

Oppdragsnavn:	Prosjektklargjøring av E6 Moelv-Storhove
Oppdragsnummer:	618455-04
Utarbeidet av:	Kjell Arne Valvik
Sidemannskontroll:	Åse Marit Rudlang Flesseberg
Dato:	28.08.2020
Tilgjengelighet:	Åpen

NOTAT GS-tiltak fv2522_Vurdering kulturminner og kulturmiljø

1	VURDERING KULTURMINNER OG KULTURMILJØ.....	1
1.1	Metode	1
1.2	Tiltaket	4
2	KULTURHISTORISKE VERDIER	4
2.1	Fredete kulturminner.....	4
2.2	Samferdselsminner	4
2.2.1.	Historiske veifar	4
2.2.2.	Fossegården (Fossøygarden) skysstasjon	14
2.2.3.	Pilegrimsleden	16
2.2.4.	Samlet verdivurdering	17
3	PÅVIRKNING OG KONSEKVENNS.....	18
3.1.	Fredete kulturminner.....	18
3.2.	Samferdselsminner	18
3.3.	Samlet vurdering – påvirkning og konsekvens	22
4	KILDER	23

1 VURDERING KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

I dette arbeidsnotatet er det gjort vurderinger for fagtema kulturminner og kulturmiljø i forbindelse med ny GS-løsning langs fv. 2522. Vurderingene vil utgjøre grunnlag for temaet i planbeskrivelsen.

1.1 Metode

Kulturminneloven gir en bred definisjon av hva som er kulturminner og kulturmiljø. Dette betyr at ikke alle kulturminner eller kulturmiljø kan eller skal vernes. I forvaltningen av kulturminner blir det lagt vekt på at mangfoldet av kulturmiljø og kulturminner skal tas vare på, og at et representativt utvalg skal prioriteres for vern. Det skal legges vekt på kulturhistoriske sammenhenger fremfor enkeltobjekt.

Grunnlaget for å verne kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til *kunnskap*, som grunnlag for *opplevelse* og som *ressurs for bruk*. De ulike kriteriene tilknyttet vurderingen av kunnskaps- og opplevelsesverdier kan overlape hverandre. Hvilke kriterier som blir lagt mest vekt på, er derfor avhengige av de aktuelle kulturminnene eller kulturmiljøene.

Verdien for det enkelte delområdet blir fastsatt på en flytende skala fra ubetydelig til svært stor verdi. Verdien settes på en linjal som er inndelt i fem deler, som vist i figuren nedenfor. Kartlegging og verdisetting for delområder kulturarv i undersøkelsesområdet er basert på håndbok V712 (Statens vegvesen, 2018).

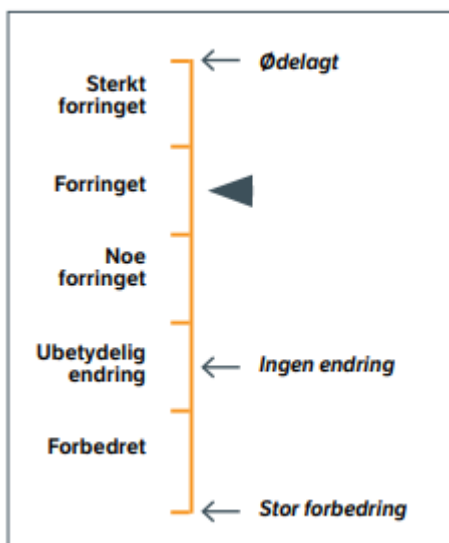


Figur 1-1. Verdisetting etter håndbok V712. Skalaen er glidende.

	Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Kulturmiljønivå					
Kulturhistorisk betydning	Uten betydning	er alminnelig/lokalt vanlig	har lokal/regional betydning	har stor regional/nasjonal betydning	har stor nasjonal/internasjonal betydning
Arkitekturhistorisk betydning		bygningsmiljø som inneholder bygninger av begrenset arkitekturhistorisk betydning	bygningsmiljø som inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningsmiljø som inneholder bygninger med stor arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningsmiljø som inneholder bygninger med særlig stor arkitekturhistorisk betydning
Betydning for kulturell eller etnisk gruppe		inneholder få elementer som kan knyttes til en kulturell/etnisk gruppe	inneholder flere elementer som er karakteristisk for en kulturell /etnisk gruppe	miljø som er karakteristisk for en kulturell/etnisk gruppe	helhetlig miljø som er karakteristisk for kulturell /etnisk gruppe og som er sjeldent/unikt
Historisk hendelse eller personer		er svakt knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en regional historisk hendelse/ person	er knyttet til en nasjonal historisk hendelse/ person
Landskapsnivå					
Kulturhistoriske sammenhenger		ligger i en kontekst/sammenheng som er noe fragmentert	inngår i en kontekst/sammenheng	inngår i en helhetlig kontekst /sammenheng	inngår i en særlig helhetlig kontekst
Kulturhistorisk landskap		delvis ødelagt	som har lokal/regional betydning	som har stor regional/nasjonal betydning	sammenheng som har meget stor nasjonal/internasjonal betydning (er unikt)

Figur 1-2. Verditabellen (SVV Håndbok V712) er delt inn i to nivå: Kulturmiljønivå og Landskapsnivå. «Kulturhistoriske sammenhenger» og «kulturhistoriske landskap» er særlig knyttet til landskapsnivået innenfor registreringskategoriene.

Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på det berørte delområdet. Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn, og går fra sterkt forringet til forbedret. Skalaen utgjør y-aksen i konsekvensvifta. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til situasjonen i referansesituasjonen (0-alternativet). Ubetydelig endring utgjør 0-punktet på skalaen.

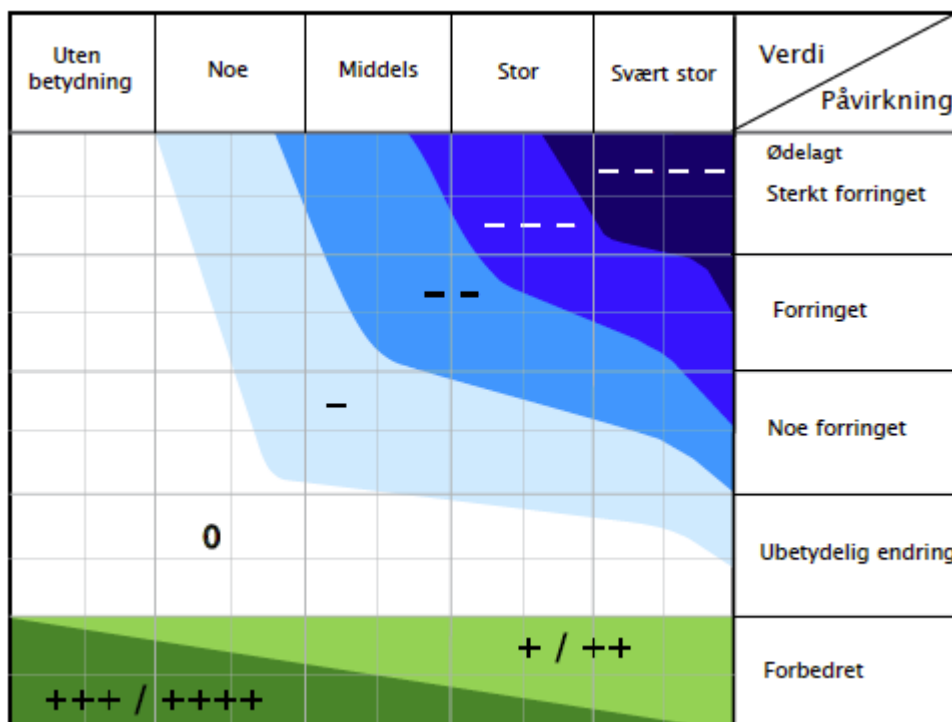


Figur 1-3. Skala for vurdering av påvirkning. Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen.

