak i form av formidling, som merking av kongevegen og oppføring av informasjonsskilt. Både ved Lo og ved det tidligere gårdsbruket Bruvold, har kongevegen forsvunnet ved pløying. Begge steder kan være egnede informasjonspunkt for å sikre fremtidig kunnskap om disse strekningene av kongevegen, som i dag er tapt. Álma er et annet gunstig informasjonspunkt på strekningen, da dette har vært et tidligere tettsted som vokste frem på grunn av kongevegen.

#### **8.8.3 Delstrekning 8c Álma–Oppdal kirke**

Fra Álma strekker kongevegen seg nordover til den krysser Vikavegen og fortsetter på samme trasé som det som i dag kalles Prestbakkan. Prestbakkan er en veg som strekker seg mellom Vikavegen og Sunndalsvegen (Riksveg 70). Prestbakkan starter først som en gruslagt veg som har blitt utbedret og hevet i nyere tid. Vegen brukes i dag som adkomstveg til privatboliger



*Kongevegen ved gården Østre Ålma som ligger sør for elva Ålma. Foto: Marit Johansson*

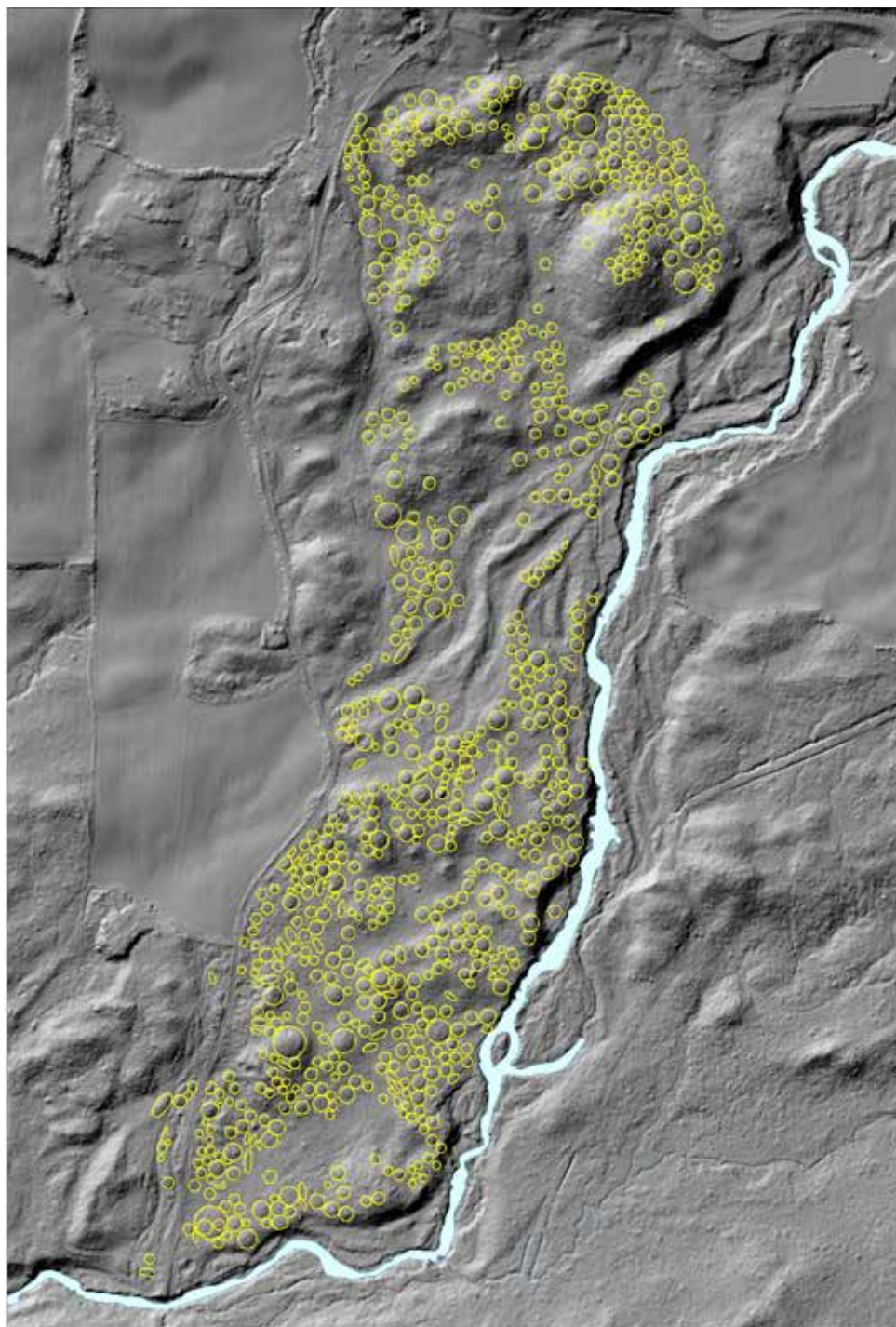
og et ridesenter som ligger vest for vegen. Pilegrimsleden følger også denne vegstrekningen. Etter privatboligen med gårds- og bruksnummer 276/14 går vi inn i en tettere skog, hvor vegen har fått en tydelig skjæring. Vegen fram mot elva Skjørdøla er hulvegspreg. I Askeladden er samme vegstrekning registrert som rideveg/hulveg med id-nummer 56475-1.

Etter kongevegen, som ligger i et tettere skogholt, møter vi bekken Skjørdøla som renner på østsiden av gravfeltet på Vang. Det er anlagt en trebru over bekken med et solid sementert fundament, men det er ikke mulig å finne spor etter et eldre brukar ved bekken. Bekken og kryssingen er imidlertid markert på vegkartet fra 1820. På nordsiden av bekken ligger gravfeltet på Vang med omtrent 900 graver som dateres til 400–1000 e. Kr. Gravfeltet er registrert i kulturminnedatabasen Askeladden med id-nummer 7266. Kongevegen strekker seg langs hele vestsiden av gravfeltet, og flere gravhauger ligger i vegskjæringen. Når vi vet at eldre gravfelt ble anlagt ved vegfar, er det

sannsynlig at kongevegen følger et eldre vegfar her ved Vang.

Bredden på vegen langs gravfeltet på Vang er omtrent 3 meter, og det er svært tilgrodd langs sidene av vegen. Det bør derfor ryddes langs vegen for å få fram vegens fulle bredde. Vegetasjonsrydding vil gi et mer åpent landskap med siktlinjer mot Drivdalen. I tillegg kan selve vegdekket utbedres da det er noen utvaskede partier, samt hulvegspregede strekninger. Det er også noe tilsig og opphopning av vann i vegbanen, og anleggelse av stikkrenner kan vurderes.

På lidarscanningen på neste side kan vi også se antydninger til en omlegging av kongevegen ved gravfeltet, og dette bør undersøkes videre. Kongevegen er forholdsvis svingete opp lia til Sunndalsvegen, noe som avviker fra andre strekninger av kongevegen som er blitt anlagt på slutten av 1700-tallet.



Lidarscanning av Vang som viser kongevegen langs vestre side av gravfeltet på Vang, og elva Skjørdøla som renner øst for gravfeltet. På Vang er det omtrent 900 registrerte gravhauger. Kartet er utviklet av Trøndelag fylkeskommune.

### Gravfeltet på Vang

Gravfeltet på Vang i Oppdal er et magisk sted. I bakkehellingen, mellom elva Skjørødøla og den gamle bygdevegen langs Prestbakkan, ligger Norges og ett av Nord-Europas største gravfelt fra jernalderen. Rundt 900 store og små gravhauger og -røyser ligger samlet i et lett tilgjengelig og slående vakkert kulturlandskap. Bruset fra elva og suset i trekronene er det eneste som bryter stillheten på gravfeltet. Vangfeltet er en opplevelse, et sted utenfor vår tid og våre rom.

Gravfeltet ble brukt til begravelser i mange hundre år og gravhauger i alle former og fasonger, runde og avlange, store og små er bygd ved siden av hverandre, oppe i hverandre og på hverandre. Mellom haugene ligger flate steinrøyser og graver som ikke er synlige på markoverflaten. Spesielt mange graver er fra vikingtida (750–1000 e. Kr). Men bruken av Vang som gravplass går helt tilbake til eldre jernalder, spesielt folkevandringstid ca. 400–600 e. Kr.

Rikdommen i gravene som er undersøkt, flotte praktgjenstander og prydsaker, forteller om nær kontakt med land i Norden. Men kontakten går lengre enn til våre nærmeste naboland. Sverdene og keltiske prydsaker viser internasjonal kontakt i jernalderen, blant annet til England og Irland. Verdifulle gjenstander fant vegen til fjellbygda Oppdal og ble lagt ned i gravene sammen med de døde på Vangfeltet, til bruk i livet etter døden. Dette var kostbare prestisjegjenstander som viser at bygda hadde del i den internasjonale kommunikasjonen. Hvilke varer hadde folkene i fjellbygda i bytte?

Rundt Vangfeltet ligger milevis med fjellterreng og vidder, og i de store fjell- og utmarksområdene går villreinen. Området er et "jaktlandskap" hvor flere tusen år med jakt og fangst har satt sine forsiktige, men tydelige spor i landskapet i form av buestillinger, fangstgroper og store rusefangstanlegg. Funn av



*Ingvill Dalseg og Kristin Prestvold vandrer mellom gravhaugene på gravfeltet på Vang. Foto: Marit Johansson*

bortskutte piler i snøfonner i snaufjellet og mange pilspisser i gravene på Vangfeltet, viser at folk i bygda hadde jakt som viktigste næring. Fangstanleggene og de mange funnene tyder på overskudd og utførsel av fangstprodukter som skinn- og pelsverk, horn og hår. Fjellet var grunnlaget for overskudd og rikdom.

Gravfeltet på Vang er verdifullt, det berører og er en unik skatt som lokalbefolkning og tilreisende bør ta del i og oppleve. Ved Vangfeltet møtes hovedveiene mellom øst-vest og nord-sør. Pilegrimsleia og den gamle Kongevegen over Dovrefjell går forbi gravfeltet opp til Vang kirke. Med sin strategiske beliggenhet ved det som i dag også er de sentrale ferdsselsårene gjennom landet, er Vang et møtested og trafikknutepunkt i dag som i vikingtida.

*Av Kristin Prestvold, fylkesarkeolog i Trøndelag fylkeskommune (tidligere publisert som blogg-innlegg på [www.kongevegenoverdovrefjell.no](http://www.kongevegenoverdovrefjell.no))*



*Kongevegen ved Oppdal kirke har ligget i samme trasé som Kjerkvegen. Foto: Marit Johansson*

Sør for Sunndalsvegen gjør kongevegen en sving, og kongevegens løp er forstyrret i dette området, men vi kan anta at kongevegen følger det som i dag heter Kjerkvegen opp til Oppdal kirke, slik også 1820-kartet viser (se kapittel 8.8.2). Vegdekket på strekningen er av asfalt og brukes som adkomstveg til kirken, gårder og hytter i Vangslia. Oppdal kirke ble bygget i 1650, men trolig har dette vært et kirkested siden kristendommen ble innført i Norge. Kirkens plassering i nærheten av gravfeltet på Vang er neppe tilfeldig, da dette føyer seg inn i rekken av kirker og kirkesteder som er anlagt i nærheten av gravfelt med tilknytning til en førkristelig tradisjon.

Vang prestegård har vært en sentral gjestegård i Oppdal og for reisende langs kongevegen over Dovrefjell (Sletbak 1977: 51). Christian V overnattet på prestegården på sin norgesreise i 1685, og i reiseskildringene fra Christian VIs kongeferd gjennom Norge i 1733, fortelles det også om

hvordan kongen og hans følge på 200 mann gjestet prestegården på Oppdal (Kierulf 1960, Nielsen 1999: 19).

#### **Tiltak delstrekning 8c Álma – Oppdal kirke**

Strekningen mellom Álma og Oppdal kirke vurderes til tilstandsgrad 1. Viktige tiltak på strekningen vil først og fremst handle om merking og formidling av kongevegen. Det er ingen merking av kongevegen, men pilgrimsleden som følger hele denne strekningen er godt merket. En merking av kongevegen bør derfor koordineres med eksisterende merking av pilgrimsleden. De mest egnede informasjonspunktene finner vi ved Álma, gravfeltet på Vang og Oppdal kirke. Det vil være spesielt viktig å formidle forbindelsen mellom kongevegen og gravfeltet på Vang. I tillegg foreslås det å rydde kongevegens strekning langs Vangfeltet slik at veggen blir godt synlig og siktlinjer gjenopprettes.



Fylkesarkeolog i Trøndelag fylkeskommune Kristin Prestvold formidler historien om gravfeltet på Vang ved en befaring av Kongevegen over Dovrefjell den 6. september 2017. Fra venstre på bilde sees Gunn Iversen Stokke (fylkesvaraordfører i Trøndelag fylkeskommune), Ingvill Hoftun (rådgiver, kulturminner i Statens vegvesen, Vegdirektoratet), Ann Kristin Engh (regional koordinator for vegminner, Statens vegvesen Region øst), Bjørne Grimsrud (direktør Styrings- og strategistaben, Statens vegvesen), Ingvill Dalseg (varaordfører i Oppdal kommune), Bengt Fasteraune (ordfører i Dovre kommune), Tom Alex Hagen (Seksjonssjef for strategi og utredning, Statens vegvesen, Region øst), Erlend Gjelsvik (rådgiver i Oppland fylkeskommune), Marit Johansson, Nina Hildre (fylkesarkeolog i Oppland fylkeskommune) og Ellen Haugen Bergsrønning (leder i komiteen for kultur, idrett, friluftsliv og folkehelse, Sør Trøndelag fylkeskommune)





*Ingvill Dalsegg og Kristin Prestvold på gravfeltet på Vang i Oppdal. Foto: Marit Johansson*



*Kongevegen mellom Hardbakken og Fokstua. Foto: Matti Bernitz*

# 9

## Oppsummering – Kartleggingen av Kongevegen over Dovrefjell

I løpet av sommeren 2017 ble det gjennomført en kartlegging av hele strekningen av Kongevegen over Dovrefjell, fra Dovre kirke til Oppdal kirke. Strekningen er omtrent 10 mil, og strekker seg gjennom et variert terreng fra bygdene Oppdal og Dovre til høyfjellet. Gjennom kartleggingsarbeidet har vi sett hvordan kongevegens tilstand varierer. Vi har både kartlagt tilnærmet intakte strekninger med lite behov for istandsettingstiltak, og strekninger som er i ferd med å forsvinne, med akutte behov for tiltak. I løpet av kartleggingen har vi også funnet flere ukjente strekninger av kongevegen, og registrert flere parallelle løp som viser hvordan kongevegen har blitt utbedret gjennom de årene den var i bruk som kjøreveg. Kartleggingen av kongevegen har utvilsomt gitt bedre oversikt over selve traséen og kongevegens tilstand per dags dato. På bakgrunn av dette er det foreslått flere istandsettelsestiltak slik at kongevegen kan sikres for fremtidige generasjoner. En istandsettelse av veggen og en formidling av vegens historie, vil gi en bedre opplevelse og bruk av Kongevegen over Dovrefjell enn det den har i dag.

### 9.1 Kongevegen over Dovrefjell – fra Dovre kirke til Oppdal kirke

#### 9.1.1 Parsell 1 Dovre kirke–Åteigen

Kongevegens trasé mellom Dovre kirke og Åteigen strekker seg gjennom landbrukslandskapet på Dovre. Fra Dovre kirke er kongevegen i bruk som

bygdeveg i dag, og går under navnet Vangvegen. Det er et lite brudd på strekningen ved elva Einbugga og fylkesveg 491, men kongevegens strekning opp mot Tofte er tydelig. Kongevegen går opp til og gjennom tunet på Tofte, som er en tidligere kongsgård med tradisjoner tilbake til vikingtid. Fra Tofte strekker kongevegen seg langs den østre lia på Dovre, til gården Budsjord. Budsjord har et spesielt godt bevart tun med laftede bygninger fra 1700- og 1800-tallet. Fra Budsjord går kongevegen oppover lia til og gjennom tunene til Ruste-gårdene og Åteigen. Tiltak på denne strekningen vil først og fremst dreie seg om merking og oppføring av informasjonsskilt, samt vegetasjonsrydding og dreneringstiltak mellom Budsjord og Ruste. Det vil også være nødvendig å sikre en bedre overgang over elva Leina, på strekningen mellom Budsjord og Ruste. Det er tydelige rester etter brukar ved elva, og en istandsettelse av den tidligere brua, kan vurderes.

#### 9.1.2 Parsell 2 Åteigen–Fokstua

Strekningen mellom Åteigen og Fokstua utgjør overgangen mellom Dovrebygda og høyfjellet, med et av kongevegens høyeste punkt ved Allmannrøysa over Hardbakken på over 1200 meter over havet. Fra Allmannrøysa er det god utsikt til Snøhetta og Svånåtindan. Strekningen har flere utsiktspunkt. Fra nesten hele den første delen av strekningen, som slynger seg oppover lia på Dovre, er det god utsikt over hele Dovrebygda og fjellområdene i sør og vest. Denne delen av kongevegen brukes i dag



Allmannrøysa ved Hardbakken med Snøhetta i bakgrunnen. Foto: Ann Kristin Engh

som turveg og pilegrimsled, og er i forholdsvis god stand frem til Ståkån. Fra Ståkån og noe videre etter Bønnealteret er vegbanen i svært dårlig stand og preget av store utvaskinger og dreneringsproblemer. Det vil være nødvendig med tiltak på strekningen for å bedre vegstandarden. På strekningen mellom Ståkån og Bønnealteret er det også rester etter flere originale stikkrenner som bør istandsettes.

Mot Hardbakken blir vegen igjen bedre, og her vil det kun være behov for tiltak i form av mindre vegetasjonsrydding og dreneringstiltak. Partiet nord for Hardbakken til elva Hondyrju er et spesielt interessant område, da vi kan se to tydelige traséer av kongevegen, hvor den ene ligger urørt, mens den østre er i bruk som vandringsveg og pilegrimsled i dag. I dette området kan vi også se spor etter det gamle middelaldervegfaret, og det er en lang og tydelig rekke med varder nord for Hardbakken.

Området over Hardbakken inngår i Dovre nasjonalpark. Kongevegen deler seg i to ulike traséer etter nasjonalparkgrensen. Vi kan anta at den østre strekningen er den yngste traséen som antagelig ble anlagt på begynnelsen av 1700-tallet, og følger trolig den gamle middelaldertraséen. Den vestre strekningen ble trolig anlagt på slutten av 1700-tallet, og en dendrokronologisk datering av en kavlebru på strekningen støtter denne teorien. Vegtraséene går i et tilnærmet parallelt løp frem til Fokstua.

*Strekningene mellom Hondyrju og Fokstua bør prioriteres i et hovedprosjekt, da kongevegene er i svært dårlig stand på dette partiet.* Aktuelle tiltak vil være omfattende vegetasjonsrydding, drenering, istandsetting av stikkrenner, anleggelse av nye kavlebruer og kloppsteiner. Ved Hondyrju-elvene er det tydelige rester etter flere store brukar, og de opprinnelige trebrueene, som ble oppført i forbindelse med anleggelsen av kongevegen, bør rekonstrueres over elva i et hovedprosjekt.



Rasteplass/adkomstveg ved E6 mellom Fokstua og Dovregubbens hall som kan være en modifisert strekning av kongevegen. Vålåsjøen seer i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson

### 9.1.3 Parsell 3 Fokstua fjellstue– Dovregubbens hall

Kongevegen strekker seg gjennom tunet på Fokstua fjellstue, og på begge sider av gårdstunet er kongevegen forholdsvis synlig. Videre nordover, mellom Fokstua og Dovregubbens hall er den derimot svært fragmentert og det er lite igjen av den opprinnelige kongevegtraséen. Det er kun fire sikre intakt deler av kongevegen i dette området. Det er likevel rimelig å anta at mange av dagens rasteplasser, stikkveger og parkeringsplasser, og etterlatte strekninger av den tidligere riksvegen, kan være modifiserte strekninger etter den gamle kongevegen. Alle disse strekningene har derfor blitt kartlagt, men det vil være behov for en videre kartlegging av strekningen mellom Fokstua og Dovregubbens hall i et hovedprosjekt.

*I forhold til fremtidig bruk og opplevelse av kongevegen, vil denne strekningen være vanskelig å gjøre tilgjengelig for turgåere, men den*

*nyanlagte sykkeltraséen kan fungere som en alternativ ferdselsveg mellom Fokstua og Dovregubbens hall. Flere av kongevegens strekninger på denne parsellen er imidlertid godt tilgjengelig for formidling ovenfor bilturister som kjører over Dovrefjell. Det foreslås derfor å sette opp informasjonsskilt om kongevegen på rasteplasser som ligger i nærheten av kongevegstreknings eller mulige strekninger av kongevegen (bør utredes videre), slik at disse kan oppleves av og gjøres tilgjengelig for turister på Dovrefjell. Andre tiltak på strekningen vil bestå av vegetasjonsrydding og merking. Det er viktig at marginale og korte strekninger av kongevegen merkes, slik at strekningene bevares og kunnskap om strekningene videreføres.*

### 9.1.4 Parsell 4 Dovregubbens hall– Hjerkinn fjellstue

Ved Dovregubbens hall finner vi den kjente Anfinnsbrua, som er en steinhvelvsbru fra 1825. Brua er ikke fredet, men registrert i

Riksantikvarens kulturminnedatabase som et teknisk/industrielt kulturminne med id-nummer 225011-1. Kongevegen er imidlertid lite synlig i dette området, men videre nordover langs nordre side av E6 og Avsjøen ligger det en nærmest urørt strekning av kongevegen frem til sykkelvegen på Holsætre. Fra Holsætre og nesten fram til adkomstvegen til Hageseter er det en nyanlagt sykkelveg på kongevegens trasé. Det er imidlertid mulig å se stabbesteiner, vegfundament og bruoverganger fra den gamle kongevegen langs strekningen.

Ved adkomstvegen til Hageseter og frem mot Hjerkin fjellstue, er det to parallelle generasjoner av den gamle kongevegen. En av vegtraséene ble antagelig anlagt på begynnelsen av 1700-tallet, og er forholdsvis svakt markert i terrenget. Den andre traséen har et tydelig markert vegfundament og ligger i en rett linje mot Hjerkin. Traséen er trolig anlagt etter det franske prinsippet av daværende

generalvegmeister Georg Anton Krogh i siste halvdel av 1700-tallet. Kongevegen strekker seg nordover over beitet sør for Hjerkin fjellstue, hvor den fremdeles er tydelig markert. Videre har kongevegen gått gjennom tunet på Hjerkin fjellstue, men her er det få spor etter kongevegen på grunn av moderniseringer og omlegginger av tunet.

Tiltak på denne strekningen vil hovedsakelig dreie seg om merking og oppføring av informasjonsskilt. Både Dovregubbens hall og Hjerkin fjellstue eger seg godt som informasjonspunkt. Samtidig bør det være informasjonsskilt om kongevegen langs sykkelvegen, og på rasteplasser med nærhet til kongevegen. Et viktig tiltak vil være vegetasjonsrydding langs strekningene sør for Hjerkin, slik at begge traséene blir allment kjent og får en større bruks- og opplevelsesverdi. Kongevegens strekning over det sørlige beite til Hjerkin fjellstue bør tilrettelegges for turgåere, da i samråd med grunneier.



*Hans-Jacob Dahl vandrer på kongevegen som møter sykkelvegen ved Holsætre. E6 kan sees i bakgrunnen.  
Foto: Marit Johansson*

### 9.1.5 Parsell 5 Hjerkinns fjellstue–Kongsvold fjellstue

Kongevegen over Hjerkinnsfjell og frem til Kongsvold er en del av den Trondhiemske Kongevei som inngår i Statens vegvesens Nasjonale verneplan som objekt 139 (Devold m.fl. 2002). Store deler av kongevegen mellom Hjerkinnsfjell og Kongsvold går over Hjerkinnsfjell, som er en av de lengre intakte strekningene av Kongevegen over Dovrefjell (ca. 7 km). Vi finner også merkestedet Porten på strekningen, som markerer fylkesgrensen mellom Trøndelag og Oppland. Porten fikk navnet etter velkomstportalen som ble satt opp på dette stedet ved kongeferdene over fjellet på 1600- og 1700-tallet.

Det meste av kongevegens strekning over Hjerkinnsfjell er blitt restaurert i løpet av de senere årene, men noe restaureringsarbeid gjenstår på strekningen i Trøndelag, og arbeidet vil ferdigstilles sommeren 2018. Strekningen over Hjerkinnsfjell er en populær turveg, med utfartssted fra

både Jøroskloppa og Hjerkinnsfjellstue. Kongevegen ligger nærmest som en snorrett linje over Hjerkinnsfjell og er godt synlig i terrenget. Hjerkinnsfjell utgjør et av de høyeste punktene på kongevegen. Kongevegen over Hjerkinnsfjell var i bruk som kjøreveg helt frem til 1870-årene, og antagelig den siste strekningen av Kongevegen over Dovrefjell som gikk ut av bruk som ferdselsveg.

Nord for Jøroskloppa har kongevegen strukket seg langs Driva til Kongsvold, men på denne strekningen er det kun korte biter av kongevegen som er igjen. Det er likevel viktig å sikre disse strekningene slik at de ikke går tapt. En lengre del av kongevegen finner vi over åsen sør for Kongsvold, hvor tørrmurer, fungerende stikkrenner og tydelige grøfter fremdeles er bevart. Kongevegen gikk gjennom tunet på Kongsvold, og vi kan se spor etter traséen som kom inn på den østlige siden av tunet.



Kongevegen over Hjerkinnsfjell fra Jøroskloppa. Foto: Matti Bernitz

Tiltak på strekningen mellom Hjerkin fjellstue og Kongsvold fjellstue vil hovedsakelig være knyttet til merking og oppføring av nye informasjonsskilt, da store deler av strekningen mellom Hjerkin fjellstue og Jørskloppa er istandsatt. Det er viktig at strekningene, som fremdeles er bevart langs E6 mellom Jørskloppa og Kongsvold, merkes slik at fremtidig kjennskap sikres og strekningene bevares. Vegetasjonsrydding og formidling av disse strekningene vil være viktig. Da kongevegen er oppstykket på strekningen mellom Jørskloppa og Kongsvold, vil det være vanskelig å lede turgjengere langs denne strekningen. Alternativ turveg bør følge pilegrimsleden som går på en sti øst for E6 mellom Jørskloppa og Kongsvold.

#### 9.1.6 Parsell 6 Kongsvold fjellstue– Hesthåggån

Den kjente Vårstigen utgjør en stor del av strekningen mellom Kongsvold og Hesthåggån. Vårstigen slynger seg opp og ned den vestre dalsiden av Drivdalen, først fra Gammelholet til Tingsvaet, og videre til Drivstuesætra før Nestavollen. Fra Nestavollen er turvegen brutt på grunn av en rasteplass og E6, men Vårstigen fortsetter nordover fra rasteplassen på Nestavollen og over til Hesthåggån. Til sammen utgjør Vårstigen en strekning på omtrent 9 km. *Strekningen brukes i dag som turveg, og pilegrimsleden følger Vårstigen fra Gammelholet og frem til Vårstiggåa, der den svinger av mot Vinstradalen. Vårstigen er en del av den Trondhiemske Kongevei som står oppført i Statens vegvesens nasjonale verneplan som objekt 139 (Devold m.fl. 2002). Vårstigen er en prioritert strekning av Kongevegen over Dovrefjell, da den utgjør en av de mer spektakulære strekningene på grunn av det dramatiske terrenget den er bygd i og den ingeniørkunsten som vegen viser.*

På flere steder av Vårstigen finner vi to generasjoner av kongevegen. De eldre strekningene utgjør antageligvis de første kjørbare strekningene som ble anlagt på slutten av 1600-tallet eller begynnelsen av 1700-tallet. Disse strekningene brukes ikke som turveg i dag, og er lite allment



Hesthåggåkleiva på Vårstigen. Foto: Matti Bernitz

kjent. Det vil derfor være viktig å merke og informere publikum om disse strekningene som finnes parallelt med den yngre og mer kjente kongevegen og turvegen på Vårstigen.

Vårstigen er blitt foreviget av flere kunstnere som Auguste Mayer og Johannes Flintoe. Vi kjenner også til en rekke historiske beretninger som skildrer farefulle ferder over Vårstigen, som Christian den VI's reiseskildringer fra kongeferden i 1733. Kunsten, kongeferdene og reiseskildringene utgjør en del av Vårstigen's særegne kulturhistorie.





*Drivstua fjellstue med skiferbruddet på Klevan i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson*

Deler av Vårstigen er anlagt på høye tørrmurer i bratt terreng. Flere av murene er skadet eller står i fare for å rase ut, og restaurering av tørrmurene vil være et viktig tiltak på strekningen. Dette arbeidet må utføres av entreprenører med kompetanse innen historisk tørrmuring. I tillegg ligger Vårstigen i et rasutsatt område, og vegen bør ryddes for stein, og det bør iverksettes rassikringstiltak. Andre aktuelle tiltak på strekningen vil være vegetasjonsrydding, drenering, istandsetting av stikkrenner, anleggelse av kloppsteiner og kavle-

bru, samt merking og oppføring av nye informasjonsskilt. Videre bør de korte strekningene av kongevegen som fremdeles er bevart ved E6 mellom Kongsvold og Gammelholet sikres og bevares. *Traséen mellom Kongsvold og Gammelholet er uegnet som turveg, og alternativ turveg kan legges om pilegrimsleden som går i østre dalside av Drivdalen på denne strekningen. Pilegrimsleden møter kongevegen ved Gammelholet og følger Vårstigen frem til Vårstigåa.*

### 9.1.7 Parsell 7 Hesthåggån–Engan

Mellom Hesthåggån og Engan følger kongevegen den tidligere hovedvegen og riksvegen fram til Drivstua. Drivstua er den nordligste fjellstua på strekningen, hvor det i dag er full gårdsdrift. Mellom Drivstua og Engan finner vi kun korte strekninger av den gamle kongevegen, da E6 og skiferbruddet ved Klevan har forstyrret en lang strekning av kongevegen. Det er imidlertid enkelte intakte strekninger, som nord for gården Tøftan, hvor det både er intakte stikkrenner og stabbesteiner, og ved Vollen hvor vegen kan skimtes over et beite. Mot Engan kan vi også finne en strekning av kongevegen som i dag er en privat veg. En lang og jevn rekke stabbesteiner langs denne vegstrekningen vitner om vegens tidligere funksjon som kongeveg og hovedfartsåre. Kongevegen har gått gjennom bygda Engan, trolig i samme trasé som den tidligere riksvegen, som i dag er i bruk som en bygdeveg.

Tiltak på strekningen mellom Hesthåggån og Engan vil bestå av merking og oppføring av nye informasjonsskilt. Et annet viktig tiltak på strekningen vil være å sikre de marginale strekningene av kongevegen slik at de ikke ødelegges og forsvinner i forbindelse med utvidelser av skiferbruddet eller ved annen moderne utbygging. *Traséen er en utfordring i forhold til å oppfylle målet om å gjøre Kongevegen over Dovrefjell til en sammenhengende turveg. Skiferbruddet ved Klevan utgjør en spesiell utfordring, og det bør utredes alternative løsninger for ferdsel gjennom dette området i et hovedprosjekt.*

### 9.1.8 Parsell 8 Engan–Oppdal kirke

Fra Engan har kongevegen strukket seg gjennom bygdene Rise og Lo før Mjøa, og det tidligere tettstedet Ålma, før gravfeltet på Vang og Oppdal kirke. I dag har flere av disse strekningene forsvunnet. En kjent og merket



Kongevegen sør for Vinstraelva og Lo, med Oppdal i bakgrunnen. Foto: Marit Johansson

strekning av kongevegen strekker seg fra Isbrekka til elva Driva, men herfra ligger det kun en svært utilgjengelig og forholdsvis ukjent strekning i nedkant av innmarka på Nerlia, hvor kongevegen opphører. Kongevegen har opprinnelig strukket seg over innmarka ved Nerlia og Nersto før klyngetunet som en gang lå på Rise. Kongevegen gikk gjennom dette klyngetunet, men i forbindelse med en større jordomfordeling på Rise på midten av 1800-tallet ble klyngetunet oppløst og hovedvegen anlagt nede i dalen (i samme trasé som dagens E6). På Rise er det ingen spor etter kongevegen eller klyngetunet i dag, men ved gården Ekrann er det fremdeles en intakt del av kongevegen som går ned mot Vinstraelva.

Fra Vinstraelva frem mot Mjøa, er store deler av kongevegen forsvunnet på grunn av pløying, og antagelig ble både hovedvegen, riksvegen og dagens E6 anlagt i samme trasé som den tidligere kongevegen fra gården Nedre Lo og frem til Mjøa. Fra Mjøa følger kongevegen bygdevegen som går til Alma og videre til gravfeltet på Vang. Kongevegen følger hele den vestre langsiden av gravfeltet som består av omtrent 900 graver fra jernalder. Fra gravfeltet har kongevegen gått i samme trasé som dagens Kjerkvegen som går opp til Oppdal kirke.

Tiltak på strekningen mellom Engan og Oppdal kirke vil hovedsakelig bestå av merking og oppføring informasjonsskilt, da det bør gjøres en grundig formidlingsjobb for å øke kunnskapen om mange av de tapte strekningene av kongevegen i dette området. Det er essensielt at sammenhengen mellom gravfeltet på Vang og kongevegen formidles. Et annet tiltak på strekningen vil være vegetasjonsrydding, da spesielt ved Isbrekka og på strekningen langs gravfeltet på Vang. *Alternativ turveg på strekningen må utredes i et hovedprosjekt. I dag er det mulig å følge pilgrimsleden mellom Lo og Mjøa, men det er ingen gode alternativer for en sammenhengende turveg mellom Isbrekka og Rise.*

## 9.2 Om prioritet, sårbarhet og alternative traséer

*Det finnes flere lengre bevarte strekninger av kongevegen som er spesielt godt egnet for fremtidig formidling og bruk, som strekningen mellom Åteigen og Fokstua, kongevegen over Hjerkinnhø og Vårstigen. Strekningene vurderes som spesielt viktige, og en istandsettelse av disse traséene bør være av høyeste prioritet i et hovedprosjekt. Deler av kongevegen mellom Åteigen og Fokstua er i svært dårlig stand, og det vil være behov for akutte tiltak for å forhindre fortsatt forringelse av vegen. Enkelte steder står vegen faktisk i fare for å forsvinne hvis ikke tiltak istandsettes. Dette gjelder spesielt vegtraséene mellom Hondyrju og Fokstua. Restaurering av Vårstigen vil være en annen prioritert strekning, da murene langs vegen forfaller, vegetasjonsrydding er påkrevet og det er behov for rassikringstiltak. Strekningen er i dag en populær turveg, og det er et tydelig behov for en oppgradering av formidlingen langs strekningen.*

Kartleggingen av Kongevegen over Dovrefjell har vist at moderne veger og annen utbygging har spist mye av den gamle kongevegen. Korte etapper av kongevegen er spesielt sårbare ved vegutvidelser og andre moderne inngrep. Det er derfor viktig at disse strekningene sikres og bevares. Strekningen mellom Fokstua og Dovregubbens hall har for eksempel kun fire korte bevarte strekninger av kongevegen. Andre strekninger hvor det kun er korte bevarte strekninger av kongevegen finner vi mellom Jøroskloppa og Kongsvold, Kongsvold og Gammelholet, samt Drivstua og Engan.

*Strekningene med høy grad av fragmentering utgjør en utfordring i forhold til å gjøre Kongevegen over Dovrefjell til en sammenhengende turveg. Det må det derfor benyttes alternative turveger på disse strekningene. I de fleste tilfeller kan sykkelvegen over Dovrefjell eller pilgrimsleden brukes, men mellom Drivstua og Engan, og*

Isbrekka og Rise er det ingen alternative turveger per dags dato. Det blir derfor viktig å utrede alternativer for disse strekningene i et hovedprosjekt. Videre er flere av de alternative rutene om pilegrimsleden forholdsvis dårlige. Et overordnet mål vil være å utrede alternativer eller muligheter for å lage en turveg som forbinder bruddstykkene av kongevegen. På den måten

vil de fragmenterte strekningene sikres og få en større bruks- og opplevelsesverdi. På neste side vises en oversikt over de strekningene der det er behov for alternative turveger, samt oversiktskart over pilegrimsleden fra Dovre til Oppdal. Pilegrimsleden vil dra stor nytte av en oppgradert og tilrettelagt kongeveg. Et annet mål er å lede ferdselen til randsonen av verneområdene.