Vurdering av konsekvens gjøres over tre trinn. I trinn 1 vurderes konsekvensen for alle delområdene, i trinn 2 vurderes konsekvensene for hvert alternativ. I det tredje trinnet vurderes den samlede konsekvensen for alle miljøtemaene.

Med utgangspunkt i verdi og påvirkning fastsettes konsekvensen for det enkelte delområdet ved hjelp av konsekvensvifta (se under, figur 1-4). Konsekvensen for hvert delområde framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning.

Hva som vektlegges i hvert enkelt prosjekt, gjøres på grunnlag av en faglig vurdering.



Figur 1-4. Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.

1.2 Tiltaket

Det vises til planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket.

2 KULTURHISTORISKE VERDIER

2.1 Fredete kulturminner

Forholdet til automatisk fredete kulturminner og undersøkelsesplikten etter kml § 9 i planområdet for GS-løsning er avklart i forbindelse med tidligere planarbeid for E6 Storhove – Øyer.

Ved Måkrudstugua, lengst nord i planområdet, har det tidligere ligget et jernvinneanlegg (Askeladden id 261079, slagghaug/blesterhaug). Nydyrking og senere veiutbygging har fjernet de fleste spor etter blesteranlegget, men rester av slagg blir funnet i området som er nydyrket. Øst for planområdet, på Måkrud, ligger et automatisk fredet kullfremstillingsanlegg (to kullgroper) fra middelalder (id 260560).

Det er ikke kjent automatisk fredete eller andre fredete kulturminner innenfor planområdet, men ID 260560 ligger i planens influensområde.

2.2 Samferdselsminner

I det aktuelle planområdet er det få SEFRAK-registrerte bygninger og bygningsmiljøer (SEFRAK = i hovedsak bygninger eldre enn 1900). De viktigste kulturmiljøene fra nyere tid er knyttet til samferdselsminner (Kongevegen/Gudbrandsdalschausseen) og Fossøygarden (skysstasjon).

2.2.1. Historiske veifar

Kongevegene i Norge var i hovedsak utbedringer og fornyinger av ridevegene fra middelalder slik at de ble kjørbare for hest og vogn. De gamle linjeføringene ble hovedsakelig beholdt, men vegene ble jevnet ut og kantsatt med stein. Den første offentlige kjørevegen i Norge var Sølveien fra 1624. Deretter fulgte Den Fredrikhaldske Kongevei fra 1660. På 1700-tallet kom Den Trondhjemske Kongeveg (som gikk fra Christiania, opp Gudbrandsdalen, til Trondheim), Den Wingerske Kongeveg, Den Østerdalske Kongeveg og Den Sørlandske Kongeveg. Den Bergenske Kongeveg var en av de siste kongevegene som ble bygget.

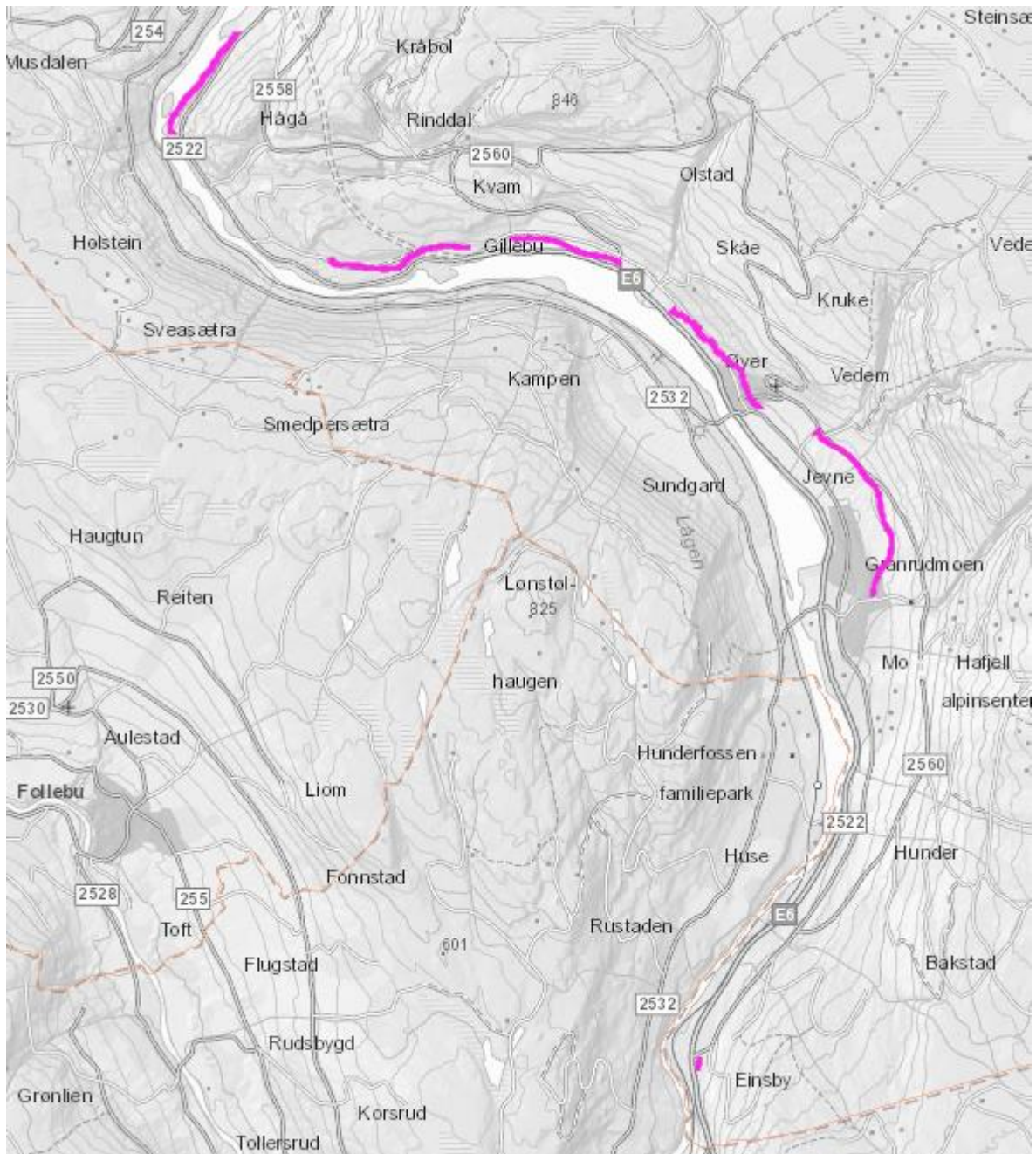


Figur 2-1. Jens Schanches kart over postveiene i Norge fra 1757. I 1753 inspisererte han alle postruter i landet på vegne av myndighetene og kom med forslag til forbedringer av postgangen. Kilde: Kongevegen over Filefjell. Kort over alle Post Tourer i Norge, Jens Schanche, Kiøbenhavn, 1757.