*Bildet viser en svært dårlig tilstand på den eldste traséen av kongevegen mellom Hondyrju og Fokstua. Foto: Marit Johansson*

## Oversikt over strekninger med utfordringer med hensyn til en sammenhengende turveg

| Strekning                           | Status                                                                                                                                                                   | Løsning                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Dovre kommune</b>                |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Vangvegen – Budsjord                | Fragmentert strekning av kongevegen.                                                                                                                                     | Alternativ trasé legges til pilegrimsleden som følger fylkesveg 491.                                                                                                                                                                                        |
| Fokstua – Dovregubbens hall         | Fragmentert strekning av kongevegen med utfordringer i forhold til en sammenhengende turveg.                                                                             | Alternativ trasé legges til sykkelvegen fra Fokstua og frem til Dovregubbens hall.                                                                                                                                                                          |
| Dovregubbens hall – sykkelveg       | Kongevegen er tapt på denne strekningen fram til eiendom 87/1/181, og det finnes ingen alternative strekninger per dags dato.                                            | Mulig å tilrettelegge en ny sti langs nordsiden av E6.                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Oppdal kommune</b>               |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Jørskloppa – Kongsvold              | Fragmentert strekning av kongevegen med utfordringer i forhold til en sammenhengende turveg.                                                                             | Alternativ trasé legges til pilegrimsleden som går øst for E6 mellom Jørskloppa og Kongsvold. Her kan det også utredes muligheter for en turveg som forbinder bruddstykkene av kongevegen langs strekningen.                                                |
| Kongsvold – Gammelholet (Vårstigen) | Fragmentert strekning av kongevegen med utfordringer i forhold til en sammenhengende turveg.                                                                             | Alternativ trasé kan legges til pilegrimsleden som strekker seg langs den østre lia i Drivdalen mellom Kongsvold og Gammelholet (Vårstigen). Her kan det også utredes muligheter for en turveg som forbinder bruddstykkene av kongevegen langs strekningen. |
| Drivstua – Engan                    | Store deler av kongevegen er tapt på strekningen, og det er store utfordringer i forhold til en sammenhengende veg. Skiferbruddet ved Klevan gir en spesiell utfordring. | Ingen mulige alternative traseer per dags dato, og en alternativ trasé må utredes.                                                                                                                                                                          |
| Isbrekka – Rise                     | En stor del av kongevegen er tapt i området, og det er utfordringer i forhold til å lage en sammenhengende turveg.                                                       | Alternativ trasé må utredes.                                                                                                                                                                                                                                |
| Lo – Mjøa                           | Store deler av kongevegen er tapt, og det er utfordringer i forhold til å lage en sammenhengende turveg.                                                                 | Alternativ trasé legges til pilegrimsleden på strekningen mellom Lo og Mjøa.                                                                                                                                                                                |



Utsatt strekning av kongevegen ved skiferbruddet på Klevan som ligger mellom Drivstua og Engan. Foto: Marit Johansson



*Kongevegens merke langs kongevegen ved Hardbakken i Dovre kommune. Foto: Matti Bernitz*

# 10

## Merking, skilting og videre informasjonsarbeid

Langs hele strekningen av Kongevegen over Dovrefjell vil det være behov for ytterligere merking med kongevegens logo, samt en oppgradering av informasjonsskilt og informasjonspunkt. Styringsgruppa for forprosjektet har gått inn for å beholde logoen, som består av en blå kongekrone. Kongekrona har gjennom flere tiår vært et kjent merke for kongevegen i Dovre kommune. I forhold til informasjonsskilt foreslås det å utarbeide en helhetlig design som brukes på hele strekningen mellom Dovre kirke og Oppdal kirke. I et hovedprosjekt vil det samtidig være essensielt å videreføre informasjonsarbeidet som er påbegynt i forprosjektfasen.

### 10.1 Informasjonsskilt langs kongevegen

En oppgradering av informasjonsskilt og informasjonspunktene langs Kongevegen over Dovrefjell vil være en viktig oppgave i et hovedprosjekt. Det finnes informasjonsskilt på strekningen i dag, men det har aldri vært en enhetlig plan for denne formidlingen langs Kongevegen over Dovrefjell. Informasjonsskiltene er forholdsvis tilfeldig plassert på strekningen, og det er store ulikheter i utforminger og skilt-design mellom strekningen i Dovre kommune og Oppdal kommune. Skiltingen i Oppdal kommune er kun konsentrert langs Vårstigen. Uansett utforming og design, er samtlige skilt foreldet og preget av sterk slitasje.

Ved en istandsettelse av kongevegen bør det settes opp informasjonsskilt med en enhetlig og moderne design. Kongevegen over Filefjell har erfaringer med denne type formidlingsarbeid, og det er viktig å dra veksel på disse erfaringene ved



Skilt ved Kongevegen over Filefjell.  
Foto: Marit Johansson



skilt- og formidlingsarbeidet langs Kongevegen på Dovrefjell. Under vises eksempler på skilt som er brukt på Filefjell. Skiltene består av rustet stål og pleksiglass med tekst, fargebilder og tegninger som informerer om vegen. Lignende design og typer skilt kan vurderes på strekningen over Dovrefjell.

## 10.2 Merking av kongevegen

En annen viktig oppgave i et hovedprosjekt vil være å sikre en god og synlig merking av kongevegen på hele strekningen. Det er i dag et stort behov for en oppgradering av merkingen langs Kongevegen over Dovrefjell. Strekningen er merket med den blå kongekrona på strekningen fra Budsjord til Fokstua. Enkelte steder finnes det en blå og gul kongekrone. Merkingen av kongevegen ble gjennomført for omtrent 30–40 år siden, og enkelte merker er derfor noe slitt. Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell går inn for at hele strekningen av kongevegen over Dovrefjell merkes med den blå kongekrona som har vært brukt ved merking av kongevegen tidligere, da dette allerede er en etablert logo for kongevegen i området.

Forprosjektet har hatt som mål å promotere den blå kongekrona som logo slik at den blir bedre kjent og forbundet med Kongevegen over Dovrefjell. Forprosjektet har brukt logoen på nettsiden og Facebook-siden, samt ved utsendelse av brev og andre dokumenter. Den blå kongekrona skal brukes på all informasjonsmateriell om kongevegen, som for eksempel brosjyre, kart og vandrebook. Kongekronen kan enten brukes alene eller med teksten *Kongevegen over Dovrefjell* slik den er vist her.



Statens vegvesen har en offisiell logo for kongevegene i Norge, som viser en karjol og en krone med en løve i toppen. Logoen ble godkjent i 1996, og kan brukes i forbindelse med merking og på informasjonstavler langs alle kongevegene i Norge (Eikehaug og Adriansen 2011: 122). Den nasjonale logoen for kongevegen bør derfor også brukes på Kongevegen over Dovrefjell, gjerne i en kombinasjon med Kongevegen over Dovrefjells egen logo. Kombinasjonen av de to logoene vises under.

Kongevegen over Filefjell hadde samme utfordring som Kongevegen over Dovrefjell i forhold til å lage en sammenhengende turveg, da flere strekninger var tapt. På Filefjell ble det derfor satt opp spesielle skilt langs vegen for å knytte kongevegen sammen til en sammenhengende turveg. En stiplet linje rundt kongeveglogoen ble brukt på strekningene, som ikke var en del av den autentiske kongevegen, for å lede turgåere til neste autentiske strekning av kongevegen. En heltrukken linje rundt logoen ble brukt for å lede turgåere videre langs de autentiske strekningene av kongevegen. Bildene på neste side viser de to variantene, noe som også kan være en løsning på skilt langs og til turvegen Kongevegen over Dovrefjell.

## 10.3 Videre informasjonsarbeid

I et hovedprosjekt vil det være viktig å fortsette formidlingsarbeidet som er påbegynt i forprosjektfasen. I løpet av forprosjektet ble det etablert og utviklet en nettside for Kongevegen over Dovrefjell, samt en egen Facebook-side. Nettsiden og Facebook-siden ble opprettet og utviklet av Lasse Stadeløkken i markedsføringsfirmaet Trollbinde. På nettsiden ligger det informasjon om prosjektet og det gis også en historisk oversikt over Kongevegen over Dovrefjell. I tillegg er det publisert flere aktuelle saker på nettsiden, og dette arbeidet bør fortsette i et hovedprosjekt, da nettsiden er en god formidlingsplattform ved istandsettelsen av vegen.





Eksempel på skilt langs Kongevegen over Filefjell med logo med stiplet linje som skal vise vegen til kongevegen.

Foto: Marit Johansson



Eksempel på skilt fra Filefjell med logo med heltrukken linje som skal lede turgåere videre langs kongevegen.

Foto: Marit Johansson

På samme måte er Kongevegen over Dovrefjells Facebook-side en viktig formidlingskanal som bør benyttes i et hovedprosjekt.

Som en del av formidlingen i et hovedprosjekt bør det lages brosjyrer som informerer om Kongevegen over Dovrefjell og istandsettelsen som pågår. Det er også foreslått å lage en dokumentar om Kongevegen over Dovrefjell, og det bør jobbes videre med å realisere en slik idé. Det har tilkommet mye ny kunnskap om Kongevegen over Dovrefjell, og det er en målsetning å få ytterligere kunnskap om vegen og veghistorien i et hovedprosjekt. Det vil derfor være aktuelt å initiere et bokprosjekt i løpet av hovedprosjektet. En viktig del av hovedprosjektet vil være forskning, og det er et ønske å få masteroppgaver, doktorgrader eller postdoktorprosjekter tilknyttet Kongevegen over

Dovrefjell. Slike oppgaver og forskningsprosjekter vil inngå i et viktig formidlingsarbeid om kongevegen.

Digital formidling er mye brukt de senere årene innen formidling av historie og kulturminner, og denne type formidling bør vurderes i forhold til Kongevegen over Dovrefjell. Et eksempel til etterfølgelse er formidlingsprosjektet *Kulmin*, som er en webapplikasjon som gjør det mulig å utforske og oppleve kulturminner i Trøndelag, med en smarttelefon eller nettbrett. Gjennom en QR-kode, som vises på informasjonsskilt ved kulturminnene, får hvert kulturminne sin historie fortalt gjennom en video som er tilgjengelig på flere språk. Samtidig gjør systemet det mulig å informere brukere om kulturminnenes geografiske plassering, informasjon om tilgjengelighet, samt tilgang til billedgalleri og andre relevante lenker (Kulmin 2017).



Bildet viser hovedsiden på nettsiden, hvor du kan klikke deg videre til aktuelle saker, lese om prosjektet og kongevegens historie. Kilde: [www.kongevegenoverdovrefjell.no](http://www.kongevegenoverdovrefjell.no)



*Kongevegen sør for Allmannrøysa med Snøhetta i bakgrunnen. Foto: Ann Kristin Engh*

# 11

## Kongevegen over Dovrefjell – som ressurs og attraksjon

Et av formålene med en istandsettelse av Kongevegen over Dovrefjell er å bidra til næringsutvikling og reiselivssatsing i områdene ved Dovrefjell. Verdiskaping står sentralt i prosjektet, og i de siste årene har det kommet frem flere analyser som peker på verdien av kulturminner i forhold til nettopp verdiskaping og regional utvikling (se Gierløff m.fl. 2017). Foreløpige tall fra reiselivsbedrifter ved Kongevegen over Filefjell viser også at det har vært en økning i antall besøkende på 70 % etter istandsettelsen.



Glimt fra tunet på Budsjord. Foto: Barbro Johansson

En istandsatt kongeveg kan bli en større *attraksjon* enn det den er i dag og dermed føre til flere besøkende i området ved Dovrefjell, noe som kan bety flere gjester for fjellstuene og reiselivsbedriftene i Dovre og Oppdal kommune. I dag er det en god infrastruktur langs strekningen Kongevegen over Dovrefjell, og det finnes allerede mange overnattingstilbud. Det er derfor kapasitet i området til å ta motta flere besøkende. Det finnes et bedriftsnettverk i Dovre kommune hvor flere av reiselivsbedriftene på Dovrefjell er representert, og dette kan utvikles videre (VisitDovrefjell 2018). På Oppdal finnes det derimot ikke et lignende nettverk per dags dato, og her ligger det et stort potensiale. På Filefjell ble det dannet et bedriftsnettverk knyttet til kongevegen som går under navnet *Kongevogbedriftene* (Visitkongevegen 2018).

### 11.1 Kongevegen som opplevelse

Gjennom forprosjektet har vi løftet fram kongevegen som et *opplevelsesverdig kulturminne og attraksjon*, og dette arbeidet vil fortsette i et hovedprosjekt. Attraktiviteten til kongevegen ligger også i det landskapet som kongevegen inngår i og de kulturminner, kultur- og naturmiljøer som finnes langs strekningen. Gravfeltet på Vang er et spesielt kulturminne langs strekningen, som Norges, og ett av Nord-Europas, største gravfelt fra jernalderen. Langs store deler av strekningen over Dovrefjell kan vi finne et stort antall fangstanlegg og fangstgroper som vitner om den lange bruken av området og om fjellets viktige ressurser. Det



*Glimt fra tunet på Kongsvold fjellstue. Foto: Marit Johansson*

rike gravfeltet på Vang sees også i sammenheng med ressursene i fjellene rundt Oppdal. I tillegg kan man oppleve spesielle kulturmiljøer langs Kongevegen over Dovrefjell. Gårdsmiljøene på Dovre og Oppdal utgjør slike kulturmiljøer og kulturlandskap, og fjellstuene Fokstua, Hjerkin, Kongsvold og Drivstua er viktige kulturminner og kulturmiljøer med lange tradisjoner og rik kulturhistorie.

En del av opplevelsen av Kongevegen over Dovrefjell, er selvfølgelig fjellandskapet. På store deler av strekningen er det utsikt mot 2000 meters toppene Snøhetta og Svånåtindan, og også mot Rondane. Kongevegen strekker seg gjennom naturreservater, landskapsvernområder og nasjonalparker. Fokstua naturreservat har et unikt plante- og fugleliv som samler fugletittere fra hele verden (Nasjonalparker 2017). Videre strekker kongevegen seg gjennom Hjerkin, Kongsvold og Drivdalen landskapsvernområde. Områdene er vernet for å bevare områdenes unike natur- og kulturlandskap. Plantelivet og de kulturhistoriske

miljøene ved Vårstigen og Kongsvold fjellstue er spesielt trukket fram som viktige verdier som ligger til grunn for vernet.

Kongevegen over Dovrefjell strekker seg gjennom Dovre nasjonalpark over Hardbakken. Formålet med nasjonalparken «er å ta vare på et sammenhengende fjellområde med store verdier knyttet til både plantearter, dyreliv, geologi og kulturminner [...]» (Bjormyr og Kopperud 2009). Kongevegen ligger også i randsonen av Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark. Formålet med å verne dette området er på samme måte å bevare et stort og forholdsvis urørt fjellområde. Bevaring av leveområdene for villrein er en av hovedbegrunnelsene for vernetiltaket for dette området (Brox 2008: 113, 116–117).



Oversiktskart som viser fjellområdene ved Dovrefjell, med nasjonalparker og landskapsvernområder.



Pilegrimer på kongevegen mellom Hardbakken og Fokstua. Foto: Hans-Jacob Dahl

## 11.2 Kongevegen som turveg

Et annet viktig formål med Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell er å gjøre kongevegen til en sammenhengende turveg og dermed fremme fysisk aktivitet. Kongevegen over Dovrefjell kan også brukes som rekreasjon. I dag finnes det mange intakte strekninger av vegen, men på grunn av nyere vegfar er det mange brudd og dermed vanskelig for fotturister å følge kongevegen hele vegen fra Dovre til Oppdal. I løpet av hovedprosjektet skal det tilrettelegges for å bedre sammenhengen mellom strekningene. Målet er å finne alternative veger slik at fotturister kan gå og oppleve mest mulig av den opprinnelige traséen over fjellet.

I dag brukes lengre strekninger av kongevegen av de mange pilegrimene som vandrer langs pilgrimsleden. Pilgrimsleden ble anlagt i 1997, og i de siste årene har det vært en stor økning i antall pilegrimer på Dovrefjell. En sammenhengende turveg gjennom Drivdalen kan være et viktig alternativ til pilgrimsleden, som i

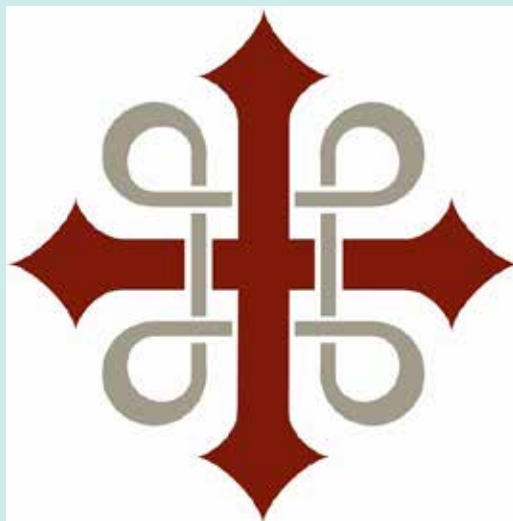
dag går om Vinstradalen, da dette kan forlenge pilegrimssesongen med en måned. Samtidig kan en trasé gjennom Drivdalen bidra til å lede ferdsele utenfor nasjonalparken og landskapsvernområdet. En istandsettelse av bruene over Hondyrju er også viktig for pilegrimsferdselen, da elvekryssingen er forholdsvis farefull, spesielt om våren. En istandsatt bru over elva kan dermed gjøre det mulig å ferdes her tidligere på våren.

Nå er det også mulig å oppleve deler av kongevegen med sykkel. Høsten 2017 åpnet sykkelvegen over Dovrefjell, noe som gjør det mulig å sykle fra Hjerkins stasjon til Dombås. Enkelte deler av sykkelvegen er lagt på kongevegen, og man kan få glimt av stabbesteiner og bruoverganger fra kongevegens periode i løpet av denne sykkelturen. Etableringen av sykkelvegen var et samarbeidsprosjekt mellom Statens naturoppsyn, Miljødirektoratet (Naturen som verdiskaper), Riksantikvaren og Dovre kommune. Sparebankstiftelsen DNB bidro også med midler til prosjektet (Angård 2017).

### Pilegrimsleden

I uminnelige tider har mennesker reist over Dovrefjell. I årene etter Olav Haraldssons død på Stiklestad i 1030 kom en ny gruppe av reisende over fjellet; pilegrimene. De var på reise til Olav den helliges skrin i Nidaros. Sammen med andre satte pilegrimene spor; råk og stier ble gått opp. De som red kunne nok klare å komme seg over fjellet på en dag, men de som gikk var avhengige av overnatting. Sælehuset på Vesle-Hjerkinn var et sted de kunne overnatte, tuftene står der i dag som et minne om den første fjellstua på Dovrefjell. Pilegrimstrafikken varte i om lag 500 år. I årene etter innføringen av reformasjonen i 1537 ble pilegrimene borte fra stiene over Dovrefjell.

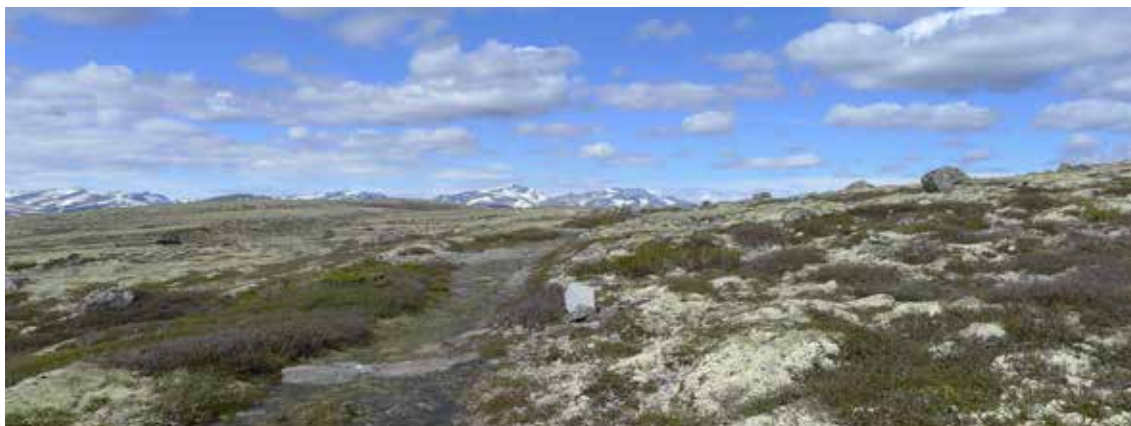
I 1993 ble det tatt et initiativ til å finne tilbake til de gamle ferdselsårene pilegrimene brukte. Prosjekt Pilegrimsleden ble etablert og drevet av Direktoratet for naturforvaltning (i dag Miljødirektoratet) og Riksantikvaren i samarbeid med fylker og kommuner. Vegen fra Oslo til Trondheim over Dovrefjell ble valgt og lokalt gikk Oppdal og Dovre kommuner i gang med å kartlegge de eldste kjente ferdselsårene over Dovrefjell. Konklusjonen ble at over Dovrefjell har vi flere gamle ferdselsårer fra middelalderen. En av disse ble valgt, den som i hovedsak samsvarer med den senere Kongevegen over Dovrefjell. Vegen som i dag er felles for Pilegrimsleden og Kongevegen går opp i fjellet ved Dovre kirke og over Hardbakken til Fokstugu. Videre bruker Pilegrimsleden Kongevegen inn mot Hjerkinn fjellstue og over Hjerkinnhø. Leden følger deretter Kongevegen et lite stykke inn mot Kongsvold fjellstue og følger så Vårstigen fram til Vårstigåa. Her skiller de to, Kongevegen tar ned Drivdalen, Pilegrimsleden går over til Drotningdalen og Vinstradalen.



Pilegrimsleden ble åpnet i 1997, da var leden ryddet og merket og klar til bruk. I 2017 har vi ca. 3000 overnattinger av pilegrimer på Dovrefjell, 70% av disse er utlendinger og trafikken har de siste årene økt med 10–20% hvert år.

En opprusting av Kongevegen over Dovrefjell vil være svært positivt for pilegrimene som går over fjellet. Det ene er den opplevelsen det vil være for pilegrimene å gå på en restaurert historisk vei og se og oppleve hvordan den var og er. Det andre er at dersom prosjektet blir fullført med bru over elva Hondyrju mellom Hardbakken og Fokstugu og vi får en sammenhengende vandringvei ned Drivdalen og inn til Oppdal sentrum vil to store utfordringer for pilegrimene være løst. Det vil bety en utvidelse av vårsesongen med ca. en måned. Det er dette – både den generelle opprustingen av Kongevegen og de to konkrete enkelttiltakene – som gjør det viktig for Pilegrimssenter Dovrefjell å gå aktivt inn i arbeidet med prosjekt Kongevegen over Dovrefjell.

*Av Hans-Jacob Dahl, Pilegrimssenter Dovrefjell*



Kongevegen sør for Allmannrøysa på Hardbakken. Foto: Ann Kristin Engh

### 11.3 Kanalisering av ferdsel

Et annet sentralt element med en istandsettelse, som kan føre til en økt ferdsel og bruk av Kongevegen over Dovrefjell, er kanalisering av ferdsel til randsonene av nasjonalparken. Villreinens trekk og områder er sårbare for økt trafikk, og det er derfor et mål å lede fotturistene utenom disse områdene. I regi av Nasjonalparkstyre

Dovrefjell og Statens Naturoppsyn ble Moskustien på Dovrefjell åpnet våren 2017, hvor hensikten nettopp er å lede fotturistene bort fra villreinens områder og nasjonalparken. Kongevegen over Dovrefjell kan på samme måte bidra til å legge tyngdepunktet for ferdselen på Dovrefjell utenfor villreinens trekk og områder.



Informasjonsskilt om sykkelruten over Dovrefjell. Foto: Inge Angård



### Villreinen på Dovrefjell

Norge er i dag det eneste landet i Europa som har rester av den opprinnelige ville fjellreinen. Vi har derfor et spesielt ansvar for å ta vare på og forvalte villreinen slik at også fremtidige generasjoner kan få oppleve levedyktige bestander av villrein.

I tidligere tider levde villreinen i store deler av Europa sammen med hulebjørner, urokser og mammuter. Etter hvert som isen trakk seg tilbake etter siste istid, fulgte reinen iskanten nordover og inntok Norge. Frem til vi begynte å bygge moderne veier og jernbane over Dovrefjell, for ca. 100 år siden, brukte villreinen arealene vest for Dovre ut til Mørekysten som sommerbeite, mens arealene i Knutshø og Rondane ble brukt som vinterbeite. Dette er blant annet dokumentert med en rekke av ca. 1500 fangstgroper for rein mellom Dombås og Kongsvold. Villreinen har vært viktig for mennesket i flere tusen år, men fra vikingtid og videre utover i middelalderen økte fangsten av villrein i fangstgroper og større fangstanlegg, også langs den store fangstgroprekka over Dovrefjell. Gevir, skinn og kjøtt var da viktige varer i den norske byttehandelen med Europa, og villreinen spilte en stor rolle i norsk økonomi.

Utbygging av vei, jernbane og vannkraftutbygging de siste 100 årene har splittet opp villreinens opprinnelige leveområder og vi har i praksis satt villreinen på bås! I dag lever villreinen i 23 adskilte områder i Norge og når du går over Dovrefjell, er du midt mellom 3 av disse villreinområdene (Snøhetta, Knutshø og Rondane). Til sammen har alle villreinområdene i Norge i dag ca. 25 000 villrein.

Villreinen er en arealkrevende art som lever i et miljø hvor mennesket har mange konkurrerende interesser å ivareta. Manglende helhet og «bit for bit»-utbygging har kjennetegnet arealforvaltningen i mange villreinområder. Sikring av tilstrekkelige store og funksjonelle leveområder er den klart største utfordringen innenfor villreinforvaltningen i dag.

En villrein er en villrein når den kan leve i flokker som streifer over store områder, bruker varierte beiteområdet og er en del av menneskers opplevelse og høsting. (Andersen og Hustad 2004)

*Av Raymond Sørensen, leder ved Norsk Villreinsenter Nord, Hjerkind*



Villreinsflokk på Dovrefjell. Foto: Arne Johannes Mortensen



*Mathilde Sofie Martinsen utforsker kongevegen over Hjerkinnhø. Foto: Marit Johansson*

# 12

## Vegen videre – Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell

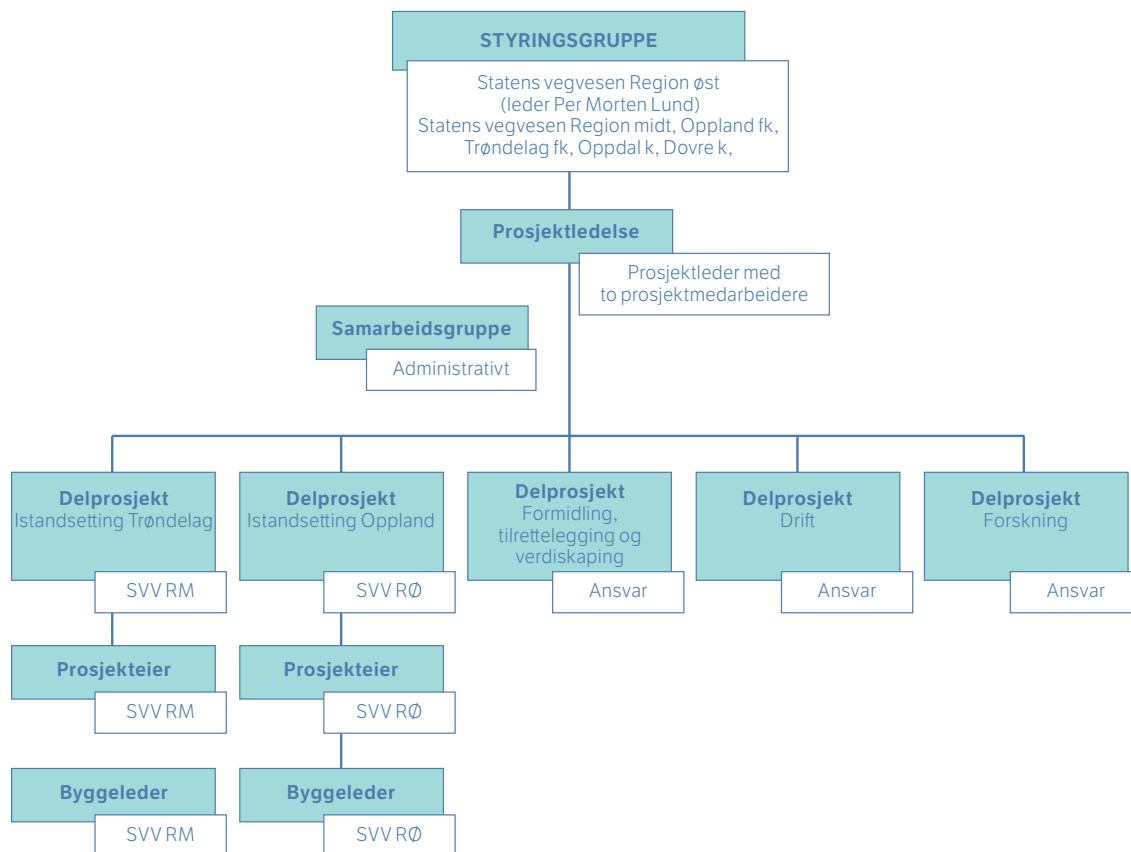
Forprosjektets formål har vært å kartlegge kongevegens tilstand og vurdere hva en istandsettelse og en tilrettelegging av kongevegen over Dovrefjell, fra Dovre kirke til Oppdal kirke, vil bety av muligheter, utfordringer og kostnader. Videre har *hovedmålet med Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell vært å lage et beslutningsunderlag for å avgjøre om det er interesse, vilje og økonomi til å gjennomføre et hovedprosjekt*. Visjonen for et hovedprosjekt er å istandsette autentiske strekninger av kongevegen etter antikvariske prinsipper, og å tilrettelegge kongevegen mellom Dovre og Oppdal slik at den kan tas i bruk som en sammenhengende vandringsveg.

Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell er planlagt å pågå fra 2018 til 2021, og i løpet av disse fire årene er målet å istandsette store deler av kongevegen og gjennomføre et helhetlig informasjons- og formidlingsarbeid. Samtidig er det viktig å sikre fremtidig drift og vedlikehold av kongevegen. En enkel organiseringsstruktur for prosjektet er viktig for å sikre effektivitet og god progresjon i arbeidet. Til nå har vi store deler av finansieringen til et hovedprosjekt på plass, og samarbeidspartnerne har fremskaffet nesten 20 millioner til hovedprosjektet, men arbeidet med å finne flere finansieringskilder vil fortsette i hovedprosjektet. Det er viktig at fremdriften i et hovedprosjekt sikres med fastsatte milepæler, og i dette kapitlet legges det fram en framdriftsplan for de ulike delene av et hovedprosjekt.

### 12.1 Forslag til organisering av et hovedprosjekt

Partene i dagens styringsgruppe i Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell ønsker en enhetlig styring av det videre samarbeidet i Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell, hvor Statens vegvesen leder prosjektet. I et hovedprosjekt vil forprosjektets styringsgruppe kalles samarbeidsgruppe. Samarbeidsgruppa vil da bestå av Pilegrimssenter Dovrefjell, Oppdal og Dovre kommune, Oppland og Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen Region øst, Region midt og Norsk vegmuseum, samt Dovrefjell nasjonalparkstyre, Rondane-Dovre nasjonalparkstyre og Gudbrandsdalsmusea. Styringsgruppa i hovedprosjektet bør bestå av representanter fra ledelse i Statens vegvesen Region øst og Region midt, samt representanter fra politiske ledelse i Trøndelag fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Dovre kommune og Oppdal kommune. Prosjektledelsen vil bestå av en prosjektleder (100%) og to prosjektmedarbeidere. For å sikre lokal forankring foreslås det at Pilegrimssenter Dovrefjell har en 20% stilling i prosjektet. Prosjektet vil være tilknyttet Strategi-, veg- og transportavdelingen i Statens vegvesen Region øst, og regional koordinator for vegminner i denne regionen vil avsette en viss prosentandel (20%) til arbeidsoppgaver tilknyttet Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell. Prosjektledelsen rapporterer til styringsgruppa og leder samarbeidsgruppa.

## Forslag for organiseringsmodell for Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell



Prosjektet deles opp i fem underprosjekter, som vil bestå av istandsetting Trøndelag og istandsetting Oppland, formidling, forskning og drift. Underprosjektene *istandsetting* innebærer alle fysiske tiltak for å forbedre kongevegens standard, som vegetasjonsrydding, restaurering av tørrmur og vegdekket, restaurering og anleggelse av stikkrenner og grøfter. *Formidling* innebærer all skilting, merking, informasjonsarbeid og mediearbeid som vil foregå i løpet av hovedprosjektet. I løpet av forprosjektet er det avdekket et stort behov for forskning for å bedre kunnskapsgrunnlaget om kongevegen.

Innen underprosjektet *forskning* inngår arkivarbeid, arkeologiske undersøkelser, geofysiske under-

søkelser, nullpunktsanalyse, og mastergrad-, doktorgrad-, eller postdoktorprosjekter. Kongevegen fungerer som et godt eksempel for en nullpunktsanalyse, som vil undersøke virkningene av istandsettingen og formidlingene av kongevegen med hensyn til turisme, næring og regional utvikling. *Drift* innebærer alle skjøtsels- og vedlikeholdstiltak, samt ansvarsfordeling og organisering av dette arbeidet som vil pågå også etter hovedprosjektet er ferdigstilt. I løpet av hovedprosjektet vil det utarbeides skjøtselsplaner og avtaler med personer/organisasjoner som skal stå for vedlikeholdet av vegen etter istandsettingen er gjennomført. I tillegg vil det være aktuelt å dele opp underprosjektene i flere delprosjekter.

| År<br>Finansieringskilder | 2017    | 2018     | 2019     | 2020     | 2021    |
|---------------------------|---------|----------|----------|----------|---------|
| Statens vegvesen          |         | 2,3 mill | 5,2 mill | 7,4 mill | 4 mill  |
| Trøndelag fylkeskommune   |         | 300 000  | 300 000  | 300 000  |         |
| Oppland fylkeskommune     |         | 225 000  | 225 000  | 225 000  | 225 000 |
| Miljødirektoratet         | 200 000 | 200 000  | 200 000  | 200 000  |         |
| Dovre kommune             |         | 100 000  | 100 000  | 100 000  | 100 000 |
| Oppdal kommune            |         | 100 000  | 100 000  | 100 000  | 100 000 |

Tabellen er en oversikt over finansieringskilder og trolige finansieringskilder til Hovedprosjekt kongevegen over Dovrefjell.

## 12.2 Finansiering

I løpet av forprosjektet har alle samarbeidspartnere jobbet aktivt for å frembringe finansieringsmidler til et hovedprosjekt. Så langt har Statens vegvesen til sammen satt av 18,4 millioner kroner i handlingsprogrammet i Region øst og Region midt i perioden 2018–2021. Midlene vil imidlertid bli fordelt over en fireårs periode.

Videre har Oppdal kommune bevilget 400 000 kroner, Trøndelag fylkeskommune har bevilget 900 000 kroner i løpet av tre år, og Miljødirektoratet har bevilget 1,6 millioner kroner til samarbeidsprosjektet *Dovrefjellaksen – samarbeid om formidling*. Prosjektet er et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune, Norsk villreinsenter og Pilegrims-senter Dovrefjell på vegne av Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell, og formålet er å bedre formidlingen på akse mellom Dovre og Oppdal. 800 000 kr er tildelt Kongevegen over Dovrefjell, og midlene skal gå til infokuber og informasjonstavler. Det er imidlertid et krav om 50% egenfinansiering, som må hentes fra andre bidragsytere.

I tillegg til midlene som allerede er bevilget eller vil bevilges, har vi fått positive signaler fra Oppland fylkeskommune og Dovre kommune om å bevilge tilsvarende summer som i Trøndelag. Riksantikvaren har også signalisert at de finner prosjektet interessant, og det vil søkes om midler fra Riksantikvarens verdiskapingsprogram, post 77. I et hovedprosjekt vil det være aktuelt å søke om midler fra Sparebankstiftelsen DNB og Norsk kulturfond som ligger under Norsk kulturråd. Norsk

kulturminnefond gir tilskudd til istandsettelse og bevaring av kulturminner, og det kan dermed være aktuelt for Kongevegen over Dovrefjell å søke om midler fra fondet.