Den første kjørevegen gjennom Øyer er litt over 300 år gammel. Den ble bygd rundt 1700 og nedlagt som hovedveg i 1856. Den første kongen som vi med sikkerhet vet kjørte Kongsvegen var Fredrik 4. i 1704. I gamle papirer heter vegen «den kongelige Kjørewej», på dialekt «Kongsvegen», og etter at hovedvegen ble flyttet «Gamlevegen». I dag er det bare deler av den gamle Kongevegen som

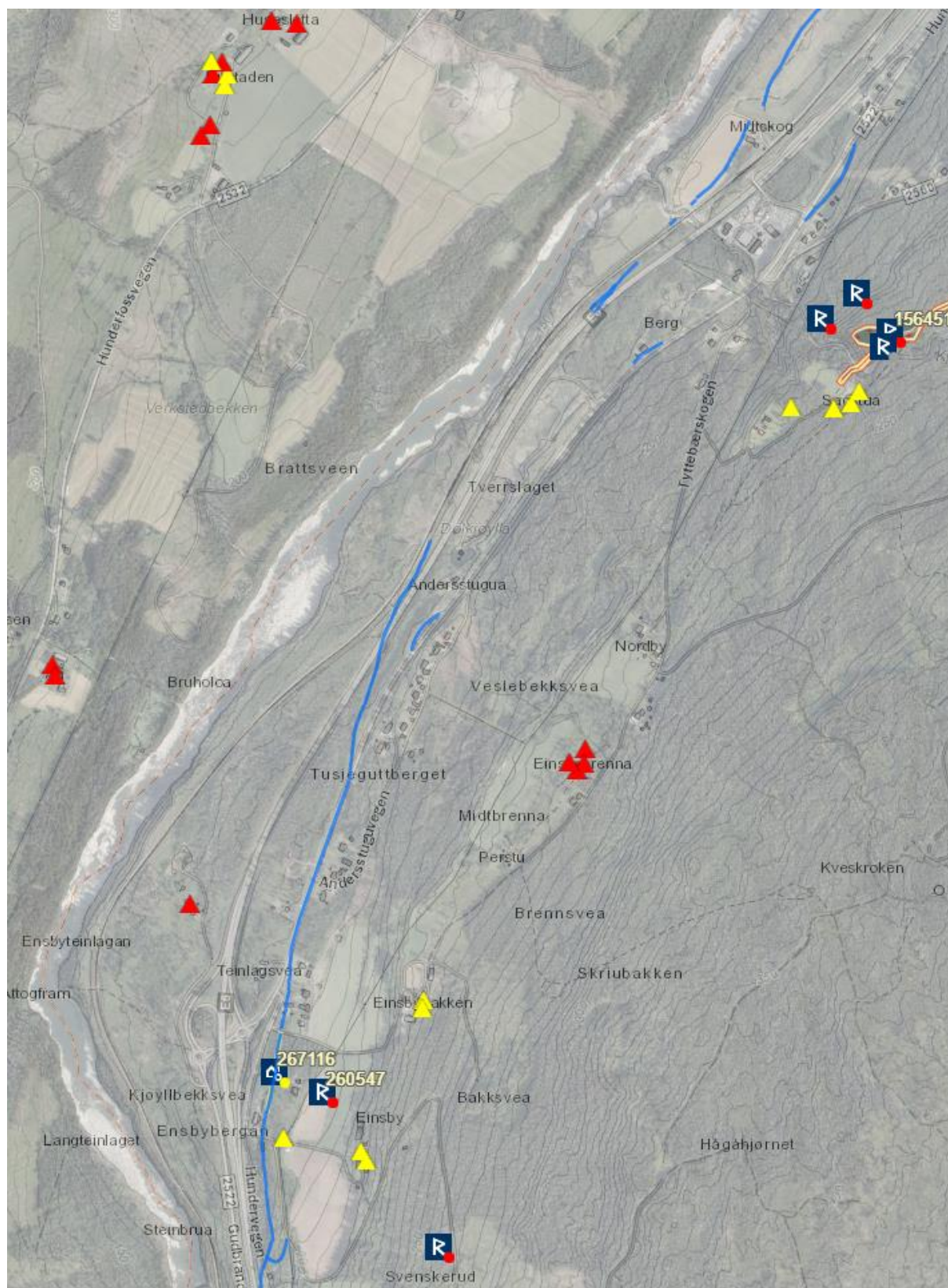
fremdeles er i bruk. På kortere og lengre strekninger er den helt eller delvis borte. Det skyldes ny vegbygging, nydyrking og ny bosetting. Kongevegen har opplevelsesverdi. Vegen gir gode naturopplevelser, i et variert terreng nederst i bygda. Den inneholder arkitektoniske elementer som steinkvelvsbruer og steingjerder, som gir vegen en estetisk verdi. Deler av vegen brukes kun i sommerhalvåret, av turgåere, andre strekninger er helårs bilveg. Kongsvegen er godt vedlikeholdt, og har et stabilt brukspotensial over tid. Vegen er på enkelte strekninger autentisk og har god lesbarhet. Disse strekningene er sjeldne. Kongsvegen har betydning som kilde til historien, siden det finnes begrensede skriftlige kilder. Vegens alder har også verdi. Kongsvegen har gode kunnskapsverdier som kan formidles, i og med at den er den første kjørevegen gjennom bygda. Kongevegen er i tillegg en ressurs for lokal utvikling og verdiskaping. Det er valgt ut 6 partier som er lokalt viktige kulturminner.

Ingen av disse 6 kommunalt listeførte partiene ligger innenfor planavgrensningen. På Ensby, like utenfor planområdet, er det registrert en bevart parsell av Kongeveien (Askeladden ID 267116). Dette er en del av kongeveien datert 1770. Synlig vei måler ca 160 x 6 meter, og ligger blant bebyggelse på Ensby gård. Grøfter er delvis synlig på hver side av veien. Kongeveien holdes åpen av grunneier på Ensby gård, med felling av trær og beskjæring av undervegetasjon. Det er satt opp et skilt med teksten "*Kongeveien 1770*". Pilegrimsleden krysser ved nordre ende av den synlige traséen. Dette er den sørligste av de 6 prioriterte parsellene. De andre ligger alle nord for Måkrud.