### 12.2.1 Beregning av kostnader

I tabellen som følger rapporten, som vedlegg 4, er det et estimert kostnadsoverslag for de ulike tiltakene som skal gjennomføres på strekningen. Faglige vurderinger ligger til grunn for de estimerte kostnadene for hver delstrekning. De estimerte kostnadsoverslagene er gjennomført på grunnlag av erfaringer og kostnader ved restaureringen av Kongevegen over Filefjell, og istandsettingen av kongevegen over Hjerkinnhø. Når det gjelder vegetasjonsrydding er overslaget 100 000 kr per km.

Kostnader ved grøfting er beregnet ut fra et anslag på 50 000 kr per km (det må da regnes med at grøftingen må gjøres på begge sider av vegen). Kostnader i forbindelse med en istandsettelse av en historisk bru, hvor istandsetting av tørrmurte brukar og transport er iberegnet, er beregnet til 1 000 000 kr per bru (kostnadene er basert på Hammer bru over Store Sokni på Filefjell). Istandsetting av stikkrenner er beregnet til å koste omtrent 20 000 kr per stikkrenne, og anleggelse av ny kistesstikkrenne er beregnet til å koste 25 000 kr. Utbedring av vegdekke, iberegnet stein- og grusmasser, samt transport, er beregnet til 200 000 kr per km.

Kostnader i forbindelse med rassikring er beregnet ut fra rassikringen som ble utført i Kvamskleiva

på Kongevegen over Filefjell. Kostnader med oppføring av informasjonsskilt er beregnet til å koste mellom 20 000 kr og 5000 kr, avhengig av størrelse. I tillegg vil det påløpe kostnader til montering. I forhold til merking, skal hele vegen merkes med jevn avstand, og kostnader i forbindelse med merking er satt til 1000 kr per km for hele traséen. I tillegg påløper det kostnader til utforming av skilttekst, layout og oversettelse.

### 12.3 Fremdriftsplan

Tidsrammen for et hovedprosjekt er satt til fire år, og vil vare fra 2018 til 2021. Innenfor tidsrammen er målet å istandsette store deler av Kongevegen over Dovrefjell, drive aktiv formidlingsvirksomhet og skape større oppmerksomhet om kongevegen som kulturminne. I løpet av forprosjektet har vi jobbet strategisk for å få omtale av prosjektet i pressen, og dette mediearbeidet bør følges opp videre og fortsette gjennom hele hovedprosjekt. En annen sentral målsetting med hovedprosjektet er å få på plass informasjonsskilt og merking på hele strekningen. En fullstendig oppgradering av merkingen og informasjonspunktene skal være klar innen utgangen av 2021.

Fremtidig drift og vedlikehold av strekningen er essensielt. Planlegging og organisering av hvordan kongevegen skal vedlikeholdes etter istandsettingen er ferdigstilt bør starte allerede i 2018. Økt forskningsinnsats på Kongevegen over Dovrefjell, gjennom et mastergrads-, doktorgradsprosjekt eller som et postdoktorprosjekt, vil være en målsetting, da det er et stort behov for et bedre kunnskapsgrunnlag. Det foreslås også å gjennomføre en nullpunktsanalyse for å undersøke effekten av istandsettelsen av kongevegen for blant annet lokalt næringsliv, reiselivsbedrifter, turisme og regional utvikling.

Det er også behov for arkeologiske undersøkelser av kongevegen på flere strekninger. Arkeologiske undersøkelser vil gi mer kunnskap om hvordan kongevegen er blitt bygget. Samtidig vil det være nødvendig å gjennomføre arkivstudier i løpet av hovedprosjektet, da det er behov for ytterligere dokumentasjon av byggingen av Kongevegen over Dovrefjell. Tabellen på neste side gir en mer detaljert fremstilling av fremdriften i hovedprosjektet, hvor fasene og milepælene for de ulike oppgavene er tidsbestemt.



*Statens vegvesen på befarings med entreprenør. Foto: Marit Johansson*

| Fremdriftsplan for Hovedprosjekt Kongevegen over Dovrefjell |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
|-------------------------------------------------------------|------|--|---|------|--|---|------|--|---|------|--|------|
| Oppgave/År                                                  | 2017 |  |   | 2018 |  |   | 2019 |  |   | 2020 |  | 2021 |
| Forprosjekt                                                 |      |  | x |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Hovedprosjektsøknader                                       |      |  |   |      |  | x |      |  |   |      |  |      |
| Styringsdokument                                            |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Strategiplan                                                |      |  |   |      |  | x |      |  |   |      |  |      |
| Kommunikasjonsplan                                          |      |  |   | x    |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Skjøtselsplan                                               |      |  |   |      |  |   |      |  | x |      |  |      |
| Istandsettelse                                              |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  | x    |
| Skilt og merking                                            |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  | x    |
| Internettside                                               |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Bokprosjekt                                                 |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  | x    |
| Mediearbeid                                                 |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Formidling                                                  |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Drift og vedlikehold                                        |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Master- og doktorgradspr.                                   |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Arkeologiske undersøkelser                                  |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |
| Arkivarbeid                                                 |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  | x    |
| Nullpunktsanalyse                                           |      |  |   |      |  |   |      |  |   |      |  |      |

   
 =For- og etterfase

   
 = Hovedfase

X= Milepæl



Barn og varder ved kongevegen på Hjerkinnhø. Foto: Marit Johansson



*Kongevegen over Hjerkinnhø. Foto: Matti Bernitz*



# 13

## Konklusjon

Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har hatt som mandat å gjennomføre en kartlegging av Kongevegen over Dovrefjell, og i 2017 ble det gjennomført et omfattende kartleggingsarbeid av hele Kongevegen over Dovrefjell, fra Dovre kirke til Oppdal kirke. Hovedkonklusjonen fra kartleggingen er at det er et tydelig behov for å istandsette kongevegen. Flere strekninger har behov for akutte tiltak for å hindre et langt fremskridende forfall. Samtidig har kartleggingen vist hvilket potensiale kongevegen har som historisk vandringsveg og attraksjon. Det er flere lengre bevarte strekninger av vegen som viser kongevegens verdi som et bevaringsverdig kulturminne.

I løpet av kartleggingen har vi funnet mange nye strekninger av kongevegen, strekninger som var ukjente eller ansett som tapt. Vi har også fått bedre dokumentasjon på tapte strekninger. Kartleggingen har ført til at vi i dag har et godt kunnskapsgrunnlag om vegens trasé og historie. Samtidig har arbeidet i forprosjektet vist at det er mye uavdekket historie om kongevegen, og videre studier og forskning er nødvendig.

En visjon er å tilrettelegge kongevegen slik at Kongevegen over Dovrefjell kan bli en *sammenhengende turveg*. Som en del av kartleggingen i 2017, ble det derfor vurdert hvilke tiltak som kreves for å oppfylle denne visjonen. Blant annet vil det være nødvendig å utrede alternative traseer på flere strekninger. På grunnlag av dette kartleggingsarbeidet har vi nå en tilstrekkelig oversikt over de utfordringer og muligheter som finnes for å gjøre Kongevegen over Dovrefjell til

en sammenhengende turveg. En slik turveg er viktig for en stadig mer populær pilegrimsled, samt for å lede ferdselen utenfor sårbare områder på Dovrefjell.

Forprosjektet har hatt et tydelig mål om å løfte frem Kongevegen over Dovrefjell. I løpet av forprosjektet har vi holdt foredrag, hatt flere presseoppslag og deltatt på sentrale arenaer for å informere om Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell. Møter med blant annet grunneiere, reiselivsbedrifter, politisk ledelse på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, samt ledelse i Statens vegvesen, viser at det er en bred interesse for å istandsette Kongevegen over Dovrefjell. Kongevegen ansees som attraksjon som kan bidra til reiselivssatsingen i regionen spesielt og utviklingen av regionen generelt.

Som rapporten viser, har forprosjektet avdekket et stort behov for ny merking og formidling langs kongevegen. Hele Kongevegen over Dovrefjell skal merkes med en blå kongekrone som har vært brukt som merke langs kongevegen i Dovre kommune. Det vil også være behov for nye og flere informasjonsskilt langs kongevegen, da dagens skilt er foreldet og preget av slitasje. Formidlingsarbeidet vil være en viktig del av et hovedprosjekt.

Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell har vært et samarbeidsprosjekt som i løpet av halvannet år har gått fra en idé til et fullført prosjekt. Gjennom en felles innsats har samarbeidspartneren Pilegrimssenter Dovrefjell, Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Dovre kommune, Oppdal kommune, Dovrefjell nasjonal-

parkstyre og Rondane-Dovre nasjonalparkstyre og Gudbrandsdalsmusea sørget for at forprosjektet er gjennomført og samtidig redet grunnen for et hovedprosjekt. I forprosjektet har partnerne arbeidet målrettet for å sikre finansieringen av et hovedprosjekt.

I denne rapporten er det lagt frem et forslag for en fremdriftsplan for det videre arbeidet, og det er foreslått en organisering av hovedprosjektet. I et hovedprosjekt vil en styringsgruppe være prosjektets høyeste organ, hvor ledelse fra Region midt og øst i Statens vegvesen, samt politisk

ledelse fra Trøndelag fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Dovre kommune og Oppland kommune vil være representert. Styringsgruppa fra forprosjektet vil videreføres i et hovedprosjekt, men vil da få betegnelsen samarbeidsgruppe. Samarbeidsgruppa har det administrative ansvaret. Prosjektet vil bestå av fem delprosjekter; Delprosjekt Istandsetting Trøndelag, Delprosjekt Istandsetting Oppland, Delprosjekt Formidling, tilrettelegging og verdiskaping og Delprosjekt Drift. Hovedprosjektet har en tidsramme på fire år, og vil pågå fra 2018 til 2021.



*Utsikt mot Snøhetta (2 286,5 moh.) og Svånåtindan (2209 moh.) fra kongevegen over Hjerkinnhø. Foto: Izabela Chlewicka*

# Kilder

## LITTERATUR

**Adriansen, Jan (2017):** Utbetring av Kongevegen over Filefjell. NVP Filefjell 2012–2016 Rapport Region vest Prosjektavdeling E16 Filefjell, Statens vegvesen

**Andersen, R. & Hustad, H. (red.) (2004):** Villrein & Samfunn. En veiledning til bevaring og bruk av Europas siste villrein fjell. NINA Temahefte 27.

**Angård, Inge (2017):** Kongevegen på sykkel. Blogginlegg på: <https://www.kongevegenoverdovrefjell.no/aktuelt/2017/9/14/rwbqfyrhtu7hc9pz1hvzlc2s9yp30a> [Sist lest: 18.01.2018]

**Bjerkås, Ola (2006):** Gards- og slektshistorie for Oppdal, Drivdalen. Bind II. Oppdal kommune

**Bjurstedt, Carl Severin og Espen Rusten (2006):** Forvaltningsplan for verneområdene på Dovrefjell. Dovrefjellrådet.

**Bjormyr, Finn og Lasse Kopperud (2009):** Norges nasjonalparker. Rondane og Dovre. Gyldendal forlag A/S, Oslo

**Brox, Karl H. (2008):** Norges nasjonalparker. Dovrefjell-Sunndalsfjella. Gyldendal forlag A/S, Oslo

**Bleken-Nilsen, Toralv (1956):** Furnes bygdebok II, Furnes historielag, Haaves boktrykkeri, Brumunddal

**Devold, Ellen Margrethe, Hallstein Hage, Nils Nonås, Liv Marit Rui, Cathrine Thorstensen (2002):** Vegvalg – Nasjonal verneplan. Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

**Eikehaug, Tine og Jan Adriansen (2011):** Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie. Statens vegvesen i samarbeid med Sogn og fjordane fylkeskommune, Oppland fylkes kommune, Lærdal kommune, Vang kommune, Valdres Natur- og Kulturpark og Valdres musea.

**Eikehaug, Tine (2012):** Skjøtselsplan. Verneobjekt 157: Den Bergenske Kongeveg, parsell Maristova – Kyrkjestølen. Region vest/Region øst, Lærdal kommune, Sogn og Fjordane fylke og Vang kommune, Oppland fylke.

**Engen, Arnfinn og Gunnar Kaas (2003):** Bygdeboka for Dovre. Gardar, hus og folk. Frå Hjerkin til Hjelle. Torsrud a.s. Lokalhistorisk Forlag, Lillehammer

**Faksimileudgave af Håndskrift i Hendes Majestæt Dronningens Håndbibliotek, København (1992):** Norske reise anno 1733. Beskrivelse af Kong Christian 6. og Dronning Sophie Magdalenes Rejse til Norge 12. Maj – 23. September. Poul Kristensens Forlag, København

**Gierløff, Wang Caroline, Kristin Magnussen, Lars Stemland Eide, Endre Kildal Iversen, Karin Ibenholt, Siri Voll Dombu, Ståle Navrud og Jon Strand (2017):** Verdien av kulturarv. En samfunnmessig analyse med utgangspunkt i kulturminner og kulturmiljøer. Menon publikasjon nr. 72/2017

**Hage, Hallstein (2000):** Georg Anton Kroghs lensmannsinstruks frå 1767. I: Årbok for Norsk vegmuseum 2000

**Hestnes, Erling (2002):** Vårstien. I: Årbok for Norsk vegmuseum 2002

**Hildre, Nina og Kjersti Tidemansen (2014):** Arkeologiske registreringer på Dovrefjell 2013. Kulturhistoriske rapporter 2014/1, Oppland fylkeskommune, Dovre kommune

**Hildre, Nina (2017):** «Og ikke av frost forderves». Blogginlegg på [www.kongevegenoverdovrefjell.no](http://www.kongevegenoverdovrefjell.no) [Lesedato: 13.12.2017]

**Hoel, Ola P. (2002):** Risgrenda og Vinstradalen I: Bøgda vår 2002

**Jordhøy, Per og Olav Strand, Raymond Sørensen, Roy Andersen og Manuela Panzacchi (2005):** Villrein i Snøhetta-Knutshømrådet. Status og leveområde. NINA Rapport 800

**Kierulf, Jonas (1960):** Christian den VI. reise til Norge. Faksimile reproduert av Børsums forlag og antikvariat A/S, Oslo

**Kirchhefer, Andreas J. (2017):** Dendrokronologisk datering av furustokk frå en kavlebru ved Nordsætre, Dovre, Oppland fylke. Rapport 29/2017

**Kværne, Mathias (1965):** Langs den gamle Kongeveien. Lunde og Co's forlag, Oslo

Meld. St. 19 (2016–2017) Opplev Norge – Unikt og eventyrlig. Det kongelige nærings- og fiskeridepartement

- Møyner, Kari (1994):** Gamle veger og vegfar. Bruk, vern, vedlikehold. *DN-håndbok 5*
- Nielsen, Anne Marie (1999):** *Kongeferder i Norge gjennom 300 år*. Statens vegvesen/Norsk vegmuseum. Thorsrud A.S. Lokalhistoriske forlag, Lillehammer
- Norbeck ent. (2015):** Sluttrapport Vårstigen/Nord for Nestavollan. Av Frode Norbeck.
- Paus, H. W. (1966):** *Norges generalvegmeistre. Generalvegmeisterperioden 1665–1824*. Nationaltrykkeriet, Oslo
- Paulsrud, Geir (2017):** Kongevegar i Norge. I: *Årbok for Norsk vegmuseum 2017*
- Schulerud, Mentz (1974):** *Kongevei og fantesti*. J.W. Cappelens forlag A/S, Oslo
- Sletbak, Nils (1977):** *Fjellstuene på Dovrefjell*. Det norske samlaget, Oslo
- Sneve, Tore og Bjørn Rosshaug (1989):** Ålma – et gammelt handelssenter. I: *Bøgda vår 1989*
- Smestad, Ingrid (2001):** Kavlebrua over Tiltreidet – når og for hvem? I: *Årbok 2001/Romsdalsmuseet s. 78–89*
- Statens vegvesen Region midt (2014):** 139 Trondhiemske kongevei – Vårstigen, Oppdal, Trøndelag. Utbedring og vedlikehold. Notat ved Eline Meyer Størseth og Wiggo Kanck.
- Statens vegvesen Handlingsprogram 2018–2023 (2029)** Oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 (Til uttalelse)
- Steinsland, Gro (2014):** *Dovrefjell i tusen år. Mytene, historien og diktningen*. Vigemostad og Bjørke, Bergen
- St. meld nr. 16 (2004–2005):** Leve med kulturminner. Miljøverndepartementet.
- Vegloven 1824:** Lov, angaaende Veivæsenet. Gotenborg den 28de Juli 1824.