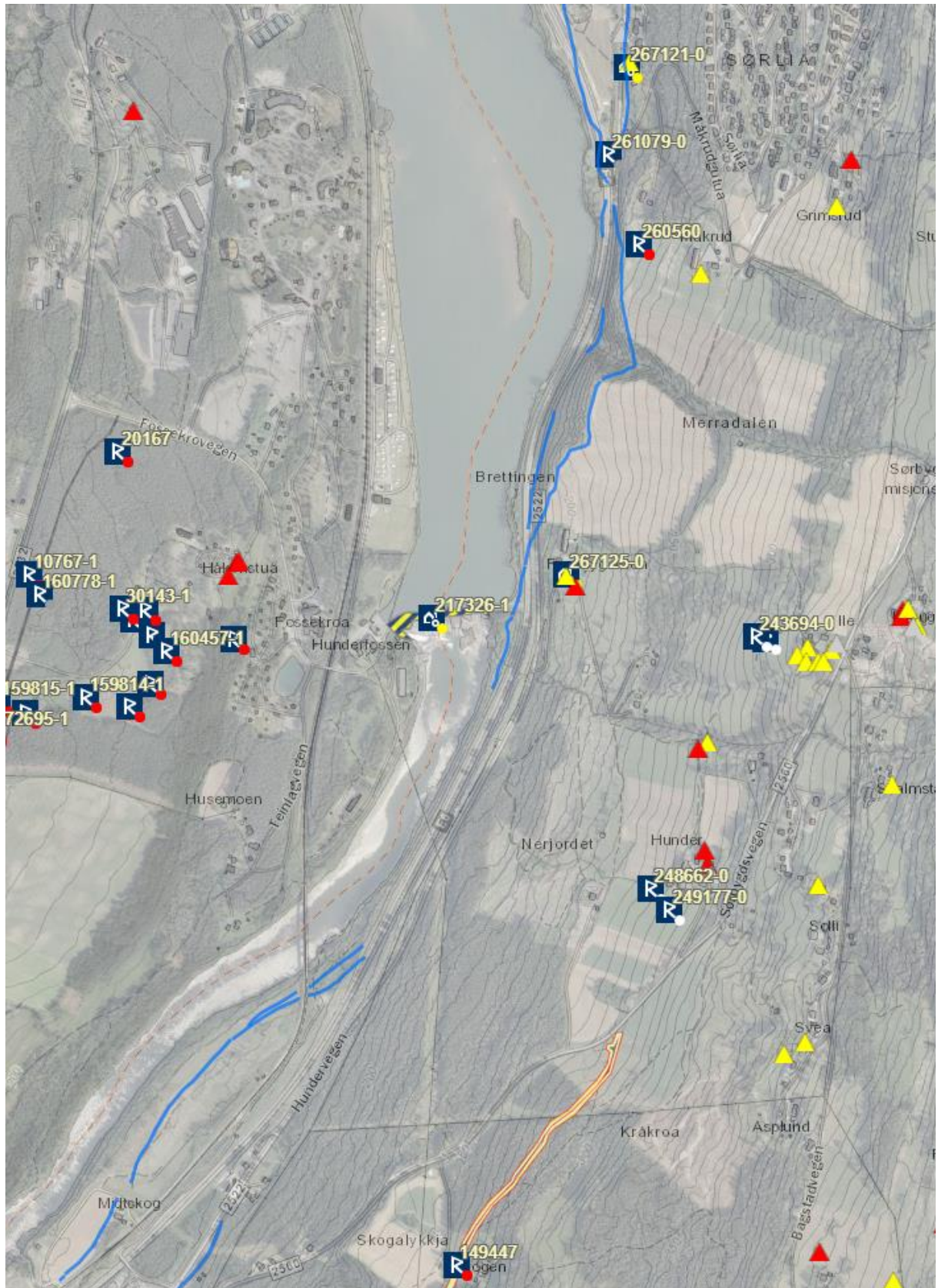


Figur 2-2. Registrerte parseller av Kongeveien i den nasjonale kulturminnebasen Askeladden.

I kulturminnebasen Askeladden er det ikke registrert samferdselsminner innenfor planområdet. Innlandet fylkeskommune v/Øystein Rønning Andersen har utført befaringer som viser at det trolig ligger flere bevarte rester av Kongevegen og Gudbrandsdalschausseen, i og tett opp til planområdet. Dette ble ikke fanget opp under fylkeskommunen sine registreringer i planområdet. Befaringsnotatet utarbeidet av Øystein Rønning Andersen er tatt inn som del av grunnlaget for konsekvensvurderingene. I planprosessen er det gjort justeringer og tiltak som i størst mulig grad bevarer samferdselsminnene. Mulige bevarte strekninger er grovt tegnet inn i vedlagte kart.



Figur 2-3. Kjente kulturminner i kulturminnebasen Askeladden og nyregistrerte rester av historiske veglinjer (blå strek) knyttet til Kongevegen og Gudbrandsdalschausseen i området fra Ensby til Midtskog. Illustrasjon: Asplan Viak. Kilde: Innlandet fylkeskommune v/ Ø.R. Andersen og Riksantikvaren.



Figur 2-4. Kjente kulturminner i kulturminnebasen Askeladden og nyregistrerte rester av historiske veglinjer (blå strek) knyttet til Kongevegen og Gudbrandsdalschausseen i området fra Midtskog til Måkrud. Illustrasjon: Asplan Viak. Kilde: Innlandet fylkeskommune v/ Ø.R. Andersen og Riksantikvaren.