## NETTSIDER

- Budsjord:** <http://www.budsjord.no/omoss.php> [Siste lesedato: 17.01.2018]
- Hjerkinn fjellstue:** <http://hjerkinn.no/> [Siste lesedato: 07.01.2017]
- Kongevegen over Dovrefjell:** <https://www.kongevegenoverdovrefjell.no/> [Siste lesedato: 14.11.2017]
- Kongevegen over Filefjell:** <https://www.visitkongevegen.no/> [Siste lesedato: 18.01.2018]
- Kongsvold fjellstue:** <http://www.kongsvold.no/> [Siste lesedato: 13.11.2017]
- Kulmin:** <http://kulmin.no/> [Siste lesedato: 28.12.2017]
- Nasjonalparker:** <http://www.nasjonalparker.org/nasjonalparkene/fokstumyra/> [Siste lesedato 16.11.2017]
- Visit Dovrefjell:** <http://visitdovrefjell.no/> [Siste lesedato: 18.01.2018]

## KART

- Kartverket, veikart – Norge 240** kartblad nr. 9, Reichborn 1820:  
[http://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg100dpi/norge240\\_9\\_1820.jpg](http://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg100dpi/norge240_9_1820.jpg)
- Kartverket, veikart – Norge 240** kartblad nr. 10, Reichborn 1820:  
[http://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg100dpi/norge240\\_10\\_1820.jpg](http://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg100dpi/norge240_10_1820.jpg)
- Kartverket, veikart – Norge 240** kartblad 11 og 6, Reichborn 1820:  
[http://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg100dpi/norge240\\_11-og-6\\_1820.jpg](http://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg100dpi/norge240_11-og-6_1820.jpg)
- Kartverket, Veikart – Norge 240**, kartblad nr. 12 og 5, Reichborn 1820:  
[https://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg300dpi/norge240\\_12-og-5\\_1820.jpg](https://www.kartverket.no/historiske/norge240/jpg300dpi/norge240_12-og-5_1820.jpg)
- Kartverket, rektangelmålinger**, 37C 2; 37C 3; 37C 4; 37C 6; 37C 7; 37C 8; 37C 10; 37D 1; 37D 5: Hedmark | Oppland, C. Lund, 1834:  
[http://www.kartverket.no/historiske/rektangelht100/jpg100dpi/rektangelht100\\_37c2\\_1834.jpg](http://www.kartverket.no/historiske/rektangelht100/jpg100dpi/rektangelht100_37c2_1834.jpg)

**INFORMANTER**

**Kjell Haugland**, tidligere lektor ved Oppdal videregående skole

**Jon Olav Ekrann**, tidligere eier av Ekrann gård

**Anne Margrethe Hjerkind Ekre**, eier av Hjerkind fjellstue

**Anne Stine Hjerkind Ekre**, eier av Hjerkind fjellstue

**Martin Hjerkind**, eier av Hjerkind fjellstue

**Knut Nyhus**, drifter Kongsvold fjellstue

**Laurits Fokstugu**, eier av Fokstua fjellstue

**Olav Tofte**, eier av Tofte gård

**Lars Stenvik**, Vitenskapsmuseet, NTNU

**Geir Paulsrud**, Statens vegvesen Norsk vegmuseum

**Kjersti Tidemansen**, Statens vegvesen Norsk vegmuseum

**Cathrine Torstensen**, Statens vegvesen Norsk vegmuseum

**Ann Kristin Engh**, Statens vegvesen Region øst

**Bjørn Romsås**, tidligere ansatt i Statens vegvesen Region øst

**Izabela Chlewicka**, Statens vegvesen Region midt

**Eline Meyer Størseth**, Statens vegvesen Region midt

**Harald Storflor**, tidligere ansatt i Statens vegvesen Region midt

**Jan Adriansen**, Statens vegvesen Region vest

**Hans-Jacob Dahl**, Pilegrimssenter Dovrefjell

**Nina Hildre**, Oppland fylkeskommune

**Kristin Prestvold**, Trøndelag fylkeskommune

**Inge Angård**, Dovre kommune

**Roy Fjæringby**, metall søker

**Ola Arne Aune**

# Vedlegg

## Vedlegg 1: Mediedekning under Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell i 2017

### TV- OG RADIOINNSLAG

**NRK Dagsrevyen 21:** *Kongevegen over Dovrefjell* sendt 29. mai

**NRK Distriktsnyheter Østnytt:** *Kongevegen over Dovrefjell* sendt 29. mai

**NRK radio Distriktsprogram Hedmark og Oppland:** *Kongevegen over Dovrefjell* sendt 29. mai

**NRK Sommertoget:** Intervju om kongevegen ved Fokstua stasjon sendt 7. juli

**Radio E.:** Intervju om Kongevegen over Dovrefjell og foredrag på Oppdal museum. Sendt 27. september.

### AVISER OG NETTAVISER

**NRK Hedmark og Oppland den 29. mai 2017:** Viktig kulturhistorie kan gå tapt – nå settes veien i stand igjen

**Gudbrandsdølen Dagningen den 3. juli 2017:** Detektivene på sporet av Kongevegen

**Oppdalsavisa Opp 29. juni 2017:** Vil berge Kongevegen

**Oppdalsavisa Opp 9. september 2017:** Sherpaer kan gjenreise Kongevegen

**Vigga den 13. oktober 2017:** Kongevegens tilstand kartlagt

### NYHETER PÅ NETTSIDEN FORPROSJEKT KONGEVEGEN OVER DOVREFJELL

*Kongevegen over Filefjell vinner EUs kulturminnepris* lagt ut 18. mai 2017

*Fjellstuene på Dovrefjell* lagt ut 23. mai 2017

*Gravfeltet på Vang i Oppdal* lagt ut 29. mai 2017

«Og ikke av frost forderves» lagt ut 30. mai 2017

*Studietur til Kongevegen over Filefjell* lagt ut 11. juni 2017

*Veiarbeid i den mørke ensomme klippedal på 1850-tallet* lagt ut 16. juni 2017

*Kontraster og lange linjer på Dovrefjell* lagt ut 23. juni 2017

*Fuktige forPOSTfektninger. Om Stattholder Hannibal Sehesteds reise over Dovrefjell i 1644.* lagt ut 1. juli 2017

*Vegvalg - Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner* lagt ut 7. juli 2017

*Kongevegen over Dovrefjell på NRK* lagt ut 11. juli 2017

*Kartleggingen av kongevegen skrider fram – nye oppdagelser hver dag!* lagt ut 25. juli 2017

*Kongevegen på sykkel* lagt ut 14. september 2017

*Foredrag om Kongevegen over Dovrefjell på Oppdal og Dovre* lagt ut 26. september

*Kartleggingen av kongevegen gir resultater* lagt ut 30. november

### ANNET

**Årbok for Norsk vegmuseum 2017:** *Forprosjekt Kongevegen over Dovrefjell – om å løfte frem et kulturminne fra glemselen* av Marit Johansson

## Vedlegg 2: Samarbeidsavtale



# Kongevegen over Dovrefjell

## Dovre – Oppdal

Endelig utgave 11. mai 2017

### SAMARBEIDSAVTALE

Forprosjekt 2017

**Samarbeidsavtale mellom:**

- Statens Vegvesen region midt (SVV-m),
- Statens Vegvesen region øst (SVV-ø),
- Oppland fylkeskommune (OFK),
- Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK),
- Dovre kommune,
- Oppdal kommune,
- Norsk vegmuseum,
- Dovrefjell nasjonalparkstyre og Rondane-Dovre nasj.parkstyre,
- Gudbrandsdalsmusea og
- Pilegrimssenter Dovrefjell.

**Avtalen gjelder:**

- gjennomføring av forprosjekt for Kongevegen Dovre – Oppdal.

## 1. Bakgrunn

Kongevegen over Dovrefjell, mellom Dovre og Oppdal, er et viktig kulturminne og med en rik historie. Enkelte strekninger av kongevegen har forsvunnet under nyere veier, men store deler er fortsatt bevart. Mange av disse strekningene er i dårlig stand. Skal de sikres for fremtiden som et viktig nasjonalt kulturminne og tas i bruk for rekreasjon, opplevelse og verdiskaping må istandsetting til.

**Partene går nå sammen om et forprosjekt for å kartlegge veiens trase og status, samt utrede muligheter og utfordringer knyttet til istandsetting, vern, bruk og næringsutvikling.**

### **Ferdselen over Dovrefjell**

I tusen år gamle fortellinger leser vi at nordmennene har sitt opphav på Dovrefjell. Her slo de mytiske skikkelsene Nor og Goe seg ned, og fra dem stammer nordmennene. Her ble kongssønner testet og innviet. Her inngikk Harald Hårfagre ekteskap med samekvinnen Snøfrid. Dovrefjell står sentralt i vår nasjonale fortelling, kanskje best kjent gjennom eidsvollsmennenes forpliktelse: "Enig og tro til Dovre faller".

Ferdselsvegen mellom Dovre og Oppdal, har vært en av de viktigste og mest brukte fjellovergangene i landet. Fjellplatået skiller det Søndenfjeldske og Nordenfjeldske. De fysiske sporene etter ferdselsrutene kan spores tilbake til sagatiden og er over 1000 år gamle. Dovrefjell var ikke bare et farlig område som skulle passeres av pilegrimer og andre reisende, men også et område med store ressurser og muligheter. Villreinen ble fanget i omfattende fangstsystemer og vegetasjonen gav grunnlag for utmarksbeite og setrer.

På 16 - og 1700 tallet ble det behov for mer effektiv samferdsel. Det kom kongelige forordninger om bygging av bedre veger mellom landsdelene. Tunge bører ble lagt på bøndene med vedlikeholds- og skyssplikt. Det er i dette bildet at Kongevegene i Norge trer frem. Kongevegen over Dovrefjell ble antakelig landets største og viktigste. Etablering og reetablering av de fire fjellstuene på 1600- tallet forteller oss om et betydelig volum. Og fortsatt hadde Dovrefjell en stor symbolsk betydning gjennom kongenes reiser over Dovrefjell for å bli kronet. En reise hvor de også på symbolsk vis måtte oppsøke og utfordre Dovrefjell, nordmennenes opphavsområde, der Nor og Goe slo seg ned og der konger og helter oppgjennom historien var utfordret og testet.

De siste årene er det gjennomført registreringer og kartlegging av ferdselsrutene over Dovrefjell. Her finner vi ulike generasjoner ferdselsveier, den tydeligste og mest synlige traseen er kongevegen. Den ble bygget etter datidens krav med oppbygget veglegeme, planbestemt kurvatur og stigning, varder og stikkrenner. Partiene over Hjerkinnhø og Vårstigen er med i Statens vegvesens nasjonale verneplan. Sommeren 2014 og 2015 har Statens vegvesen arbeidet med istandsetting av kongevegen over Hjerkinnhø. Dette arbeidet videreføres i 2016 og det vil også bli gjort utbedringer på Vårstigen høsten 2016.

I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan for 2018-2029 er kongevegene på Filefjell og Dovrefjell spesielt nevnt som ryggerader i reiselivsprosjekt. Det er et overordnet mål at kulturarven skal bevares som bruksressurs og kilde til kunnskap, opplevelse og verdiskaping.



Veien er ikke kartlagt i sin helhet og med enkelte unntak har en ikke oversikt over hvilken tilstand den er i. Derfor er det nå et stor behov for å se kongevegen mellom Dovre og Oppdal under ett.

Veien er av stor kulturhistorisk verdi og bør så langt det er mulig sikres for fremtiden. Samtidig er det åpenbart at en istandsatt kongeveg vil kunne bli en stor attraksjon og i større grad enn i dag brukt. I området er det stort fokus på verdiskaping med utgangspunkt i natur- og kulturarven. En istandsetting av kongevegen må sees i sammenheng med pilegrimsleden, kanalisering av ferdsel og generell tilrettelegging i området.

## **2. Samarbeidsavtalens formål og varighet**

Formålet med samarbeidsavtalen er å legge grunnlaget for å gjennomføre forprosjektet slik det er beskrevet i forprosjektplanen. Partene har ulike roller og ansvarsområder. Uenighet om forståelse av oppdraget og større avvik fra planene forelegges styringsgruppa ved behov. Avtalen gjelder til forprosjektet er ferdigstilt, senest 31.12. 2017.

## **3. Mål og rammer**

### **3.1 Mandat**

Forprosjektet skal kartlegge Kongevegens tilstand og hva istandsetting og tilrettelegging av veien fra Dovre kirke til Oppdal kirke vil bety av muligheter, utfordringer og kostnader.

### **3.2 Visjon**

Kongevegen mellom Dovre og Oppdal tas i bruk som en sammenhengende vandringsveg.

Autentiske strekninger som bl.a. inngår i Nasjonal verneplan skal istandsettes etter antikvariske prinsipper.

Tilretteleggingen skal fremme fysisk aktivitet og næringsutvikling og inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet.

### **3.3 Hovedmål**

Lage et beslutningsunderlag for å avgjøre om det er interesse, vilje og økonomi til å gjennomføre et hovedprosjekt.

### 3.4 Resultatmål

|      |                                                                                                                              |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| RM 1 | Kartlegge hele vegstrekningen og prioritere hvilke strekninger det er behov for å gjøre noe med og hvordan dette kan gjøres. |
| RM 2 | Lage en overordnet beskrivelse av natur-og kulturminner.                                                                     |
| RM 3 | Kartlegge muligheter for fremtidig bruk av veien, og drøfte mulige begrensninger.                                            |
| RM 4 | Lage en liste over grunneiere og avklare deres holdning til å gjennomføre et eventuelt hovedprosjekt.                        |
| RM 5 | Sette opp budsjett inkludert finansierings- og fremdriftsplan for de ulike tiltakene.                                        |
| RM 6 | Modell for framtidig drift og vedlikehold.                                                                                   |
| RM 7 | Lage en plan for gjennomføring, ansvarsfordeling og organisering av et hovedprosjekt.                                        |

## 4. Organisering

### 4.1 Prosjekteier

De som har skrevet under samarbeidsavtalen.

Disse stiller med en representant hver som sammen utgjør forprosjektets styringsgruppe.

### 4.2 Prosjektansvarlig

Pilegrimssenter Dovrefjell er spurt av styringsgruppa om å stå som prosjektansvarlig. Styret for Pilegrimssenter Dovrefjell går inn for at senteret tar prosjektansvaret.

### 4.3 Prosjektleder

Styringsgruppa vil lyse ut og tilsette prosjektleder så snart avtalen er godkjent og økonomien er sikret.

### 4.4 Styringsgruppe

Prosjekteierne (pkt. 4.1) stiller med inntil to representanter hver som sammen utgjør forprosjektets styringsgruppe. Hver prosjekteier har en stemme i styringsgruppa.

## 5. Økonomi

Styringsgruppa har overordnet ansvar for økonomien i forprosjektet jf. postene i prosjektplanen. Prosjektleder har overordnet rapporteringsansvar på all økonomien i prosjektet. All finansiering skal brukes inn mot avtalte oppgaver, slik de er beskrevet i forprosjektplanen. Eventuelle større endringer eller forslag til omdisponeringer skal legges frem for styringsgruppa. Forprosjektets budsjett utgjør kr 722.500. Se finansieringsplan i forprosjektplanen pkt. 5.2.

### 5.1 Utgifter

|                                              |                |
|----------------------------------------------|----------------|
| Prosjektledelse 6 mnd inkl. sosiale utgifter | 375.000        |
| Reiseutgifter prosjektleder                  | 40.000         |
| Prosjektansvar Pilegrimssenter Dovrefjell    | 85.000         |
| Kontor og Møteutgifter                       | 75.000         |
| Filming og foto                              | 50.000         |
| Trykking av rapport                          | 70.000         |
| Uforutsett                                   | 27.500         |
| <b>Totalt</b>                                | <b>722.500</b> |

### 5.2 Finansiering

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| Oppland fylkeskommune       | <b>85.000</b>  |
| Sør-Trøndelag fylkeskommune | <b>85.000</b>  |
| SVV region midt             | <b>85.000</b>  |
| SVV region øst              | <b>85.000</b>  |
| Dovre kommune               | <b>85.000</b>  |
| Oppdal kommune              | <b>85.000</b>  |
| Pilegrimssenter Dovrefjell  | <b>85.000</b>  |
| Nasjonalparkstyrene         | <b>42.500</b>  |
| Norsk Vegmuseum             | <b>85.000</b>  |
| Sum                         | <b>722.500</b> |

Justert pr. mai 2017, da er alle bidrag bekreftet.

## 6. Samarbeidspartnere:

(= De som har skrevet under samarbeidsavtalen, jfr. punkt 4.1).

dato .....  
Oppland fylkeskommune

.....

dato.....  
Sør-Trøndelag fylkeskommune

.....

dato .....  
Dovre kommune

.....

dato.....  
Oppdal kommune

.....

dato .....  
Statens vegvesen region øst

.....

dato.....  
Statens vegvesen region midt

.....

dato.....  
Pilegrimssenter Dovrefjell

.....

dato.....  
Norsk Vegmuseum

.....

dato .....  
Dovrefjell nasjonalparkstyre

.....

dato.....  
Rondane Dovrefjell nasjonalparkstyre

.....

dato.....  
Gudbrandsdalsmusea

.....

*Samarbeidsavtalen er gjennomgått, bearbeidet og godkjent av styringsgruppa  
13. september 2016, revidert 3. november 2016, justert med finansiering og revidert budsjett  
11. mai 2017.*

## Vedlegg 3: Rapport fra dendrokronologisk analyse

DENDROØKOLOGEN A. J. KIRCHHEFER

RAPPORT 29/2017



Figur 1: Kavlbrua. Foto: Matti Bernitz Pedersen, 05.07.2017.

## Dendrokronologisk datering av en furustokk fra en kavlbri ved Nordsætre i Dovre, Oppland fylke

Oppdragsgiver: Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fylkeshuset, Erling Skakkes gt. 14, 7013 Trondheim  
kontakt antikvar Hauke Haupts (Avdeling Regional utvikling, Areal og miljø)

Rapport dato: 09.11.2017, rettet 20.12.2017 (ver. 2)

Utarbeidet ved: Andreas J. Kirchhefer, dr.scient., Skogåsvegen 6, 9011 Tromsø  
Epost: [post@dendro.no](mailto:post@dendro.no), mobil: 995 30 332, Org.-nr.: 994 482 181 MVA

**SAMMENDRAG:** Til analyse forelå ei furuskive, sagd av en furustokk som var del av ei kavlbri ved Kongevegen i Dovre. Prøven viste 70 årringer. Disse lot seg datere mot furukronologier fra tregrensen mellom Sør-Norge, Helgelandet og Sverige. Samsvaret er moderat til sterkt med  $t_{BP}$ -verdier av opp til 6,3 (Visdalen) og 6,4 (Muddus/Sverige) mot enkeltkronologier og 7,5 mot en regional kronologi. Dateringen er stabil i tid. Den ytterste veden på skiven representerer vårved 1769 e.Kr. Dette er det tidligst mulige tidspunktet for hogsten.

Fortsatt at skiven inneholder geitved, kan det sannsynlige hogståret beregnes til slutten av 1700-tallet (ca. 1780). I tilfelle at skiven ikke inneholder geitved, kan furuen være hogd tidligst på første delen av 1800-tallet (etter ca. 1830).

**MATERIALE OG PRØVETAKING**

|                       |                                                                       |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Objekt:               | furustokk fra kavlbri.                                                |
| Funnsted:             | Kongevegen sør for Nordsætre, mellom elvene Veslhundyrju og Hundyrju. |
| Kommune, Fylke:       | Dovre, Oppland (gnr/bnr 2/1).                                         |
| Koordinater:          | ca. 62,0860°N 9,2455°Ø, ca. 1045 moh.                                 |
| Prøvetaking, dato:    | sommer 2017, prosjekt Kongevegen over Dovrefjell.                     |
| Prøvetaking, redskap: | sag.                                                                  |
| Antall prøver:        | 1 skive (tverrsnitt 14,9 cm × 8,3 cm).                                |
| Treslag:              | furu (kontrollert under mikroskop).                                   |



Figur 2: Tverrsnitt av prøven med de to preparerte radiene.