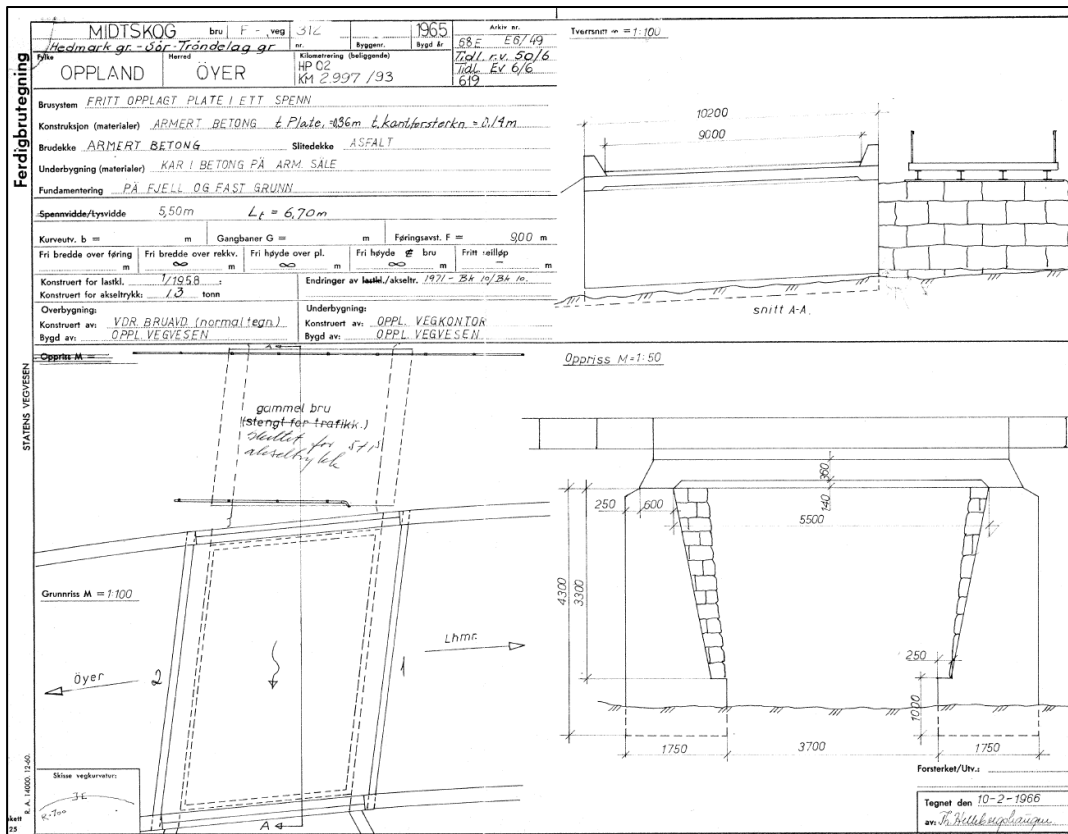
Store deler av fylkesveg 2522 følger i traseen til den gamle Gudbrandsdalschausseen som i dette området ble etablert i perioden 1851 - 1857. En «merkestein» fra 1855 kan sees i fjellskjæringa ved Stenberg (Askeladden id 267121), også denne nord for planområdet. Chausseen avløste den eldre Kongevegen som hadde fungert som hovedveg gjennom dalen fra 1700-tallet.

Chausseen rundt 1860 var bygget etter moderne prinsipper og for kjøring med hest og vogn/kjerre (og selvfølgelig slede vinterstid). Det viktige var ikke for bratt veg, derfor maks 1:20 (med mange unntak), bredde 5 m (der det ikke var alt for utfordrende) og med et bæredekke som tålte kjøring og et overdekke (grus) som ikke ga for stor friksjon. Det var kostbart å bygge veg, derfor fulgte man i stor grad terrenget, slik at man i prinsippet bare kunne ta ut grusen på innsiden og legge den på utsiden og stabilisere den, gjerne med en skråstilt mur (jête-mur, på yttersiden).

Vegen har gjennomgått mange endringer som følge av at den har vært en nasjonal hovedveg og for å imøtekomme endrede krav til fremkommelighet. Gudbrandsdalschausseen ble i 1930 Rv. 50. Senere fungerte den som E6. Autentisitet som kjerreveg fra 1850-tallet er derfor betydelig redusert, men rester etter eldre veglinjer og vegrelaterte konstruksjoner og elementer kan fremdeles ses langs fylkesvegen. Blant disse kan nevnes brufundament/stikkrenne ved Måkrudbekken i Merradalen, gammel veglinje ved Hundervegen 428 og Midtskog bru over Sagåa.

Midtskog bru (Sagåa)

Gamle Midtskog bru over Sagåa, som trolig kan knyttes til Gudbrandsdalschausseen, gikk ut av bruk i 1965. Det ble da satt trafikk på den nye brua (05-0619 Midtskog bru), som er en betongplatebru. På ferdigbrutegning er også den gamle er vist.



Figur 2-5. Ferdigbrutegning Midtskog bru 05-0619.

Brukarene på den gamle brua kan være fra 1860-tallet. Man strebet etter god kvalitet på murene. Den tids løsning på bruer var åser av tre og de råtnet etter en periode. Brudekke og åser er gjerne skiftet i flere omganger. I mellomkrigstiden når armert betong var kommet som en god løsning, ble brudekke og åser skiftet til fordel for stålbjelker og dekke av armert betong. Den gamle brua er skiltet for 5 tons akseltrykk.



Figur 2-6. Midtskog bru og eldre bru over Sagåa på østsiden av fylkesvegen. En kortere del av eldre veg er bevart inn mot brua på begge sider. Kilde: Google maps.



Figur 2-7. Gamle Midtskog bru sett fra Sagåa fra øst. Foto: Innlandet fylkeskommune.

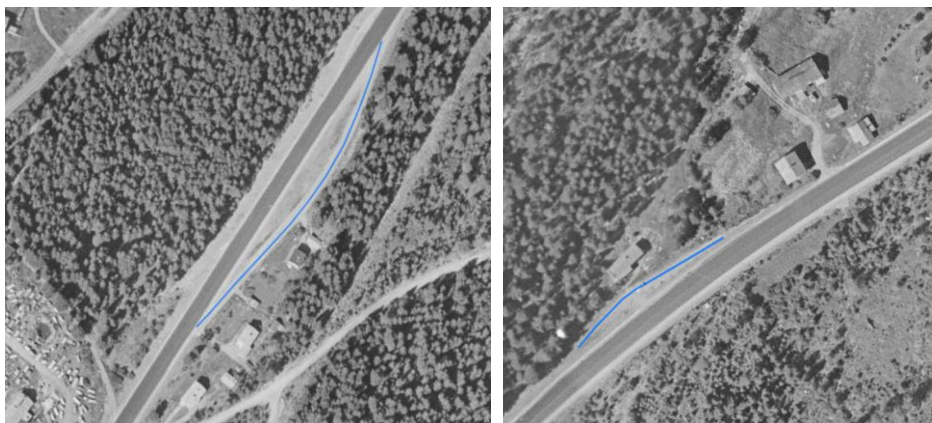


Figur 2-8. Midtskog bru med detalj av sørlig brukar på den gamle brua. Foto: Innlandet fylkeskommune.

Som det fremkommer av bildene så består brua av tørrmurte brukar med stålbjelker og betong i overbygning. Brukarene er senere forsterket med betong i bunnen. De tørrmurte brukarene er trolig betydelig eldre enn overbygning, som ser ut til å være en senere oppgradering.

Gammel veglinje Hundervegen 428 og Berg

Ved Hundervegen 428 er det bevart del av gammel veglinje trolig knyttet til Gudbrandsdalschausseen. Den historiske veglinjen er bevart på en strekning på ca 150m og fungerer som tilkomstveg til eiendommene øst for vegen. Parsellen ligger i en svak kurve mot øst. Kurven på chausseen er trolig rettet ut, og følger i dag dagens fylkesveg. Ved Berg ligger også en parsell av vegen bevart.



Figur 2-9. Bevart del av Gudbrandsdalschausseen ved Hundervegen 428 til venstre og Berg. Flyfoto Ringebu-Øyer 1974.