**DENDROKRONOLOGISK ANALYSE**

For å gjøre cellemønstret synlig ble overflaten (stammestverrsnitt) preparert langs to radier med 0,15 mm tykke industriblad og hvit kritt. Radiene står i 90° vinkel til hverandre (Figur 2). Årringbreddene ble registrert semimanuelt ved hjelp av en stereolupe (Wild, ca. 8-80× forstørrelse), et målebord (Velmex «TA», oppløsning 0,001 mm) og programvaren TSAPWin 4.80d ([www.rinntech.de](http://www.rinntech.de)).

Årringbreddene på de to radiene (HVJ001A, HVJ001B) ble kryssdatert mot hverandre og slått sammen til en middelkurve (HVJ001). Middelkurven ble datert mot furukronologier fra Midt-Norge og naboregioner.

Redigeringen av måleseriene og dateringen ble støttet av TSAPWin og COFECHA 6.06P (Grissino-Mayer, 2001; Holmes, 1983). TSAP beregner blant annet Gleichläufigkeit Glk (Eckstein and Bauch, 1969) og t-verdien  $t_{BP}$  (Baillie and Pilcher, 1973) og rapporterer de statistisk beste synkronposisjonene. Glk forteller hvor ofte to kurver har samme trend fra ett år til neste, det vil si går samtidig oppover eller samtidig nedover. Glk uttrykkes i prosent av antall år overlapp mellom to serier.  $T_{BP}$  beregnes av korrelasjonsverdien og antall år overlapp mellom to serier etter framheving av den årvisse årringvariasjonen.  $T_{BP}$  øker med antall år overlapp og anses som statistisk signifikant fra verdien rundt 4,0. I tillegg beregner TSAP kryssdateringsindeksen CDI ved å integrere ulike Glk- og t-verdier. COFECHA beregner korrelasjonskoeffisienter mellom årringserier for kortere,

overlappende tidsvinduer (her bredde 30 år, overlapp 10 år), også dette etter framheving av den årsvise variasjonen i ringbredden. Dette bidrar til å finne for eksempel målefeil og manglende ringer.

NB! En datering kan ikke støtte seg utelukkende på statistikk. Resultatene blir derfor alltid kontrollert visuelt ved sammenligning av veden, målekurvene og kronologiene. Stor vekt legges på analyse og beskrivelse av de ytterste ringene på prøvene for å kunne fastslå om det dreier seg om barkkant og om treet er felt på sommeren eller på vinterhalvåret.

Tabell 1: Oversikt over prøven. Ringer = antall målte, hele årringer. Fra-Til = årstall for første og siste målte årring (år e.Kr.). Marg = maksimal avstand og årringer mellom innerste målte ring og antatt margposisjon. Al = antall årringer i kjerneved. Yte = antall årringer i geitveden.

| Prøve         | Radius | Ringer    | Fra-Til          | Marg              | Al        | Yte       | Overflate                    | Hogstår                     |
|---------------|--------|-----------|------------------|-------------------|-----------|-----------|------------------------------|-----------------------------|
| HVJ001A       | 99 mm  | 59        | 1699-1757        | 10 mm/6 år        | 29        | 30        | nedbrutt                     | .                           |
| HVJ001B       | 88 mm  | 70        | 1699-1768        | 10 mm/6 år        | 34        | 36        | nedbrutt, vårved 1769        | .                           |
| <b>HVJ001</b> |        | <b>70</b> | <b>1699-1768</b> | <b>10 mm/6 år</b> | <b>32</b> | <b>38</b> | <b>nedbrutt, vårved 1769</b> | <b>tidligst sommer 1769</b> |

## RESULTATER

### *Dendrokronologi*

Måleserien består av henholdsvis 59 og 70 årringer (Figur 3, Tabell 1). Begge begynner med samme årring, og middelserien består derfor av 70 årringer. Årringene i ungdomsveden er noe eksentrisk. Effekten av dette skulle tas høyde for ved å måle og slå sammen årringbreddene på de to radiene.

HVJ001 korrelerer godt med grunnserier for furu fra store deler av Norge og Sverige, med 1768 e.Kr. som siste hele årring. De 10 kronologiene med full overlapp (unntatt Korgen som er litt kortere) og best samsvar med HVJ001 ble standardisert (gjennomsnitt 0, standardavvik 1, for 1680-1779) og deretter slått sammen til en regional referansekurve (Figur 3). Denne oppnår solide statistiske kryssdateringsverdier (GIK 84,8 %,  $t_{BP}$  7,5; Tabell 3).

Årringene dekker tidsrommet 1699-1768 e.Kr.

Det visuelle samsvaret mellom HVJ001 og den regionale referansekurven i denne synkronposisjonen er overbevisende (Figur 3).

COFECHA-analysen viser at samsvaret mellom HVJ001 og de 10 utvalgte samtidige kronologiene er signifikant for alle overlappende 30-årsperioder (Tabell 2) - dette til tross for at seriene ble kuttet i heller korte biter, noe som ellers gjerne fører til statistisk støy og lave korrelasjoner. Det er ikke overlapp mellom de første og siste 30-årssegmentene. Dateringsresultatet er altså stabilt i tid. Flere av referansekronologiene derimot ser ut til å ha individuelle trekk i de første tiårene av 1700-tallet som fører til lave korrelasjonskoeffisienter. Visdalen-kronologien står noe svakt før 1710.

### *Hogståret*

Den ytterste veden er nedbrutt. Det er uvisst hvor mye ved som er råtnet bort. Den ytterste observerte veden er vårved 1769. Treet kan altså ikke ha blitt felt før sommeren 1769 e.Kr.

Grensen mellom kjerneved og geitved er ikke tydelig utpreget, og det kan diskuteres om det i det hele tatt er geitved på prøven. På grunn av forskjell i nedbrytingen og fargen på tverrsnittet samt måten veden tok opp vann på under prepareringa, er det imidlertid grunn til å tro at kjerne-/geitvedgrensen ligger ved 1731 (HVJ001A i 1728, HVJ001B i 1733). Dette betyr at det er rundt 38 geitvedringer på prøven. Hogstdataen etter egne observasjoner ( $75 \pm 25$  geitvedringer) kan da forventes å ligge ved 1806 e.Kr.  $\pm 25$  år. Hos relativt unge trær som HVJ001 ligger antallet oftest nærmere 50 år, og furu kan da være felt allerede rundt 1781 e.Kr.

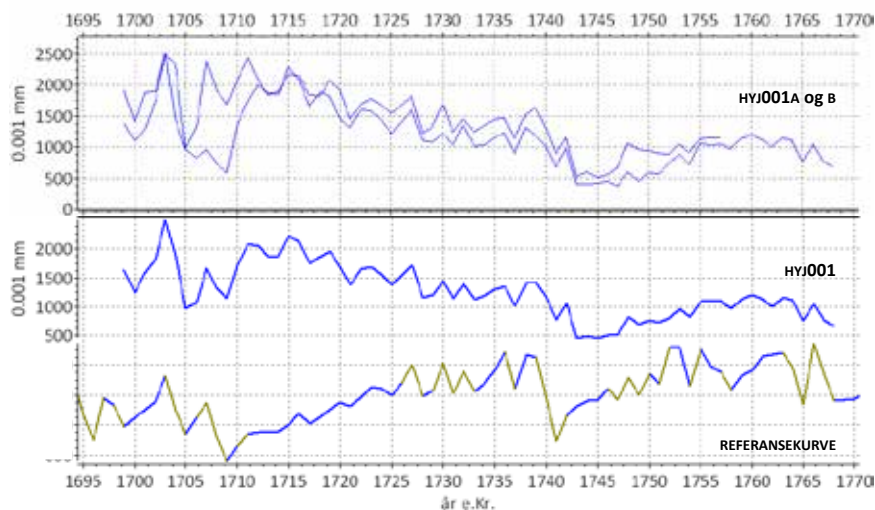
Alternativt kan man beregne hogst- eller dødsåret ved hjelp av antallet årringer i kjerneveden. Det er 32 årringer i kjerneveden på prøven. Prøven mangler marginen. Derfor kan man anslagsvis legge til 6 årringer.

Anvender man kjernevedformelen etter Gjerdrum (2003) basert på 38 årringer i kjerneveden, skal alderen til furua ved hogst/død ha vært 84 år. Dette ville bety at furua ble hogd allerede rundt 1777 e.Kr. Formelen gir ingen standardavvik, men man må forvente et avvik av minst  $\pm 5$  år.

Forutsetter man at det ikke finnes geitved på prøven, kan furua ifølge egen geitvedstatistikk være hogd tidligst  $1843 \pm 25$  e.Kr. eller ifølge kjernevedformelen tidligst i 1830 e.Kr.

#### Voksested

Årringmønsteret i stokken er signifikant korrelert med furukronologier fra et stort område. Videre er stokken funnet til fjells. Begge deler tyder på at furua har vokst i fjellskog.



Figur 3: Måleseriene (øverst) og middelserien for prøven sammenlignet med referansekurven for furu (nederst; årringindekser). Rødt = markørår hvor minst 90 % av minst 4 av de 10 kronologiene som inngår i referansekurven har samme trend fra ett år til neste.

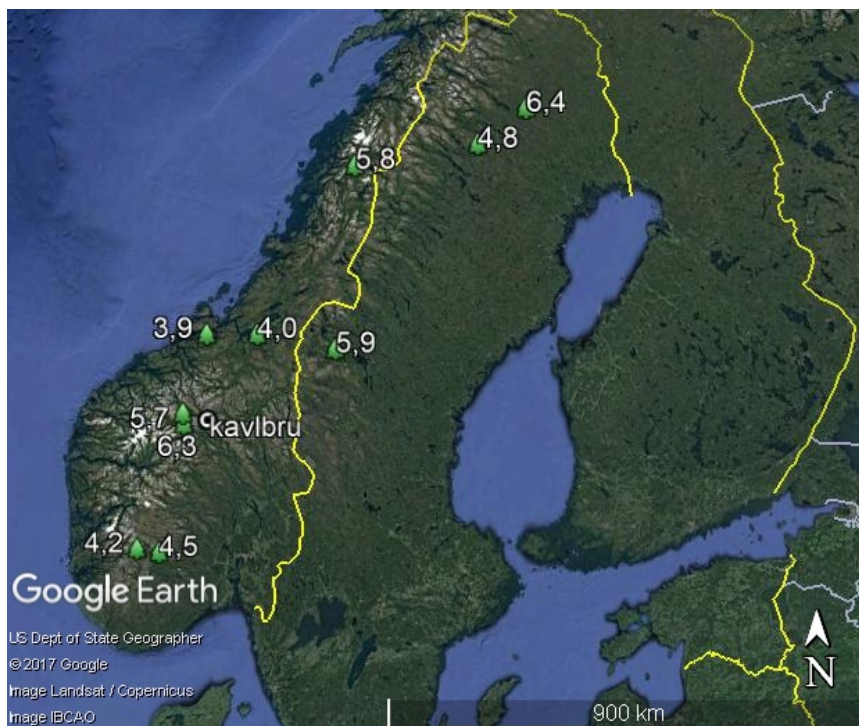
Tabell 2: Resultater av COFECHA-analysen for middelserien HYJ001 og ti samtidige kronologier. Korrelasjonskoeffisienter under 0,423 er ikke signifikante (A uten alternativ, B med statistisk bedre dateringsalternativ opp til 10 år før eller etter).

| Nr. Serie                   | Tidsperiode  | 1680 | 1690 | 1700 | 1710 | 1720 | 1730 | 1740 | 1750 |     |     |
|-----------------------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|
|                             |              | 1709 | 1719 | 1729 | 1739 | 1749 | 1759 | 1769 | 1779 |     |     |
| 1                           | hyj001       | 1699 | 1761 | .56  | .60  | .65  | .52  | .53  | .47  |     |     |
| 2                           | Furufjellet  | 1680 | 1779 | .65  | .56  | .64  | .59  | .74  | .73  | .75 | .51 |
| 3                           | Arjeplog     | 1680 | 1779 | .84  | .76  | .56  | .37A | .61  | .63  | .63 | .50 |
| 4                           | Gudbrandsdal | 1687 | 1779 | .70  | .62  | .44  | .58  | .81  | .88  | .92 | .89 |
| 5                           | Haukvik      | 1680 | 1779 | .74  | .72  | .57  | .35A | .68  | .73  | .70 | .47 |
| 6                           | Hovden       | 1680 | 1779 | .60  | .58  | .39A | .24A | .62  | .73  | .76 | .63 |
| 7                           | Muddus       | 1680 | 1779 | .84  | .85  | .79  | .58  | .68  | .67  | .69 | .62 |
| 8                           | Stormyrbass. | 1680 | 1763 | .57  | .60  | .53  | .42A | .49  | .49  | .46 |     |
| 9                           | Häckren      | 1680 | 1779 | .87  | .89  | .77  | .63  | .82  | .90  | .89 | .79 |
| 10                          | Varmdal      | 1680 | 1779 | .81  | .73  | .59  | .40B | .63  | .69  | .75 | .66 |
| 11                          | Visdalen     | 1680 | 1779 | .28A | .35B | .36B | .55  | .44  | .53  | .57 | .64 |
| Gjennomsnittlig korrelasjon |              |      |      | .69  | .66  | .57  | .49  | .64  | .68  | .69 | .64 |



Tabell 3: Dateringsstatistikk for middelserien HY001 mot regional kronologien og utvalgte furukronologier. Glk = Gleichläufigkeit (%),  $t_{BP}$  = t-verdi etter Baillie and Pilcher (1973), CDI = kryssdateringsindeks, ovl = overlapp mellom seriene. Kronologiene sortert etter breddegrad. Kronologiene fra Visdalen, Muddus og Arjeplog (NORW015, SWED002, SWED004, SWED007) lastet ned fra International Tree-Ring Data Base ITRDB (<https://www.ncdc.noaa.gov/paleo-search/>).

| Kronologi                  | periode e.Kr. | Glk  | $t_{BP}$ | CDI | ovl | Referanse for kronologi                    |
|----------------------------|---------------|------|----------|-----|-----|--------------------------------------------|
| REGIONALKURVE              | 908-2002      | 84,8 | 7,5      | 56  | 70  | satt sammen av de følgende 10 kronologiene |
| Muddus, Norrbotten/SE      | 1532-1972     | 76,8 | 6,4      | 40  | 70  | Harlan, TP, Jonnson, B (SWED002 + SWED004) |
| Arjeplog, Norrbotten/SE    | 1553-1974     | 71,7 | 4,8      | 29  | 70  | Jonsson, B (SWED007)                       |
| Stormyrbassenget, Nordland | 1460-1763     | 75,8 | 5,8      | 41  | 65  | egen, upublisert                           |
| Haukvik, Sør-Trøndelag     | 1578-1975     | 69,6 | 3,9      | 25  | 70  | (Kirchhefer, 2014)                         |
| Varmdalen, Sør-Trøndelag   | 1424-1938     | 72,5 | 4,0      | 30  | 70  | (Eidem, 1953)                              |
| Håckren, Jämtland/SE       | 908-2002      | 76,1 | 5,9      | 47  | 70  | (Gunnarson and Linderholm, 2002)           |
| Gudbrandsdalen, Oppland    | 1687-1950     | 73,2 | 5,7      | 44  | 70  | (Slåstad, 1957)                            |
| Visdalen, Oppland          | 1600-1983     | 75,4 | 6,3      | 32  | 70  | Briffa, KR (NORW015)                       |
| Hovden, Aust-Agder         | 1645-1954     | 70,3 | 4,2      | 29  | 70  | (Damsgård, 1952)                           |
| Furufjellet, Telemark      | 1321-2013     | 76,1 | 4,5      | 23  | 70  | egen, upublisert                           |



Figur 4: Kart med fordelingen av  $t_{BP}$ -verdiene mellom middelserien HY001 og ti utvalgte furukronologier (65-70 års overlapp, 1699-1768 e.Kr.).

Tabell 4: Måleverdiene for radiene HYJ001A og HYJ001B. Årringbredder i 0,001 mm, 10 ringer per rad (dekade). «-9999» er sluttkoden for seriene.

| Prøve   | dekade | 0    | 1    | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8     | 9     |
|---------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| hyj001a | 1699   | 1368 |      |      |      |      |      |      |      |       |       |
| hyj001a | 1700   | 1086 | 1286 | 1728 | 2480 | 2338 | 976  | 1325 | 2381 | 1916  | 1687  |
| hyj001a | 1710   | 2062 | 2436 | 2082 | 1845 | 1891 | 2174 | 2152 | 1838 | 1816  | 2084  |
| hyj001a | 1720   | 1914 | 1444 | 1690 | 1779 | 1677 | 1543 | 1681 | 1828 | 1224  | 1336  |
| hyj001a | 1730   | 1684 | 1247 | 1454 | 1241 | 1348 | 1444 | 1468 | 1141 | 1526  | 1637  |
| hyj001a | 1740   | 1316 | 898  | 1144 | 518  | 591  | 509  | 555  | 679  | 1060  | 960   |
| hyj001a | 1750   | 935  | 891  | 881  | 1040 | 919  | 1136 | 1158 | 1144 | -9999 |       |
| hyj001b | 1699   | 1912 |      |      |      |      |      |      |      |       |       |
| hyj001b | 1700   | 1392 | 1879 | 1891 | 2510 | 1443 | 960  | 824  | 962  | 735   | 590   |
| hyj001b | 1710   | 1346 | 1743 | 2007 | 1862 | 1851 | 2291 | 2096 | 1653 | 1888  | 1825  |
| hyj001b | 1720   | 1451 | 1316 | 1601 | 1580 | 1433 | 1216 | 1405 | 1603 | 1105  | 1078  |
| hyj001b | 1730   | 1212 | 1034 | 1339 | 1017 | 1030 | 1153 | 1233 | 889  | 1311  | 1184  |
| hyj001b | 1740   | 1014 | 671  | 972  | 403  | 399  | 417  | 445  | 380  | 605   | 453   |
| hyj001b | 1750   | 587  | 562  | 738  | 889  | 718  | 1066 | 1036 | 1051 | 969   | 1133  |
| hyj001b | 1760   | 1202 | 1120 | 999  | 1153 | 1106 | 767  | 1052 | 755  | 670   | -9999 |

#### BAKGRUNN – DENDROKRONOLOGI

Dendrokronologi er en dateringsmetode som benytter seg av årringenes mønster i trær. Ringbredden varierer fra år til år. I en varm sommer kan treet danne en brei ring, mens en kald sommer gir bare grunnlag for en smal ring. Trær fra samme klimaregion vil derfor vise et ganske likt årringmønster med hhv. breie eller smale ringer i de samme årene. Det er imidlertid oftest betydelige forskjeller mellom ulike treslag, og det kan også være forskjell i veksten mellom trær av samme treslag pga. ulikt vekstmiljø (f.eks. berg og myr). Etter vinterhvilen begynner furuens tykkelsesvekst rundt månedsskifte juni-juli med store, lyse celler (vårved) og avsluttes med dannelse av mindre, tykkveggede og dermed mørke celler i august (kalt sommer- eller høstved).

Ved å telle ringene i levende trær fra barken og innover mot marginen, kan man sette årstall på hver ring. Den siste ringen som ble dannet, finner man rett under barken. Ringen innerst i stammen nærmest rota forteller når treet spirte. Årringbreddene måles og framstilles i form av årringkurver. Ved hjelp av visuell og statistisk sammenligning av årringseriene fra flere trær kontrolleres det at enhver ring har fått tildelt det korrekte årstallet (*kryssdatering*). Én av grunnene for denne prosedyren er at ringer kan mangle i enkelte prøver, f.eks. i år med ekstremt kalde somre eller etter større skader i kronen eller rotsystemet. Kurvene av flere trær slås sammen til en middelserie, også kalt *kronologi* eller grunnserie. For ulike treslag og ulike klimaregioner opprettes egne kronologier.

Årringseriene fra levende furu i Nord-Norge når mer enn 725 år tilbake i tid (1285 e.Kr., Forfjorddalen i Vesterålen, Kirchhefer (2001), oppdatert). De lengste nordnorske furukronologiene når imidlertid tilbake til hhv. 812 e.Kr. (Forfjorddalen) og 601 f.Kr. (Dividalen, Kirchhefer (2005), oppdatert). Disse er bygd opp ved hjelp av årringer i døde trær, gadd, læger og stubber samt subfossile furustokker som er bevart i tjern. Årringkurvene fra dødved sammenlignes med den absolutt daterte grunnserien som i utgangspunktet er utelukkende basert på levende trær. Har dødved-prøven et tilstrekkelig antall ringer ( gjerne 100) som overlapper med grunnserien, vil man med stor sannsynlighet finne den korrekte plasseringen i tid og dermed kunne sette årstall på hver eneste ring. Kronologier fungerer på et vis som en strekkode. Hvis de innerste ringene på en slik prøve når lenger tilbake i tid enn den eksisterende kronologien, kan denne forlenges.

Hvis barken eller ubearbeidet vankant (*barkkant*) er bevart på en prøve, vil dens ytterste årring fortelle i hvilket år treet sluttet å vokse eller ble hogd. Dette er også grunnprinsippet for dendrokronologisk datering av historisk og arkeologisk materiale (Eckstein et al., 1984). Ettersom hovedformålet med en dendrokronologisk datering er bestemmelsen av hogståret, er det viktig at dateringsobjektets overflate er intakt, det vil si at den ytterste ringen under barken er urørt.

## REFERANSER

- Baillie MGL and Pilcher JR. (1973) A simple crossdating program for tree-ring research. *Tree-Ring Bulletin* 33: 7-14.
- Damsgård H. (1952) Årringundersøkelser på furu fra Sørlandet og Setesdal. University of Oslo.
- Eckstein D, Baillie MGL and Egger H. (1984) *Dendrochronological Dating*, Strasbourg: European Science Foundation.
- Eckstein D and Bauch J. (1969) Beitrag zur Rationalisierung eines dendrochronologischen Verfahrens und zur Analyse seiner Aussagesicherheit. *Forstwissenschaftliches Centralblatt* 88: 230-250.
- Eidem P. (1953) Om svingninger i tykkelsesveksten hos gran (*Picea abies*) og furu (*Pinus sylvestris*) i Trøndelag (On variations in the annual ring widths in Norway spruce (*Picea abies*) and Scots pine (*Pinus sylvestris*) in Trøndelag). *Meddelelser fra Det Norske Skogforsøksvesen* 41 (XXI.1): 1-153.
- Gjerdrum P. (2003) Heartwood in relation to age and growth rate in *Pinus sylvestris* L. in Scandinavia. *Forestry* 76: 413-424.
- Grissino-Mayer HD. (2001) Evaluating crossdating accuracy: A manual and tutorial for the computer program COFECHA. *Tree-Ring Research* 57: 205-221.
- Gunnarson BE and Linderholm HW. (2002) Low-frequency summer temperature variation in central Sweden since the tenth century inferred from tree rings. *The Holocene* 12: 667-671.
- Holmes RL. (1983) Computer-assisted quality control in tree-ring dating and measurement. *Tree-Ring Bulletin* 43: 69-78.
- Kirchhefer AJ. (2001) Reconstruction of summer temperature from tree-rings of Scots pine (*Pinus sylvestris* L.) in coastal northern Norway. *The Holocene* 11: 41-52.
- Kirchhefer AJ. (2005) A discontinuous tree-ring record AD 320-1994 from Dividalen, Norway: inferences on climate and treeline history. In: Broll G and Keplin B (eds) *Mountain and Northern Ecosystems - Studies in Treeline Ecology*. Berlin, Heidelberg, New York: Springer, 219-235.
- Kirchhefer AJ. (2014) Dendrokronologisk analyse av to furuskiver fra Haukvik, Hemne kommune, Sør-Trøndelag. Dendroøkologen, Rapport 29/2014. Tromsø: Dendroøkologen A. J. Kirchhefer, 14.
- Slåstad T. (1957) Årringundersøkelser i Gudbrandsdalen (Tree-ring analyses in Gudbrandsdalen). *Meddelelser fra Det Norske Skogforsøksvesen* 14: 571-620.

Vedlegg 4: Tabell som viser oversikt over tiltak og kostnader

| Parsell                                    | Del-strekning                                  | Mål/antall: (km, stk.) | Type kulturminne/element:                                  | Tilstandsgrad**:(TG) | Dagens bruk:                                                                     | Tiltaksbehov:                                                                                                                                                                                                                                                               | Kostnad utbedring: (mill. kr)                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1<br>Dovre kirke – Åteigen                 | 1a<br>Dovre kirke – Tofte                      | Ca. 2 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 1–2               | Bygdeveg/ Privat adkomstveg/ Ikke i bruk som veg/ Tapt strekning                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Merking og informasjonsskilt</li> </ul>                                                                                                                                                                  | 20 000kr (veg.)<br>40 000kr (skilt)<br>Totalt: 60 000                                                                                                                      |
|                                            | 1b<br>Tofte – Åteigen                          | Ca. 4 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2                 | Bygdeveg/ Gårdsveg/ Ikke i bruk som veg                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Drenering</li> <li>Tilretteleggelse av en overgang av en bekk (mulig restaurering av bru)</li> <li>Merking og oppføring av nye informasjonsskilt</li> </ul>                                              | 50 000kr (veg)<br>20 000kr (skilt)<br>200 000kr (bru)<br>Totalt: 270 000kr                                                                                                 |
| 2<br>Åteigen – Fokstua                     | 2a<br>Åteigen – Ståån                          | Ca. 2 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2                 | Turveg/ Pilegrimsled                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Drenering</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> </ul>                                                                                                                                  | 300 000 kr (veg)<br>40 000kr (stikkrenner)<br>30 000kr (informasjonsskilt)<br>50 000kr (mulig grøfting)<br>Totalt: 420 000kr                                               |
|                                            | 2b<br>Ståån – Bønnealteret                     | Ca. 2 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 3                 | Turveg/ Pilegrimsled                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Istandsetting av vegfundament (påføring av masser)</li> <li>Drenering</li> <li>Restaurering av stikkrenner</li> <li>Utbedring av elveovergang</li> <li>Merking og oppføring informasjonsskilt</li> </ul> | 200 000kr (vegetasjonsr.)<br>400 000kr (vegfundament)<br>120 000kr (6 stikkrenner)<br>10 000kr (elveovergang)<br>10 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 640 000           |
|                                            | 2c<br>Bønnealteret – Hardbakken                | Ca. 2 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2–3               | Turveg/ Pilegrimsled                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Istandsetting av vegfundament (påføring av masser)</li> <li>Drenering</li> <li>Grøfting</li> <li>Nye stikkrenner</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> </ul>                           | 200 000kr (vegetasjonsr.)<br>200 000kr (vegfundament)<br>100 000kr (div. drenerings-tiltak)<br>40 000kr (stikkrenne)<br>10 000kr<br>Totalt: 550 000                        |
|                                            | 2d<br>Hardbakken – Hondyrju                    | Ca. 2 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2                 | Turveg/ Pilegrimsled                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> <li>Restaurering av brukar over Hondyrju-elvene</li> <li>Utbedring av våte partier</li> </ul>                                                             | 100 000kr (vegetasjonsr.)<br>40 000kr (informasjonsskilt)<br>2 000 000kr (brukar/brukar)<br>40 000kr (2 stikkrenner)<br>30 000kr (grøfting/drenering)<br>Totalt: 2 210 000 |
|                                            | 2e<br>Hondyrju – Fokstua fjellstue             | Ca. 4 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 3                 | Turveg/ Pilegrimsled                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Grøfting/drenering</li> <li>Nye kavlebruer</li> <li>Kloppsteiner</li> <li>Istandsetting av stikkrenner</li> <li>Merking og oppføring av nye informasjonsskilt</li> </ul>                                 | 800 000kr (vegetasjonsr.)<br>200 000kr (grøfting/drenering)<br>40 000kr (2 stikkrenner)<br>100 000kr (kavlebru)<br>30 000kr (skilt)<br>Totalt: 1 170 000kr                 |
| 3<br>Fokstua fjellstue – Dovregubbens hall | 3a<br>Fokstua                                  | Ca. 1,5 km             | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2                 | Ingen bruk/del av tunet på Fokstua                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> </ul>                                                                                                                                                     | 100 000kr (vegetasjonsr.)<br>20 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 120 000kr                                                                                             |
|                                            | 3b<br>Fokstua – Dovregubbens hall              | Ca. 11 km              | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2                 | Gjenbruk som rasteplasser/Adkomstveger til hytter/ Ingen bruk/ Tapte strekninger | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> </ul>                                                                                                                                                     | 300 000kr (vegetasjonsr.)<br>40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 340 000kr                                                                                             |
| 4<br>Dovregubbens hall – Hjerkin fjellstue | 4a<br>Dovregubbens hall – sykkelveg (Holsætre) | Ca. 3 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2–3               | Adkomstveg til hytter/ Ingen bruk                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> <li>Anleggelse av kavlebruer</li> <li>Bedre overgang over bekker</li> </ul>                                                                               | 300 000kr (vegetasjonsr.)<br>400 000kr (kavlebruer)<br>30 000kr (utbedring elveo.)<br>40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 770 000                                      |
|                                            | 4b<br>Sykkelveg (Holsætre) – Heggingsbakken    | Ca. 3 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 1                 | Sykkelveg/ Adkomstveg til hytter                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> </ul>                                                                                                                                                                                 | 40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 40 000kr                                                                                                                           |
|                                            | 4c<br>Heggingsbakken – Gautåsætervegen         | Ca. 2 km               | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2                 | Sykkelveg                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> <li>Mulig anleggelse av steinsatte stikkrenner</li> </ul>                                                                                                                             | 40 000kr (informasjonsskilt)<br>100 000kr (stikkrenner)<br>Totalt: 140 000kr                                                                                               |
|                                            | 4d<br>Gautåsætervegen – Hjerkin                | Ca. 3,5 km             | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2–3               | Turveg/ Ikke i bruk                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vegetasjonsrydding</li> <li>Grøfting/drenering</li> <li>Anleggelse av stikkrenner eller anleggelse av kavlebru</li> <li>Tilrettelegging av turveg gjennom beite</li> <li>Merking og oppføring av informasjonsskilt</li> </ul>        | 500 000kr (vegetasjonsr.)<br>100 000kr (grøfting/dr.)<br>40 000kr (stikkrenner)<br>200 000kr (gjerdet)<br>40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 880 000kr                |

|                                                              |                                           |            |                                                            |           |                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>5</b><br><b>Hjerkinn fjellstue – Kongs-vold fjellstue</b> | 5a<br>Hjerkinn fjellstue – Hjerkinnhø     | Ca. 2,6 km | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 1      | Turveg/ Pilegrimsled                                                         | • Merking og oppføring av informasjonsskilt                                                                                                                                                                                                                                                        | 30 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 30 000kr                                                                                                                                                                                   |
|                                                              | 5b<br>Hjerkinnhø – Jøroskloppa            | Ca. 4 km   | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 3      | Turveg/ Pilegrimsled                                                         | • Merking og oppføring av informasjonsskilt<br>• Ferdigstillelse av påbegynt restaurering                                                                                                                                                                                                          | 30 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 30 000kr                                                                                                                                                                                   |
|                                                              | 5c<br>Jøroskloppa – Kongs vold fjellstue  | Ca. 2,5 km | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2      | Ikke i bruk/ Tapte strekninger                                               | • Vegetasjonsrydding<br>• Merking og oppføring av informasjonsskilt<br>• Mulig restaurering av tørrmur                                                                                                                                                                                             | 100 000kr (vegetasjonsr.)<br>40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 140 000kr                                                                                                                                                     |
| <b>6</b><br><b>Kongs-vold fjellstue – Hesthåggån</b>         | 6a<br>Kongs vold fjellstue – Gammel-holet | Ca. 3,7 km | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2      | Pilegrimsled/ Ikke i bruk/ Tapte strekninger                                 | • Vegetasjonsrydding<br>• Merking og oppføring av informasjonsskilt<br>• Tilrettelegging av turveg til kongevegen (?)                                                                                                                                                                              | 20 000kr (vegetasjonsr.)<br>20 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 40 000kr                                                                                                                                                       |
|                                                              | 6b<br>Gammel-holet – Nestavollen          | Ca. 6 km   | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2–3    | Turveg/ Pilegrimsled                                                         | • Vegetasjonsrydding<br>• Restaurering og sikring av tørrmurer<br>• Rekonstruksjon av bruer, restaurering av tørrmur, transport<br>• Rydding av stein fra vegbanen<br>• Rassikring<br>• Drenering og grøfting<br>• Istandsetting av stikkrenner<br>• Merking og oppføring av nye informasjonsskilt | 1 000 000kr (vegetasjonsr.)<br>3 500 000kr (restaurering av tørrmur)<br>2 000 000kr (bruer)<br>1 000 000kr (rassikring)<br>200 000kr (grøfting)<br>200 000kr (stikkrenner)<br>100 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 8 000 000kr |
|                                                              | 6c<br>Nestavollen – Hesthåggån            | Ca. 3 km   | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2      | Turveg                                                                       | • Vegetasjonsrydding<br>• Restaurering og sikring av tørrmurer<br>• Grøfting og drenering<br>• Nye heller over bekker<br>• Stikkrenner<br>• Merking og oppføring av nye informasjonsskilt                                                                                                          | 700 000kr (vegetasjonsr.)<br>1 000 000kr (rest. av tørrmur)<br>100 000kr (grøfting/drenering)<br>40 000kr (stikkrenner)<br>30 000kr (heller)<br>80 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 1 950 000kr                                |
| <b>7</b><br><b>Hesthåggån – Engån</b>                        | 7a<br>Hesthåggån – Tøftan                 | Ca. 4 km   | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2      | I bruk som adkomstveg til private boliger/ Ikke i bruk/ Tapte strekninger    | • Vegetasjonsrydding<br>• Merking og oppføring av nye informasjonsskilt                                                                                                                                                                                                                            | 200 000kr (vegetasjonsr.)<br>30 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 230 000kr                                                                                                                                                     |
|                                                              | 7b<br>Tøftan – Engån                      | Ca. 8 km   | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2–3    | Anleggsveg til skiferbrudd/ Privat adkomstveg/ Ingen bruk/ Tapte strekninger | • Merking og oppføring av informasjonsskilt<br>• Sikring av marginale strekninger<br>• Tilrettelegging av alternativ trasé (?)                                                                                                                                                                     | 40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt 40 000kr                                                                                                                                                                                    |
| <b>8</b><br><b>Engån – Oppdal kirke</b>                      | 8a<br>Engån – Vinstraelva                 | Ca. 4,5 km | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2      | Traktorveg/ Gårdsveg/ Pilegrimsled/ Tapte strekninger                        | • Merking og oppføring av informasjonsskilt<br>• Sikring av marginale strekninger<br>• Vegetasjonsrydding                                                                                                                                                                                          | 60 000kr (informasjonsskilt)<br>100 000kr (vegetasjonsr.)<br>Totalt: 160 000kr                                                                                                                                                     |
|                                                              | 8b<br>Vinstraelva – Álma                  | Ca. 7 km   | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 2      | Bygdeveg/ Pilegrimsled/ Tapte strekninger                                    | • Merking og oppføring av informasjonsskilt                                                                                                                                                                                                                                                        | 40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 40 000kr                                                                                                                                                                                   |
|                                                              | 8c<br>Álma – Oppdal kirke                 | Ca. 2,3 km | Del av Kongevegen over Dovrefjell og Trondhiemske kongeveg | TG 1 og 2 | Turveg/ Traktorveg/ Pilegrimsled                                             | • Vegetasjonsrydding<br>• Merking og oppføring av informasjonsskilt                                                                                                                                                                                                                                | 100 000kr (vegetasjonsr.)<br>40 000kr (informasjonsskilt)<br>Totalt: 140 000kr                                                                                                                                                     |
|                                                              |                                           |            |                                                            |           |                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Totalt: 18 410 000                                                                                                                                                                                                                 |

\*\*Tilstandsgrad:

TG1 = Vanlig vedlikehold.

TG2 = Symptomer på skader som på sikt kan utvikles til å bli mer omfattende dersom tiltak ikke settes inn.

TG3 = Kraftige symptomer på alvorlig skade, eller står i fare for å få betydelige skader dersom tiltak ikke settes inn raskt.