Stikkrenne/kulvert øst for fylkesvegen ved Merradalen/Måkrudbekken

Den tørrmurte stikkrenna/kulverten ligger et stykke fra fyllingsfot på dagens fylkesveg. Da rutebilene begynte å bli vanligere på 1920 tallet ble det ofte aktuelt å rette ut en del kurver og svinger. Før dette var vegen tilpasset hestetrafikk, men med overgang til bil kom det andre krav til veiføringen. Dette kan tyde på at kulverten tilhører en eldre veglinje, og det antas at stikkrennen hører med til chausseen av ca. 1860. Akkurat når denne veglinjen gikk ut av bruk er vanskelig å fastslå, men slike smårettinger foretok vegvesenet fortløpende.



Figur 2-2-10. Stikkrenne/kulvert øst for fylkesvegen ved Merradalen/Måkrudbekken. Det er trolig arbeidet med den i flere faser, da det er ulik kvalitet og type muring på inntaket og sideplastringen. Foto: Innlandet fylkeskommune.

Stikkrenne og plastringen langs innløpet har ulik utføring; kulverten er laget av hugget stein, mens plastringen i stor grad er naturstein. Det er vanskelig å si at den ene er yngre enn den andre, men det vil alltid være noen endringer etter noen ti-år med vedlikehold. Plastringen kan være yngre enn stikkrennen.

2.2.2. Fossegården (Fossøygarden) skysstasjon

Tunet på Fossegården ligger utenfor planens avgrensning, men innenfor planens influensområde. Gården var skysstasjon fra 1873 -1923 (Askeladden id 267125), og to av bygningene i tunet er SEFRAK-registrert. Det ene er stabburet, alderen på dette er ukjent. Bygningen er meldepliktig, jf. kml §25. Den andre er hovedbygningen fra siste halvdel av 1800-tallet.

En skysstasjon var en offentlig subsidiert gård der folk kunne få tilgang til hest eller vogn til reisen sin, og skysstasjonen var ofte kombinert med et gjestgiveri for mat og overnatting.

Den 14. april 1873 flyttet skysstasjonen i Øyer fra Aronsveen til Fossegården, og der ble den liggende frem til nedleggelsen 10. februar 1923. I 1882 skrev Bennett om Fossegården «*Ein svært god stasjon med mange rom, og frå dei er det fin utsikt til Hunderfossen, ikkje heilt ulikt Schaffhausen (foss i Rhinen i Sveits).*» «*Fossegårdens beliggenhet ved elven og fossen skaper begeistring blant mange reisende*», står det et annet sted.

Fra Fossegården ble det skysset nordover til Holmen, sørover til Lillehammer og Vingnes, og vestover til Seielstad. I 1896 hadde de 12 hester og 20 senger på skysstasjonen på Fossegården. Det har også blitt drevet telefonsentral i hovedbygningen.

Av bygningene brukt til skyssformål, er det kun bolighuset som står igjen. Bygningen er bygget mellom 1850 og 1875 (SEFRAK nr. 0521-0001-010, bygningsnr. 140256072). Bygningen brukes som bolighus i dag og er godt vedlikeholdt.

Fossegården har den eneste bygningen i kommunen man med sikkerhet vet ble brukt til formålet skysstasjon, og har en kunnskapsverdi i henhold til samferdsel- og næringshistorie. Rest av Kongevegen kommer trolig opp bakken på eksisterende traktorveg, på østsiden av fylkesvegen, like vest for driftsbygningen på Fossegården. Det er utført mange nyere oppgraderinger i dette området, så det er uklart hvor mye som er bevart av den historiske linjeføringen i Kongevegtraseen. Kongevegtraseen og Gudbrandsdalschausseen inngår i det samferdselshistoriske miljøet knyttet til Fossegården som skysstasjon.



Figur 2-2-11. Fossegården med SEFRAK-registrert bygningsmiljø og kommunalt listeført skystasjon (Askeladden id 267125). Dam/demning i Hunderfossen er utvalgt kulturminne i NVEs verneplan og statlig listeført kulturminne. Kilde: www.riksantikvaren.ra.no



Figur 2-12. Fossegården, 1952. Kongevegen kan skimtes på skrått nedover til Gudbrandsdalschausseen i dyrket mark. Kilde: Maihaugen/Widerøes Flyveselskap AS.



Figur 2-13. Kongevegen skal ha gått opp på dyrket mark ved eksisterende landbruksavkjørsel ved Fossegården. Foto: Asplan Viak.

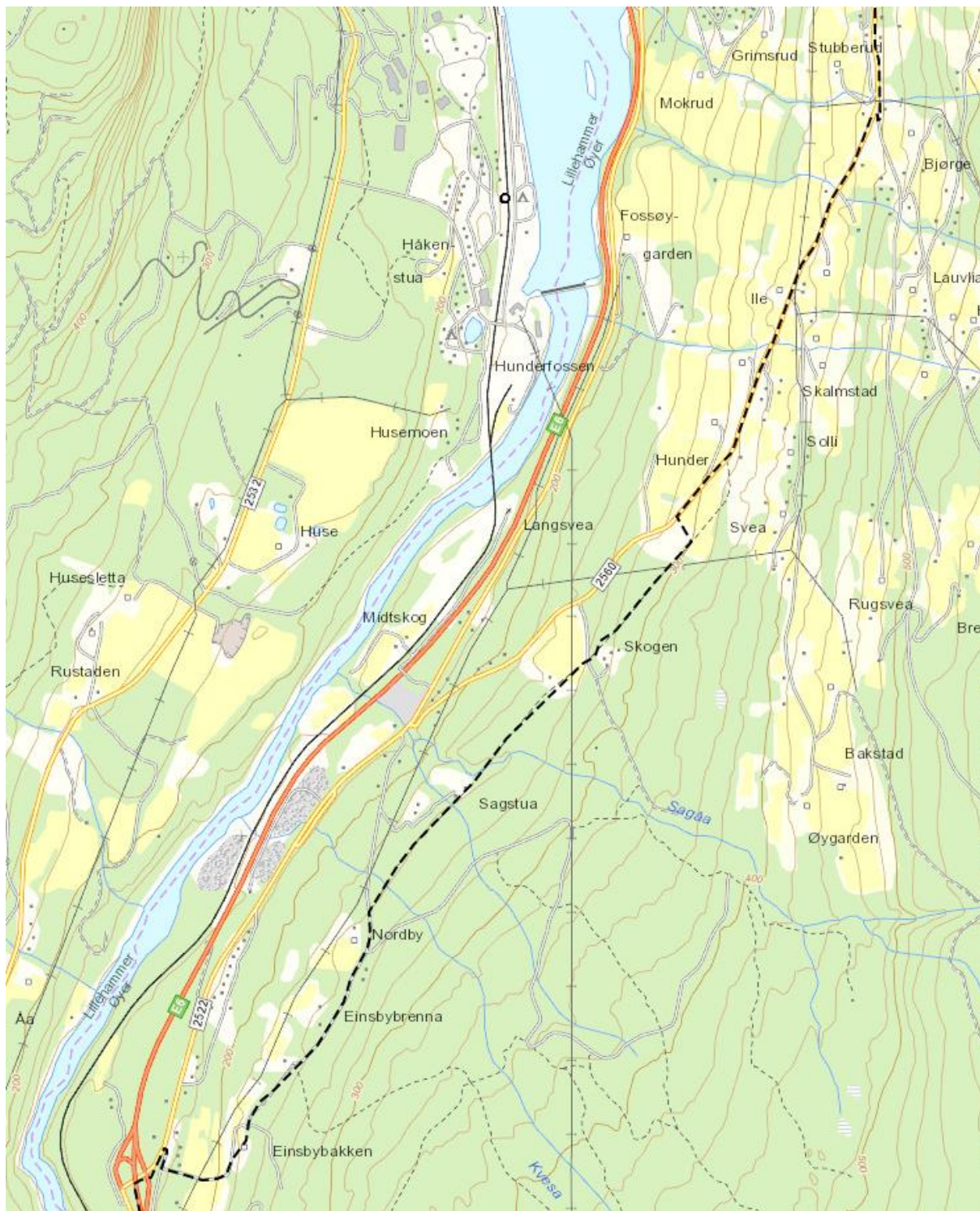


Figur 2-2-14. Til venstre Kongevegen ved Fossegården, der den er avskåret av fylkesvegen/chausseen. Kongevegen har fortsatt opp jordet i landbruksvegtraseen. Det er utført mye endringer/omlegginger i dette området. Til høyre gårdsveien med stabbesteiner opp til Fossegården. Foto: Asplan Viak.

2.2.3. Pilegrimsleden

Pilegrimsleden går utenfor det aktuelle plan- og influensområdet, og blir ikke berørt av tiltak knyttet til ny gang-/sykkelveg. Pilegrimsleden gjennom Øyer følger Tjodvegen der den er bevart. Tjodvegen er den eldste av de fire generasjonene veger som har gått langs dalføret. Tjodvegen var en

allmannsveg, og var underlagt «baugreid» i Magnus Lagabøtes lov. Pilegrimsleden er inntegnet på kart under.



Figur 2-2-15. Pilegrimsleden (svart stipla strek) gjennom området går utenfor det aktuelle plan- og influensområdet. Kilde: www.pilegrimsleden.no.

2.2.4. Samlet verddivurdering

Byggingen av de nasjonale hovedvegene, som både Kongevegen og Gudbrandsdalschausseen, var storstilte samferdselstiltak i sin samtid og viktige bidrag i moderniseringen av landet.

Samferdselsminnene i form av spor og rester etter parseller og enkeltminner utgjør et samlet samferdselshistorisk miljø fra ulike tidsperioder. Spor etter Kongevegen, Gudbrandsdalschausseen og skysstasjonen på Fossøygården, sammen med utbedringer og nyere veger, viser den samferdselshistoriske utviklingen i Gudbrandsdalen over tid. Det er stor tidsdybde i samferdselsminnene. Etablerte tiltak, slik som store samferdselsanlegg, næringsareal og dyrking, har medført nedbygging av samferdselsminnene på en rekke steder og over lengre strekninger. Noe av dette skyldes gjenbruk til samme formål. Dette har redusert opplevelsesverdien.

Restene etter hovedvegene har stor kulturhistorisk verdi. Samferdselsminnene er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi og middels opplevelses- og bruksverdi. **Samlet stor verdi**, nedre del.



3 PÅVIRKNING OG KONSEKVENSN

3.1. Fredete kulturminner

Tiltaket vil få nærføring til Id 260560, automatisk fredet kullfremstillingsanlegg på Mokrud. Planområdet er avgrenset utenfor lokaliteten, og lokaliteten berøres ikke direkte.

3.2. Samferdselsminner

De vegrelaterte kulturminnene i plan- og influensområdet er så langt det har latt seg gjøre er kartlagt. Dette er vegrelaterte kulturminner som kan knyttes til vegens tidligere bruk som nasjonal hovedveg. Vegens verneverdi og tåleevne i forhold til etablering av gang-/sykkelveg er vurdert i planarbeidet. I planframlegget er det søkt å finne løsninger som i størst mulig grad ivaretar restene etter samferdselsminnene for fremtiden.

I det følgende er konsekvenser for Kongevegen og Gudbrandsdalschausseen som veghistorisk kulturminne som følge av etablering av gang-/sykkelveg er vurdert.

Det er foreslått gjenbruk av rester etter eldre veglinjer og konstruksjoner/elementer ved etablering av gang-/sykkelvegen. Dette er vurdert opp mot vegminnets tåleevne for endring. Det er i størst mulig grad søkt å sikre den eldre veghistorien langs fylkesvegen og slik heve opplevelsesverdien for gående og syklende på strekningen.

Konsekvenser for Fossegården, som i perioden 1873-1923 fungerte som skysstasjon, er vurdert. Dette gjelder også «merkestein» ved Stenberg. Eksisterende gang-/sykkelveg ligger her trolig i den gamle chausseen. Begge disse kulturminnene/kulturmiljøene ligger utenfor planområdet, men det er en klar relasjon til den gamle hovedvegen. Konsekvenser ved etablering av gang-/sykkelveg på stekningen vil være avgrenset for disse vegrelaterte kulturmiljøene.

Det veghistoriske miljøet på Ensby, med flere generasjoner hovedveg er sikret, med hensynssone - bevaring kulturmiljø, i planforslaget knyttet til E6 Storhove – Øyer.

Samferdselsminner innenfor planområdet er regulert med hensynssoner - bevaring kulturmiljø med tilhørende bestemmelser.

Gammel veglinje ved Berg



Figur 3-1. Bevart del av Gudbrandsdalschausseen ved Berg. Illustrasjon: Asplan Viak. Kilde: Innlandet fylkeskommune v/ Ø.R. Andersen og Riksantikvaren.

Den bevarte parsellen av chausseen berøres ikke av tiltaket knyttet til denne planen.

Midtskog bru

Midtskog bru blir så langt som mulig søkt bevart og gjenbrukt. Det er lagt vekt på å sikre de gamle brukarene og de bevarte veglinjene frem til disse. Overbygningen, som trolig er utskiftet og forsterket i senere bruksfaser må trolig erstattes med ny for å tilfredsstillе dagens krav i forhold til bruk og vedlikehold.

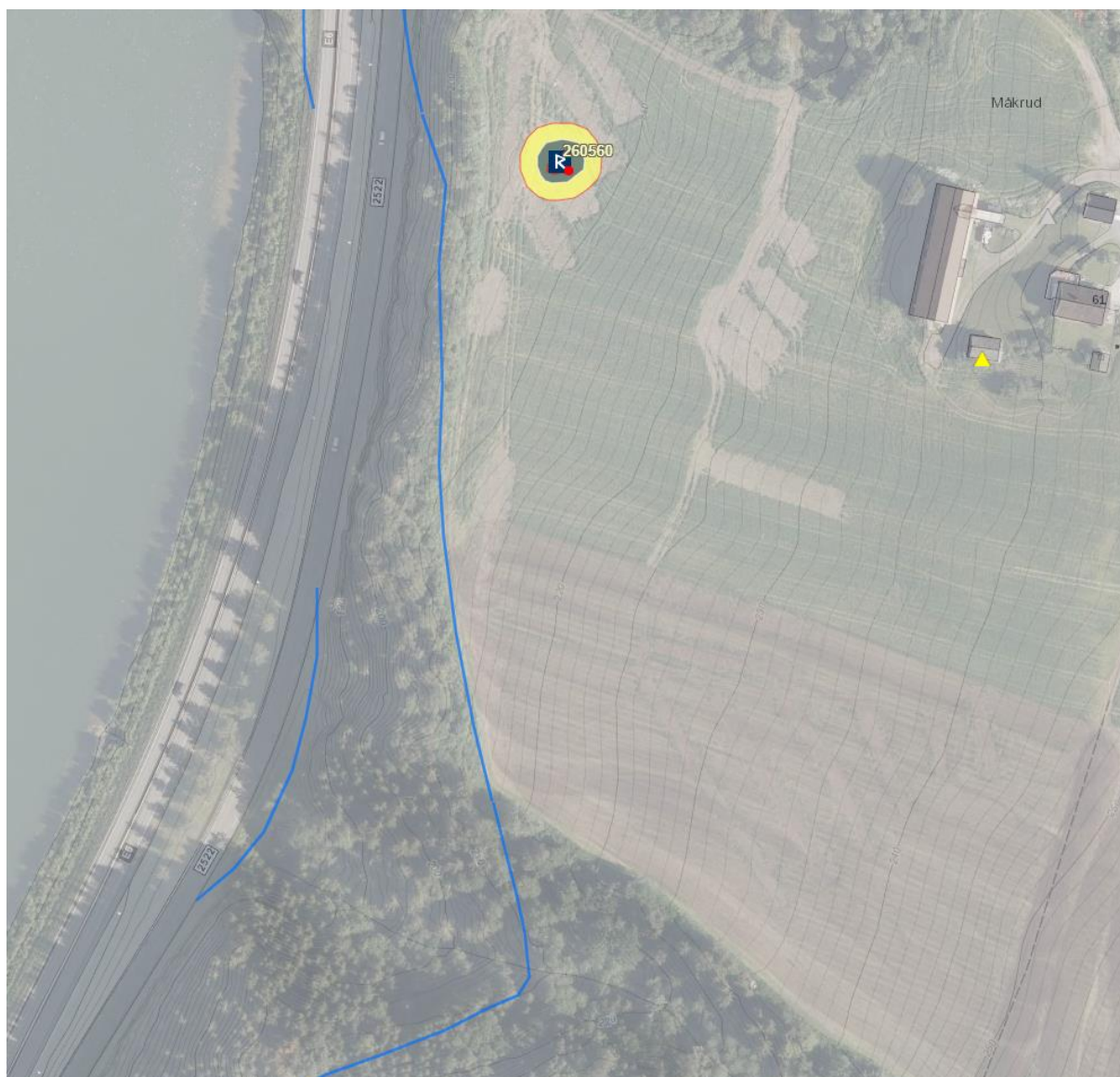
Gammel veglinje Hundervegen 428



Figur 3-2. Bevart del av Gudbrandsdalschausseen ved Hundervegen 428. Illustrasjon: Asplan Viak. Kilde: Innlandet fylkeskommune v/ Ø.R. Andersen og Riksantikvaren.

Den bevarte parsellen av chausseen blir i hovedsak uberørt av tiltaket. Berøres noe i begge ender, der vegminnet kommer inn på eksisterende fylkesveg.

Gamle veglinjer ved Fossegården, i Merradalen og ved Mokrud



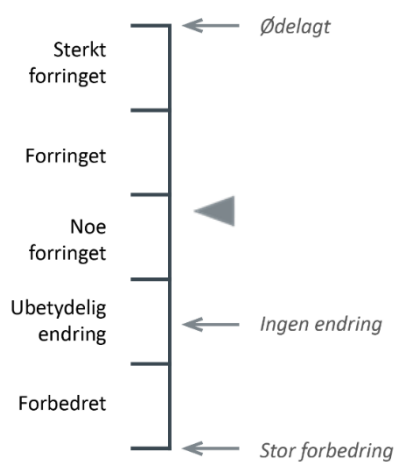
Figur 3-3 Bevart del av Gudbrandsdalschausseen og Kongevegen i Merradalen og ved Mokrud. Illustrasjon: Asplan Viak. Kilde: Innlandet fylkeskommune v/ Ø.R. Andersen og Riksantikvaren.

Fossegården: Fortausløsning forbi Fossegården, gir minst mulig inngrep i kulturmiljøet. Tilkomstveg til gården, med stabbesteiner, blir ikke berørt. Landbruksavkjørselen på Fossegården, som trolig ligger i samme trase som Kongevegen blir i liten grad berørt.

Kulvert/stikkrenne i tørstein i Merradalen, som trolig kan knyttes til Gudbrandsdalschausseen, blir bevart. Tiltaket blir avgrenset vest for stikkrennen. Mulige rester etter Kongevegen under dyrket mark oppe på kanten av jordet på Mokrud berøres ikke. Det er i dag ikke synlige spor etter Kongevegen her. Kartleggingen er basert på eldre kart og foto. Plangrensen er justert slik at synlige spor etter Kongevegen i Merradalen blir liggende utenfor planområdet.

3.3. Samlet vurdering – påvirkning og konsekvens

Påvirkning: Noe forringet.



Ut fra at verdien for samferdselsminnene er vurdert til nedre del av stor og påvirkning er vurdert til noe forringet, vil konsekvensgraden være 1 minus (-), **noe miljøskade** for samferdselsminnene.

Samlet er utbyggingsalternativet (detaljreguleringsplanen) vurdert til å gi **noe negativ konsekvens**.

Tiltaket er endret og justert for å finne de beste løsningene for samferdselsminnene. Der det er mulig har det blitt lagt opp til gjenbruk og bevaring. Uten disse tilpassingene og justeringene i planområdet, ville konsekvensgraden blitt vurdert til 2 minus (- -), betydelig miljøskade for samferdselsminnene.

4 KILDER

Innlandet fylkeskommune v/Øystein Rønning Andersen. Befaringsnotat.

Vurdering av Geir Paulsrud ved SVV/Vegdirektoratet angående alder på bru og stikkrenne langs fv 2522 i Øyer. Utdrag av Paulsrud sin vurdering av oversendte bildemateriale er brukt i rapporten.

SEFRAK-registeret.

Den nasjonale kulturminnebasen Askeladden. www.asketadden.ra.no

Pilegrimsleden. www.pilegrimsleden.no

Øyer kommune, Kulturminneplan.